

Jornal Oficial

da União Europeia

L 190



Edição em língua
portuguesa

Legislação

56.º ano

11 de julho de 2013

Índice

II Atos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento de Execução (UE) n.º 654/2013 da Comissão, de 10 de julho de 2013, que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010 no respeitante às listas de validação UE para efeitos da segurança da aviação para entidades de países terceiros ⁽¹⁾ 1
- ★ Regulamento (UE) n.º 655/2013 da Comissão, de 10 de julho de 2013, que estabelece critérios comuns para justificação das alegações relativas a produtos cosméticos ⁽¹⁾ 31
- ★ Regulamento (UE) n.º 656/2013 da Comissão, de 10 de julho de 2013, que estabelece medidas transitórias no que respeita ao modelo de passaporte emitido na Croácia para cães, gatos e furões ⁽¹⁾ 35
- ★ Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013 da Comissão, de 10 de julho de 2013, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu ⁽¹⁾ 37
- ★ Regulamento (UE) n.º 658/2013 da Comissão, de 10 de julho de 2013, que altera os anexos II e III do Regulamento (CE) n.º 1223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos produtos cosméticos ⁽¹⁾ 38
- ★ Regulamento de Execução (UE) n.º 659/2013 da Comissão, de 10 de julho de 2013, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade ⁽¹⁾ 54
- Regulamento de Execução (UE) n.º 660/2013 da Comissão, de 10 de julho de 2013, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 82

Preço: 7 EUR

(continua no verso da capa)

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

DECISÕES

2013/369/UE:

- ★ Decisão do Conselho, de 21 de junho de 2013, que estabelece que a Bélgica não tomou medidas eficazes em resposta à Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009 84

2013/370/UE:

- ★ Decisão do Conselho, de 21 de junho de 2013, que notifica a Bélgica para tomar medidas destinadas a reduzir o défice para o nível considerado necessário para corrigir a situação de défice excessivo 87

2013/371/UE:

- ★ Decisão do Conselho, de 9 de julho de 2013, que nomeia um membro neerlandês e um suplente neerlandês do Comité das Regiões 90

III Outros atos

ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU

- ★ Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA n.º 438/12/COL, de 28 de novembro de 2012, relativa à octogésima sexta alteração das regras processuais e materiais no domínio dos auxílios estatais 91
- ★ Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA n.º 441/12/COL, de 29 de novembro de 2012, sobre a designação de novos auditores em determinados processos de concorrência 92
- ★ Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA n.º 442/12/COL, de 29 de novembro de 2012, relativa às funções e ao mandato do Auditor em determinados processos de concorrência ... 93

Retificações

- ★ Retificação do Regulamento (UE) n.º 513/2013 da Comissão, de 4 de junho de 2013, que institui um direito *anti-dumping* provisório sobre as importações de módulos fotovoltaicos de silício cristalino e de componentes-chave [ou seja, células e bolachas (*wafers*)] originários ou expedidos da República Popular da China e que altera o Regulamento (UE) n.º 182/2013, sujeitando a registo essas importações originárias ou expedidas da República Popular da China (JO L 152 de 5.6.2013) 102

Aviso aos leitores — Regulamento (UE) n.º 216/2013 do Conselho, de 7 de março de 2013, relativo à publicação eletrónica do *Jornal Oficial da União Europeia* (ver verso da contracapa)

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

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

de 10 de julho de 2013

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 185/2010 da Comissão, de 4 de março de 2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação ⁽²⁾, contém regras pormenorizadas para a validação UE para efeitos da segurança da aviação.
- (2) As listas de controlo são o instrumento a utilizar pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação destinado a avaliar o nível de segurança aplicado à carga aérea ou correio aéreos com destino à UE/ao EEE.

É necessário acrescentar mais duas listas de controlo às existentes a fim de consagrar a plena aplicação do regime de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

- (3) O Regulamento (UE) n.º 185/2010 da Comissão deve, por conseguinte, ser alterado.
- (4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança da Aviação Civil, instituído pelo artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 300/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 10 de julho de 2013.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

⁽²⁾ JO L 55 de 5.3.2010, p. 1.

ANEXO

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

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

«APÊNDICE 6-C2**LISTA DE CONTROLO DE VALIDAÇÃO PARA AGENTES RECONHECIDOS DE PAÍSES TERCEIROS VALIDADOS UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO**

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

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

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

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

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

- a) a lista de controlo devidamente preenchida [apêndice 6-C2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010], assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, quando aplicável, com observações da entidade validada;
- b) a declaração de compromisso [apêndice 6-H2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010], assinada pela entidade validada;
- c) uma declaração de independência [apêndice 11-A do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010] em relação à entidade validada, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

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

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

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

Notas sobre o preenchimento:

- (1) Todas as partes da lista de controlo devem ser preenchidas. Quando não haja informações disponíveis, este facto deve ser explicado.
- (2) Após preencher cada parte, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se e em que medida foram cumpridos os objetivos dessa parte.

PARTE 1

Identificação da entidade validada e do agente de validação

1.1. Data(s) da validação

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

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

1.2. Data da validação anterior, se for caso disso

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

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

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

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

Nome	
------	--

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

Identificador Alfanumérico Único (IAU)	
--	--

Endereço de correio eletrónico	
--------------------------------	--

Número de telefone – incluindo códigos internacionais	
---	--

1.4. Nome da entidade

Nome	
------	--

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

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

Rua	
-----	--

Cidade	
--------	--

Código postal	
---------------	--

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

País	
------	--

Endereço de caixa postal, se aplicável	
--	--

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

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

Rua	
-----	--

Cidade	
--------	--

Código postal	
---------------	--

Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	
1.6. Atividade da empresa – Pode ser aplicável mais de um tipo de atividade	
a) apenas transporte carga aérea b) transporte aéreo e outros modos de transporte c) transitário com instalações de carga d) transitário sem instalações de carga e) agente de movimentação de carga f) outras	
1.7. O requerente	
a) recebe carga de outro agente reconhecido de um país terceiro	
b) recebe carga de expedidores conhecidos de um país terceiro	
c) recebe carga de expedidores avançados de país terceiro	
d) recebe carga isenta	
e) rastreia carga	
f) armazena carga	
g) outro, especificar	
1.8. Número aproximado de pessoas empregadas nas instalações	
Número	
1.9. Nome e título do responsável pela segurança da carga/do correio aéreo do país terceiro	
Nome	
Designação do cargo	
Endereço de correio eletrónico	
Número de telefone – incluindo códigos internacionais	

PARTE 2

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

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

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

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

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

Referência: Ponto 6.8.3

2.1. A entidade estabeleceu um programa de segurança?	
SIM ou NÃO	
Se a resposta for negativa, passe diretamente para o ponto 2.5	
2.2. Programa de segurança da entidade	
Data – utilizar formato preciso, por exemplo, dd/mm/aaaa	
Versão	
O programa de segurança é apresentado e/ou aprovado pela autoridade competente do Estado da entidade? Em caso afirmativo, descrever o processo	
2.3. O programa de segurança abrange de forma suficiente os elementos mencionados na lista de controlo (partes 3 a 9)?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, descrever as razões	
2.4. O programa de segurança é concludente, sólido e completo?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
2.5. A entidade instituiu um processo destinado a garantir que a carga ou correio aéreo são sujeitos a controlos de segurança adequados antes de serem transferidos para uma ACC3 ou outro RA3?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo	
2.6. A entidade instaurou um sistema de gestão (por exemplo, instrumentos, instruções) para assegurar a realização dos controlos de segurança necessários?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o sistema de gestão e explicar se foi aprovado, controlado ou estabelecido pela autoridade competente ou outra entidade.	
Em caso negativo, explicar de que forma a entidade garante que os controlos de segurança são realizados da forma requerida.	
2.7. Conclusões e observações gerais sobre a fiabilidade, o 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 que são aplicados os controlos de segurança necessários, o RA3 deve afetar pessoal responsável e competente às tarefas relacionadas com a segurança da carga ou do correio aéreo. O pessoal com acesso a carga aérea submetida aos controlos de segurança necessários deve possuir todas as competências necessárias para o bom desempenho das suas funções e ser devidamente formado.

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

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

Nota:

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

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

Referência: ponto 6.8.3.1

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

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

3.2. Este procedimento inclui:

<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"/> Outros (especificar) Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	
---	--

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

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

3.4. Este procedimento inclui:

<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"/> Outros (especificar)	
--	--

Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	
3.5. O pessoal com acesso direto e sem escolta a carga/correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários recebe formação em segurança antes de lhe ser concedido acesso a tal carga/correio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração da formação	
3.6. O pessoal que aceita, rastreia e/ou assegura a proteção da carga/do correio aéreos recebe formação específica relacionada com o posto de trabalho?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração dos cursos de formação	
3.7. O pessoal referido nos pontos 3.5 e 3.6 recebe formação contínua?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar os elementos e a frequência das ações de formação contínua	
3.8. Conclusão: As medidas relativas ao recrutamento e formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga/correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários foi devidamente nomeado e recebeu formação de nível suficiente que o sensibiliza para as suas responsabilidades em matéria de segurança?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 4

Procedimentos de aceitação

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

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

- os dados da empresa, incluindo o seu endereço comercial *bona fide*;
- a natureza da atividade desenvolvida, excluindo informações comerciais sensíveis;
- os dados de contacto, incluindo os do(s) responsável(is) pela segurança;
- o número de registo da empresa, se for o caso;
- quando disponível, o relatório de validação.

Referência: pontos 6.8.3.1 e 6.8.4.3

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

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

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

PARTE 5

Rastreio

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

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

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

Referência: Ponto 6.8.3

5.1. O rastreio é efetuado em nome da entidade por outra entidade?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, Especificar a natureza destas entidades e indicar pormenores: — Empresa privada de rastreio — Empresa regulamentada pelo Estado — Instalação ou órgão de rastreio do Estado — Outros Especificar a natureza do acordo/contrato entre a entidade validada e a entidade que realiza o rastreio em seu nome.	
5.2. Que métodos de rastreio são utilizados para a carga e o correio aéreos?	
Especificar, incluindo pormenores sobre o equipamento utilizado para o rastreio da carga e do correio aéreos (fabricante, tipo, versão de <i>software</i> , norma, número de série, etc.) para todos os métodos usados	
5.3. O equipamento ou método utilizado (por exemplo, cães detetores de explosivos) está incluído na mais recente lista de conformidade da UE, da CEAC ou da TSA?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar pormenores	
Em caso negativo, mencionar pormenores sobre a aprovação do equipamento e respetiva data, bem como quaisquer indicações da sua conformidade com as normas da UE em matéria de equipamentos	

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

PARTE 6

Carga ou correio de alto risco (CCAR)

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

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

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

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

Referência: Ponto 6.7

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

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	

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

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, indicar os procedimentos aplicados	

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

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

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

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

PARTE 7

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

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

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

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

Referência: ponto 6.8.3.1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SIM ou NÃO	
------------	--

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

PARTE 8

Documentação

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

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

Nota: podem ser indicados os seguintes estatutos de segurança:

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

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

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar	

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

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

PARTE 9

Transporte

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

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

Referência: Ponto 6.8.3

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

a) Transporte próprio da entidade validada?	
SIM ou NÃO	

b) Transporte de outro RA3 ou ACC3?	
SIM ou NÃO	
c) Contratante utilizado pela entidade validada?	
SIM ou NÃO	
9.2. A carga aérea/o correio aéreo estão embalados de forma inviolável?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	
9.3. O veículo é selado ou trancado antes do transporte?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	
9.4. Caso sejam utilizados selos numerados, o acesso aos mesmos é controlado e os números registados?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar como	
9.5. Quando aplicável, o respetivo transportador assina a correspondente declaração?	
SIM ou NÃO	
9.6. A pessoa que transporta a carga foi sujeita a controlos de segurança específicos e recebeu formação de sensibilização para a segurança antes de ser autorizada a transportar carga e/ou correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o tipo de controlos de segurança (verificação de pré-admissão, verificação dos antecedentes, etc.) e o tipo de formação (formação de sensibilização para a segurança, etc.)	
9.7. Conclusão: As medidas são suficientes para proteger a carga aérea/o correio aéreo contra interferências não autorizadas durante o transporte?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 10

Conformidade

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

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

- a) cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo. Nesse caso, o agente de validação deve facultar à entidade validada o original do relatório de validação e declarar que a entidade é designada como agente reconhecido de país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação;
- b) não cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo. Nesse caso, a entidade não está autorizada a entregar carga ou correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários com destino à UE/ao EEE a uma ACC3 ou a outro RA3. Receberá uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

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

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

10.1. Conclusão geral:

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

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

ANEXO

Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas

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

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

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

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

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

«APÊNDICE 6-C4

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

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

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

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

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

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

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

- a) a lista de controlo devidamente preenchida [apêndice 6-C4 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010], assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, quando aplicável, com observações da entidade validada;
- b) a declaração de compromisso [apêndice 6-H3 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010], assinada pela entidade validada; assim como
- c) uma declaração de independência [apêndice 11-A do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010] em relação à entidade validada, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

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

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

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

Notas sobre o preenchimento:

- (1) Todas as partes da lista de controlo devem ser preenchidas. Quando não haja informações disponíveis, este facto deve ser explicado.
- (2) Após preencher cada parte, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se e em que medida foram cumpridos os objetivos dessa parte.

PARTE 1

Organização e responsabilidades

1.1. Data(s) da validação

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

dd/mm/aaaa

1.2. Data da validação anterior, se for caso disso

dd/mm/aaaa

Número de registo KC3 anterior, quando disponível

Certificado AEO/estatuto C-TPAT/outras certificações, quando disponíveis	
1.3. Informação sobre o agente de validação para efeitos da segurança da aviação	
Nome	
Empresa/organização/autoridade	
Identificador Alfanumérico Único (IAU)	
Endereço de correio eletrónico	
Número de telefone – incluindo códigos internacionais	
1.4. Nome da entidade	
Nome	
Número de identificação da empresa (por exemplo, número de identificação do registo comercial, se aplicável)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Cidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	
1.5. Endereço principal da organização (se for diferente do das instalações a validar)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Cidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	
1.6. Natureza da atividade – tipos de cargas tratadas	
Natureza da(s) atividade(s) – tipos de cargas tratadas nas instalações do requerente?	
1.7. Indicar se o requerente é responsável por ...:	
a) Produção b) Embalagem c) Armazenagem d) Expedição e) Outro, especificar	
1.8. Número aproximado de pessoas empregadas nas instalações	
Número	

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

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

PARTE 2

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

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

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

Referência: Ponto 6.8.3

2.1. A entidade estabeleceu um programa de segurança?

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

2.2. Informações sobre o programa de segurança da entidade

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

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

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, descrever as razões	

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

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo	

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

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

2.7. Conclusões e observações gerais sobre a fiabilidade, o 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/correio aéreo identificáveis ("Capacidade de identificação")

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

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

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

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

PARTE 4

Recrutamento e formação do pessoal

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

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

- foi sujeito a verificações iniciais e contínuas dos antecedentes laborais e/ou a inquéritos pessoais, que estão, no mínimo, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do KC3 validadas; assim como
- concluiu uma formação inicial e contínua em segurança que o torna consciente para as suas responsabilidades nesta matéria, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do KC3 validadas.

Nota:

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

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

Referência: ponto 6.8.3.1

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

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

4.2. Este procedimento inclui:

<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"/> Outros (especificar) Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	
---	--

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

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

4.4. Este procedimento inclui:

<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"/> Outros (especificar) Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	
---	--

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

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

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

SIM ou NÃO	
------------	--

Em caso afirmativo, especificar os elementos e a frequência das ações de formação contínua	
4.7. Conclusão: As medidas relativas ao recrutamento e formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga/correio aéreo identificáveis foi devidamente nomeado e recebeu formação de nível suficiente que o sensibiliza para as suas responsabilidades em matéria de segurança?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 5

Segurança física

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

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

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

- os obstáculos físicos tais como vedações ou barreiras;
- as tecnologias que utilizam sistemas de alarme e/ou televisão em circuito fechado (CCTV);
- os serviços de segurança humana, como pessoal dedicado a efetuar atividades de vigilância.

Referência: ponto 6.8.3.1

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

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

<ul style="list-style-type: none"> — Distribuição de chaves ou códigos de acesso apenas a pessoal autorizado — Outras, especificar 	
5.2. Todos os pontos de acesso à carga aérea/ao correio aéreo identificáveis são vigiados? Tal inclui os pontos de acesso que não de utilização permanente e os pontos que não são normalmente utilizados como pontos de acesso, como as janelas	
SIM ou NÃO	
<p>Em caso afirmativo, como se processa a vigilância dos pontos de acesso? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Presença de pessoal de segurança — Sistemas eletrónicos de controlo do acesso que permitem o acesso a uma pessoa de cada vez — Barreiras, por exemplo, persianas ou cadeados — Sistema de televisão em circuito fechado — Sistema de deteção de intrusão 	
5.3. Existem medidas suplementares para reforçar a segurança das instalações em geral?	
SIM ou NÃO	
<p>Em caso afirmativo, explicar e descrever quais</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vedações ou barreiras <input type="checkbox"/> Sistema de televisão em circuito fechado <input type="checkbox"/> Sistema de deteção de intrusão <input type="checkbox"/> Rondas e vigilância <input type="checkbox"/> Outras, especificar 	
5.4. O edifício é de construção sólida?	
SIM ou NÃO	
5.5. Conclusão: As medidas adotadas pela entidade são suficientes para prevenir o acesso não autorizado às partes das instalações onde a carga aérea/o correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE são tratados ou armazenados?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 6

Produção

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

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

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

6.1. O acesso à zona de produção é controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas	
6.2. O processo de produção é supervisionado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão	
6.3. Existem controlos para prevenir a manipulação não autorizada na fase de produção?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	
6.4. Conclusão: As medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea/correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE contra interferências ou manipulação não autorizadas durante a produção?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 7

Embalagem

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

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

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

7.1. O acesso à zona de embalagem é controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas	
7.2. O processo de embalagem é supervisionado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão	
7.3. Existem controlos para prevenir a manipulação não autorizada na fase de embalagem?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	

7.4. Descrever a embalagem exterior acabada:

a) A embalagem exterior acabada é robusta?	
SIM ou NÃO	
Descrever:	
b) A embalagem exterior acabada é inviolável?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever que processo é utilizado para tornar a embalagem inviolável, por exemplo através da utilização de selos numerados, fita de segurança ou carimbos especiais, etc.	
Em caso negativo, descrever que medidas de proteção são tomadas para garantir a integridade das remessas.	

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

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

PARTE 8

Armazenagem

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

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

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

8.1. O acesso à zona de armazenagem é controlado e reservado a pessoas autorizadas?

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

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

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

8.3. Conclusão: As medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea/correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE contra interferências ou manipulação não autorizadas durante a armazenagem?

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

PARTE 9

Expedição

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

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

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

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

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

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

<input type="checkbox"/> Empregados da entidade <input type="checkbox"/> Condutores <input type="checkbox"/> Visitantes <input type="checkbox"/> Contratantes <input type="checkbox"/> Outros, especificar	
--	--

9.3. O processo de expedição é supervisionado?

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

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	

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

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

PARTE 10

Remessas de outras origens

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

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

- a) sejam separadas das suas próprias remessas; assim como
- b) a origem esteja claramente indicada na remessa ou na documentação que a acompanha.

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

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

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

PARTE 11

Transporte

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

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

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

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

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

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar como	

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

SIM ou NÃO	
------------	--

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

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

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

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

PARTE 12

Conformidade

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

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

- cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo. Nesse caso, o agente de validação deve facultar à entidade validada o original do relatório de validação e declarar que a entidade é designada como expedidor reconhecido (KC3) de país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação;
- não cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo. Nesse caso, a entidade não está autorizada a entregar carga ou correio aéreos com destino à UE/ao EEE a uma ACC3 ou a um RA3 sem que esta tenha sido rastreada por uma parte autorizada. Receberá uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

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

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

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

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

Em nome de [nome do RA3] declaro que:

- a) [nome do RA3] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.
- b) Quaisquer alterações das operações de [nome do RA3] que não exijam uma revalidação completa serão assinaladas no relatório inicial, mediante aditamento das informações em causa, mantendo simultaneamente visíveis as anteriores informações. Poderá tratar-se das seguintes alterações:
 - (1) A responsabilidade global pela segurança é atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.8 do apêndice 6-C2 do Regulamento (UE) n.º 185/2010;
 - (2) Quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança.
- c) Se [nome do RA3] cessar a sua atividade, deixar de tratar de carga aérea/correio aéreo ou de poder satisfazer os requisitos validados no presente relatório, [nome do RA3] informará as ACC3 e os RA3 aos quais entrega carga aérea e/ou correio aéreo submetidos aos controlos de segurança necessários.
- d) [nome do RA3] manterá o nível de segurança confirmado no presente relatório como conforme com o objetivo enunciado na lista de controlo e, se for caso disso, implementará e aplicará as medidas de segurança adicionais necessárias para ser designada como RA3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome do RA3].

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

Nome:

Função na empresa:

Data:

Assinatura:

APÊNDICE 6-H3

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

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

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

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

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

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

Em nome de [nome do KC3] declaro que:

- a) [nome do KC3] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.
- b) Quaisquer alterações das operações de [nome do KC3] que não exijam uma revalidação completa serão assinaladas no relatório inicial, mediante aditamento das informações em causa, mantendo simultaneamente visíveis as anteriores informações. Poderá tratar-se das seguintes alterações:
 - (1) A responsabilidade global pela segurança é atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.9 do apêndice 6-C4 do Regulamento (UE) n.º 185/2010;
 - (2) Quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança.

- c) Se [nome do KC3] cessar a sua atividade, deixar de tratar de carga aérea/correio aéreo ou deixar de poder satisfazer os requisitos validados o presente relatório [nome do KC3] informará as ACC3 e os RA3 aos quais entrega carga aérea e/ou correio aéreo submetidos aos controlos de segurança necessários.
- d) [nome do KC3] manterá o nível de segurança confirmado o presente relatório como conforme com o objetivo enunciado na lista de controlo e, se for caso disso, implementará e aplicará as medidas de segurança adicionais necessárias para ser designada como KC3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome do KC3].

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

Nome:

Função na empresa:

Data:

Assinatura:

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

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

REGULAMENTO (UE) N.º 655/2013 DA COMISSÃO**de 10 de julho de 2013****que estabelece critérios comuns para justificação das alegações relativas a produtos cosméticos****(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 1223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativo aos produtos cosméticos⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 20.º, n.º 2, segundo parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) Os utilizadores finais, na aceção do artigo 2.º, n.º 1, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 1223/2009, são confrontados com uma grande diversidade de alegações relacionadas com a função, o conteúdo e os efeitos de um produto cosmético. Como os produtos cosméticos desempenham um papel significativo na vida dos utilizadores finais, é importante garantir que esta informação que lhes é transmitida através dessas alegações seja útil, compreensível e fiável e que lhes permita tomar decisões informadas e escolher os produtos que mais bem se adequem às suas necessidades e expectativas.
- (2) As alegações relativas a produtos cosméticos têm como principal objetivo informar os utilizadores finais sobre as características e as qualidades dos produtos. Essas alegações são formas essenciais para diferenciar produtos. Contribuem igualmente para estimular a inovação e fomentar a concorrência.
- (3) Deverão ser definidos critérios comuns ao nível da União para justificar o uso de uma alegação relativa aos produtos cosméticos. O principal objetivo da definição de critérios comuns é garantir um elevado nível de proteção dos utilizadores finais, em especial no que diz respeito às alegações enganosas relativas a produtos cosméticos. Uma abordagem comum ao nível da União também permitirá não só assegurar uma melhor convergência das ações tomadas pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, mas também evitar distorções no mercado interno. Tal abordagem deverá igualmente reforçar a cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de defesa do consumidor, tal como estabelecido no Regulamento (CE) n.º 2006/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de outubro de 2004, relativo à cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação de defesa do consumidor («regulamento relativo à cooperação no domínio da defesa do consumidor») ⁽²⁾.
- (4) O artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 1223/2009 aplica-se a produtos que se integram na definição de produto cosmético conforme disposto no artigo 2.º deste regulamento. Os critérios comuns apenas se aplicam quando o produto em questão tiver sido avaliado como produto cosmético. Cabe às autoridades competentes e ao Tribunal de Justiça decidir sobre qual o enquadramento regulamentar a aplicar caso a caso.
- (5) Os critérios comuns devem ser aplicáveis sem prejuízo do disposto na Diretiva 2005/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005, relativa às práticas comerciais desleais das empresas face aos consumidores no mercado interno e que altera a Diretiva 84/450/CEE do Conselho, as Diretivas 97/7/CE, 98/27/CE e 2002/65/CE e o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho («diretiva relativa às práticas comerciais desleais») ⁽³⁾, na Diretiva 2006/114/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa à publicidade enganosa e comparativa ⁽⁴⁾, e noutra legislação da União que seja aplicável.
- (6) Importa adotar uma certa flexibilidade na comunicação das mensagens aos utilizadores finais, de modo a ter em conta o contexto social, a diversidade linguística e cultural da União e a preservar a inovação e a competitividade da indústria europeia. Esta abordagem é coerente com os princípios enunciados pelo Tribunal de Justiça, que salientou, por diversas vezes, que, a fim de determinar se uma alegação é suscetível de induzir em erro o consumidor, é necessário considerar as suas expectativas, tendo em conta o contexto específico e as circunstâncias em que é feita a alegação, incluindo os fatores sociais, culturais e linguísticos ⁽⁵⁾.
- (7) Embora tenha de assegurar-se que os mesmos princípios são respeitados em toda a União, os critérios comuns não devem ter por objetivo definir e especificar a redação que pode ser utilizada nas alegações relativas a produtos cosméticos.
- (8) A fim de garantir que os critérios comuns das alegações relativas a produtos cosméticos são aplicáveis a partir da mesma data que o Regulamento (CE) n.º 1223/2009, o presente regulamento deve ser aplicável a partir de 11 de julho de 2013.

⁽¹⁾ JO L 342 de 22.12.2009, p. 59.⁽²⁾ JO L 364 de 9.12.2004, p. 1.⁽³⁾ JO L 149 de 11.6.2005, p. 22.⁽⁴⁾ JO L 376 de 27.12.2006, p. 21.⁽⁵⁾ Ver, por exemplo, Processo C-220/98, *Estée Lauder Cosmetics/Lancaster* [2000] CJ I-00117, n.º 29.

- (9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente dos Produtos Cosméticos,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O presente regulamento é aplicável às alegações sob a forma de texto, denominações, marcas, fotografias e imagens ou a outros sinais que transmitam explícita ou implicitamente características ou funções do produto na rotulagem, na comercialização e na publicidade dos produtos cosméticos. O presente regulamento é aplicável a qualquer alegação, independentemente do suporte ou tipo de instrumento de comercialização utilizados, funções alegadas para o produto e público-alvo.

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

Feito em Bruxelas, em 10 de julho de 2013.

Artigo 2.º

A pessoa responsável a que se refere o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1223/2009 deve assegurar que a redação da alegação relativa aos produtos cosméticos cumpre os critérios comuns estabelecidos no anexo e é coerente com a documentação que prova o efeito alegado para o produto cosmético no ficheiro de informações sobre o produto a que se refere o artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1223/2009.

Artigo 3.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 11 de julho de 2013.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

CRITÉRIOS COMUNS**1. Conformidade legal**

- 1) Não devem ser permitidas as alegações que indiquem que o produto foi autorizado ou aprovado por uma autoridade competente da União.
- 2) A aceitabilidade de uma alegação deve ser baseada na perceção de um produto cosmético que tenha o utilizador final comum, razoavelmente bem informado, razoavelmente atento e prudente, tendo em conta fatores sociais, culturais e linguísticos no mercado em questão.
- 3) Não devem ser permitidas alegações que veiculem a ideia de que um produto tem uma ação benéfica específica quando esta é simplesmente conforme com as exigências legais mínimas.

2. Veracidade

- 1) Se, em relação a um produto, for feita a alegação de que o mesmo contém um ingrediente específico, deve, de facto, verificar-se a presença desse ingrediente.
- 2) As alegações relativas a um ingrediente e que façam referência às suas propriedades não devem implicar que o produto acabado tem as mesmas propriedades se não for este o caso.
- 3) As mensagens de natureza comercial não devem implicar que expressões de opinião constituem alegações verificadas, salvo se essa opinião refletir evidência verificável.

3. Sustentação de prova

- 1) As alegações relativas a produtos cosméticos, explícitas ou implícitas, devem ser baseadas em elementos comprovativos adequados e verificáveis, independentemente dos tipos de suporte probatório em que as mesmas se apoiam, incluindo avaliações de peritos, quando apropriado.
- 2) A substanciação da evidência das alegações deve ter em conta as práticas do estado da arte.
- 3) Sempre que sejam utilizados estudos como evidência, os mesmos devem ser relevantes para o produto e para o benefício alegado, e devem obedecer a metodologias (válidas, fiáveis e reprodutíveis) bem concebidas, bem conduzidas e que respeitem considerações éticas.
- 4) O nível de evidência ou de substanciação deve ser coerente com o tipo de alegação apresentada, em especial no caso de alegações em que a falta de eficácia pode originar um problema de segurança.
- 5) As afirmações em que o exagero é patente, as quais não são tomadas à letra pelo consumidor final comum (hipérbole), ou afirmações de natureza abstrata não requerem substanciação.
- 6) Uma alegação que extrapole (de forma explícita ou implícita) as propriedades de um determinado ingrediente do produto acabado deve ser sustentada por evidência adequada e verificável, por exemplo, através da demonstração da presença do ingrediente com uma concentração efetiva.
- 7) A avaliação da aceitabilidade de uma alegação deve ser feita com base na suficiência da prova de todos os estudos, dados e informações disponíveis de acordo com a natureza da alegação e com o conhecimento geral prevalecente dos utilizadores finais.

4. Honestidade

- 1) As apresentações de desempenho de um produto não devem ir para além da evidência de suporte disponível.
- 2) As alegações não devem atribuir ao produto em causa características específicas (ou seja, únicas), caso produtos semelhantes possuam as mesmas características.
- 3) Se a ação de um produto estiver associada a condições específicas, como, por exemplo, a utilização em associação com outros produtos, este facto deve ser claramente indicado.

5. Imparcialidade

- 1) As alegações relativas a produtos cosméticos devem ser objetivas e não devem depreciar os concorrentes, nem depreciar os ingredientes utilizados de forma legal.
- 2) As alegações relativas a produtos cosméticos não devem criar confusão com o produto de um concorrente.

6. Tomada de decisão informada

- 1) As alegações devem ser claras e compreensíveis para o utilizador final comum.
 - 2) As alegações são parte integrante dos produtos e devem conter informações que permitam que o utilizador final comum faça uma escolha informada.
 - 3) As mensagens de natureza comercial devem ter em conta a capacidade de o público-alvo (conjunto da população dos Estados-Membros pertinentes ou segmentos da população, por exemplo, os utilizadores finais de diferentes idades e género) compreender a comunicação. As mensagens de natureza comercial devem ser claras, exatas, pertinentes e compreensíveis pelo público-alvo.
-

REGULAMENTO (UE) N.º 656/2013 DA COMISSÃO**de 10 de julho de 2013****que estabelece medidas transitórias no que respeita ao modelo de passaporte emitido na Croácia para cães, gatos e furões****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado de Adesão da Croácia, nomeadamente o artigo 3.º, n.º 4,

Tendo em conta o Ato de Adesão da Croácia, nomeadamente o artigo 42.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 998/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativo às condições de polícia sanitária aplicáveis à circulação sem caráter comercial de animais de companhia e que altera a Diretiva 92/65/CEE do Conselho ⁽¹⁾ é aplicável, *inter alia*, às deslocações nos Estados-Membros, a partir de países terceiros, dos animais de companhia das espécies referidas na lista do anexo I. Os cães e gatos estão enumerados na parte A e os furões estão enumerados na parte B do anexo.
- (2) A secção 2 da parte B do anexo II do Regulamento (CE) n.º 998/2003 enumera os países e territórios, incluindo a Croácia, abrangidos por regras de circulação sem caráter comercial de animais de companhia pelo menos equivalentes às regras previstas nesse regulamento.
- (3) Em consequência, os gatos, cães e furões transferidos desses países e territórios para os Estados-Membros estão autorizados a ser acompanhados por um passaporte, em conformidade com o modelo constante do anexo I da Decisão 2003/803/CE da Comissão, de 26 de novembro de 2003, que estabelece um modelo de passaporte para a circulação intracomunitária de cães, gatos e furões ⁽²⁾, assim como com os requisitos adicionais relativos ao modelo de passaporte estabelecidos no anexo II dessa decisão, mediante certas adaptações necessárias da informação constante da capa do modelo de passaporte.
- (4) A partir da data de adesão da Croácia, os gatos, cães e furões não devem ser deslocados da Croácia para outro Estado-Membro se não forem acompanhados de um passaporte conforme com o modelo constante do anexo I da Decisão 2003/803/CE e com os requisitos adicionais estabelecidos no anexo II dessa decisão.
- (5) Contudo, os passaportes em branco impressos pelas autoridades competentes da Croácia, bem como os distri-

buídos mas ainda não emitidos por médicos veterinários autorizados na Croácia antes da data de adesão, ainda poderão estar preparados depois dessa data.

- (6) Ao mesmo tempo, os passaportes emitidos antes da data de adesão, devem, mediante o cumprimento de certas condições, continuar a ser aceites durante um período transitório de três anos, a fim de limitar os encargos administrativos e financeiros para os proprietários de animais de companhia.
- (7) Por conseguinte, a fim de facilitar a transição do regime existente para o regime que entrará em vigor a partir da data de adesão da Croácia, convém estabelecer medidas transitórias relativas à circulação de animais de companhia provenientes da Croácia para outros Estados-Membros.
- (8) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal e nem o Parlamento Europeu nem o Conselho se lhes opuseram,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os Estados-Membros devem autorizar a entrada no seu território dos animais de companhia provenientes da Croácia das espécies referidas nas partes A e B do anexo I do Regulamento (CE) n.º 998/2003, que são acompanhados de um passaporte emitido por um veterinário autorizado na Croácia, o mais tardar em 30 de junho de 2014, e que satisfaça os seguintes requisitos:

- a) É conforme com o modelo estabelecido no anexo I da Decisão 2003/803/CE e com os requisitos adicionais previstos na parte A, na parte B, n.º 2, alíneas a) e c), e na parte C do anexo II da referida decisão;
- b) Ostenta, em derrogação do disposto na parte B, n.º 1, e n.º 2, alínea b), do anexo II da Decisão 2003/803/CE, o emblema croata no quarto superior da capa, acima da expressão «Republika Hrvatska», sobre um fundo azul (PANTONE REFLEX BLUE).

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor sob reserva e na data da entrada em vigor do Tratado de Adesão da Croácia.

O presente regulamento é aplicável até 30 de junho de 2016.

⁽¹⁾ JO L 146 de 13.6.2003, p. 1.

⁽²⁾ JO L 312 de 27.11.2003, p. 1.

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

Feito em Bruxelas, em 10 de julho de 2013.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 657/2013 DA COMISSÃO**de 10 de julho de 2013****que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu****(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 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (Regulamento Interoperabilidade) ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 3.º, n.º 5,Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu (Regulamento-Quadro) ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 da Comissão ⁽³⁾ exige a introdução coordenada de comunicações de voz ar-solo, com base numa redução do espaçamento de canais de 8,33 kHz, a fim de aumentar o número de frequências disponíveis para comunicações de voz ar-solo e permitir um incremento do número de setores do espaço aéreo e da respetiva capacidade de controlo do tráfego aéreo.
- (2) O artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 destinava-se a impor aos Estados-Membros enumerados no anexo I um objetivo, segundo o qual o número de novas conversões para o espaçamento de canais de 8,33 kHz devia ser equivalente a, pelo menos, 25 % do número total de atribuições de frequências de 25 kHz a todos os centros de controlo regional de um Estado-Membro. Contudo, o texto atual do artigo 6.º, n.º 3, poderia ser interpretado como a imposição de uma obrigação menos ambiciosa que, efetivamente, po-

deria reduzir, de forma significativa, a tarefa de definir frequências adicionais para os Estados-Membros com mais de um centro de controlo regional.

- (3) O objetivo da alteração é clarificar o artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, pelo que a data original de aplicação deste ato deve ser mantida.
- (4) O Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (5) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité do Céu Único,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 passa a ter a seguinte redação:

«3. Os Estados-Membros enumerados no anexo I devem realizar, até 31 de dezembro de 2014, um conjunto de novas conversões para o espaçamento de canais de 8,33 kHz equivalente a pelo menos 25 % do número total de atribuições de frequências de 25 kHz inscritas no registo centralizado e atribuídas aos centros de controlo regional (a seguir designados por “ACC”) de um Estado-Membro. Estas conversões não devem limitar-se às atribuições de frequências a um ACC nem devem incluir as atribuições de frequências para as comunicações do controlo operacional.»

*Artigo 2.º*O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 7 de dezembro de 2012.

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

Feito em Bruxelas, em 10 de julho de 2013.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

⁽²⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽³⁾ JO L 320 de 17.11.2012, p. 14.

REGULAMENTO (UE) N.º 658/2013 DA COMISSÃO**de 10 de julho de 2013****que altera os anexos II e III do Regulamento (CE) n.º 1223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos produtos cosméticos****(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 1223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativo aos produtos cosméticos ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 31.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1223/2009 que substituiu a Diretiva 76/768/CEE do Conselho, de 27 de julho de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos produtos cosméticos ⁽²⁾, será aplicável a partir de 11 de julho de 2013.
- (2) Os anexos II e III da Diretiva 76/768/CEE foram alterados pela Diretiva de Execução 2012/21/UE da Comissão ⁽³⁾ após a adoção do regulamento para incluir um corante capilar no anexo II, 26 corantes capilares no anexo III, parte 1, e para alterar as concentrações máximas autorizadas no produto cosmético final relativamente a dois corantes capilares no anexo III, parte 1. Estas alterações devem agora ser refletidas no Regulamento (CE) n.º 1223/2009.

- (3) Em conformidade com a Diretiva de Execução 2012/21/UE, os Estados-Membros devem aplicar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas adotadas por forma a dar cumprimento à diretiva a partir de 1 de setembro de 2013. Por conseguinte, o presente regulamento deve ser aplicável a partir dessa data.

- (4) O Regulamento (CE) n.º 1223/2009 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.

- (5) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente dos Produtos Cosméticos,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os anexos II e III do Regulamento (CE) n.º 1223/2009 são alterados 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 setembro de 2013.

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

Feito em Bruxelas, em 10 de julho de 2013.

*Pela Comissão**O Presidente*

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 342 de 22.12.2009, p. 59.⁽²⁾ JO L 262 de 27.9.1976, p. 169.⁽³⁾ JO L 208 de 3.8.2012, p. 8.

ANEXO

Os anexos II e III do Regulamento (CE) n.º 1223/2009 são alterados da seguinte forma:

1) No anexo II, é aditada a seguinte entrada:

Número de ordem	Identificação da substância		
	Denominação química/DCI	Número CAS	Número CE
«1373	N-(2-Nitro-4-aminofenil)-alilamina (HC Red n.º 16) e seus sais	160219-76-1»	

2) O anexo III é alterado do seguinte modo:

a) São aditadas as seguintes entradas relativas aos números de ordem 198 a 200:

Número de ordem	Identificação da substância				Restrições			Redação das condições de utilização e das advertências
	Denominação química/DCI	Denominação no glossário comum de ingredientes	Número CAS	Número CE	Tipo de produto, zonas do corpo	Concentração máxima no produto pronto a usar	Outras	
«198	Sulfato de 2.2'-[(4-aminofenil)imino]bis(etanol)	N,N-bis(2-Hydroxyethyl)-p-Phenylenediamine Sulfate	54381-16-7	259-134-5	Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes		<p>Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 2,5 % (calculada como sulfato)</p> <ul style="list-style-type: none"> — Não utilizar com agentes nitrosantes — Teor máximo de nitrosaminas: 50 µg/kg — Conservar em recipientes que não contenham nitritos 	<p>Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."

Número de ordem	Identificação da substância				Restrições			Redação das condições de utilização e das advertências
	Denominação química /DCI	Denominação no glossário comum de ingredientes	Número CAS	Número CE	Tipo de produto, zonas do corpo	Concentração máxima no produto pronto a usar	Outras	
199	1,3-Benzenodiol, 4-cloro-	4-Chlororesorcinol	95-88-5	202-462-0	Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes		Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 2,5 %	<p>Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
200	Sulfato de 2,4,5,6-tetra-aminopirimidina	Tetraaminopyrimidine Sulfate	5392-28-9	226-393-0	<p>a) Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes</p> <p>b) Corante capilar em produtos de coloração capilar não oxidantes</p>	<p>b) 3,4 % (expresso em sulfato)</p>	<p>a) Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 3,4 % (expressa em sulfato)</p>	<p>a) Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado,

Número de ordem	Identificação da substância				Restrições			Redação das condições de utilização e das advertências
	Denominação química/ /DCI	Denominação no glossário comum de ingredientes	Número CAS	Número CE	Tipo de produto, zonas do corpo	Concentração má- xima no produto pronto a usar	Outras	
								<ul style="list-style-type: none"> — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."»

b) São aditadas as seguintes entradas relativas aos números de ordem 206 a 214:

«206	Sulfato de 3-(2-hidroxi- etil)-p-fenileno- diamónio	Hydroxyethyl-p- Phenylenedia- mine Sulfate	93841-25-9	298-995-1	Corante capi- lar em produ- tos de colora- ção capilar oxidantes		Após mistura em condições oxi- dantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 2,0 % (calculada como sulfato)	<p>Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>"⚠ Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
207	1H-indolo-5,6-diol	Dihydroxyindole	3131-52-0	412-130-9	a) Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes		a) Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 0,5 %.	<p>a) Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>Para a) e b):</p> <p>"⚠ Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p>

					b) Corante capilar em produtos de coloração capilar não oxidantes	b) 0,5 %		<p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
208	Cloridrato de 5-amino-4-cloro-2-metilfenol	5-Amino-4-chloro-o-cresol HCl	110102-85-7		Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes		Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 1,5 % (calculada como cloridrato)	<p>Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
209	1H-indolo-6-ol	6-Hydroxyindole	2380-86-1	417-020-4	Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes		Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 0,5 %	<p>Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p>

							<p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
210	1H-indolo-2,3-diona	Isatin	91-56-5	202-077-8	Corante capilar em produtos de coloração capilar não oxidantes	1,6 %	<p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
211	2-aminopiridina-3-ol	2-Amino-3-Hydroxypyridine	16867-03-1	240-886-8	Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes		<p>Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 1,0 %</p> <p>Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p>

							<p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
212	Acetato de 2-metil-1-naftilo	1-Acetoxy-2-Methylnaphtalene	5697-02-9	454-690-7	Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes	<p>Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 2,0 % (sempre que o 2-Methyl-1-Naphthol e o 1-Acetoxy-2-Methylnaphthalene estiverem ambos presentes numa formulação de coloração capilar, a concentração máxima de 2-Methyl-1-Naphthol aplicada ao cabelo não pode exceder 2,0 %)</p>	<p>Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
213	1-Hidroxi-2-metilnftaleno	2-Methyl-1-Naphthol	7469-77-4	231-265-2	Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes	<p>Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 2,0 % (sempre que o 2-Methyl-1-Naphthol e o 1-Acetoxy-2-Methylnaphthalene estiverem ambos presentes numa formulação de coloração capilar, a concentração máxima de 2-Methyl-1-Naphthol aplicada ao cabelo não pode exceder 2,0 %)</p>	<p>Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p>

							<p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
214	5,7-Dinitro-8-óxido-2-naftalenosulfonato de dissódio CI 10316	Acid Yellow 1	846-70-8	212-690-2	<p>a) Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes</p> <p>b) Corante capilar em produtos de coloração capilar não oxidantes</p>	<p>a) Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 1,0 %.</p> <p>b) 0,2 %</p>	<p>a) Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>Para a) e b):</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."

c) A entrada com o número de ordem 240 passa a ter a seguinte redação:

«240	4-Nitro-1,2-fenileno-diamina	4-Nitro-o-Phe-nylenediamine	99-56-9	202-766-3	Corante capi-lar em produ-tos de colora-ção capilar oxidantes		Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 0,5 %	<p>Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
------	------------------------------	-----------------------------	---------	-----------	---	--	--	---

d) A entrada com o número de ordem 251 passa a ter a seguinte redação:

«251	2-(4-Amino-3-nitroa-nilino)etanol	HC Red n.º 7	24905-87-1	246-521-9	Corante capi-lar em produ-tos de colora-ção capilar não oxidantes	1,0 %	<ul style="list-style-type: none"> — Não utilizar com agentes nitrosantes — Teor máximo de nitrosami- nas: 50 µg/kg — Conservar em recipientes que não contenham ni- tritos 	<p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
------	-----------------------------------	--------------	------------	-----------	---	-------	--	---

e) A entrada com o número de ordem 253 passa a ter a seguinte redação:

«253	2-[bis(2-Hidroxi- etil)amino]-5-nitrofe- nol	HC Yellow n.º 4	59820-43-8	428-840-7	Corante capi- lar em produ- tos de colora- ção capilar não oxidantes	1,5 %	<ul style="list-style-type: none"> — Não utilizar com agentes nitrosantes — Teor máximo de nitrosaminas: 50 µg/kg — Conservar em recipientes que não contenham nitritos» 	
------	--	--------------------	------------	-----------	--	-------	---	--

f) As entradas relativas aos números de ordem 255 e 256 passam a ter a seguinte redação:

«255	2-[(2-Nitrofenil)ami- no]etanol	HC Yellow n.º 2	4926-55-0	225-555-8	<p>a) Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes</p> <p>b) Corante capilar em produtos de coloração capilar não oxidantes</p>	b) 1,0 %	<p>a) Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 0,75 %.</p> <p>Para a) e b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Não utilizar com agentes nitrosantes — Teor máximo de nitrosaminas: 50 µg/kg — Conservar em recipientes que não contenham nitritos 	<p>a) Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
256	4-[(2-Nitrofenil)ami- no]fenol	HC Orange n.º 1	54381-08-7	259-132-4	Corante capi- lar em produ- tos de colora- ção capilar não oxidantes	1,0 %»		

g) São aditadas as seguintes entradas relativas aos números de ordem 258 a 264:

«258	2-Nitro-N1-fenil-ben-zeno-1,4-diamina	HC Red No. 1	2784-89-6	220-494-3	Corante capi-lar em produ-tos de colora-ção capilar não oxidantes	1,0 %		<p>"⚠ Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por me-nores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem tem-porária de 'hena negra'."
259	Cloridrato de 1-meto-xi-3-(β-aminoe-til)amino-4-nitroben-zeno	HC Yellow n.º 9	86419-69-4	415-480-1	Corante capi-lar em produ-tos de colora-ção capilar não oxidantes	0,5 % (calcu-lada como cloridrato)	<ul style="list-style-type: none"> — Não utilizar com agentes nitrosantes — Teor máximo de nitrosa-minas: 50 µg/kg — Conservar em recipientes que não contenham ni-tritos 	
260	1-(4'-Aminofenilazo)-2-metil-4-(bis-2-hi-droxietil) aminoben-zeno	HC Yellow n.º 7	104226-21-3	146-420-6	Corante capi-lar em produ-tos de colora-ção capilar não oxidantes	0,25 %		
261	N-(2-Hidroxietil)-2-nitro-4-trifluorometil-anilina	HC Yellow n.º 13	10442-83-8	443-760-2	<p>a) Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes</p> <p>b) Corante capilar em produtos de coloração capilar não ox-idantes</p>	<p>b) 2,5 %</p>	<p>a) Após mistura em condi-ções oxidantes, a con-centração máxima apli-cada ao cabelo não pode exceder 2,5 %.</p> <p>Para a) e b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Não utilizar com agentes nitrosantes — Teor máximo de nitrosa-minas: 50 µg/kg — Conservar em recipientes que não contenham ni-tritos 	<p>a) Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>"⚠ Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p>

								<p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
262	Cloreto de benzenamínio, 3-[(4,5-dihidro-3-metil-5-oxo-1-fenil-1H-pirazol-4-il)azo]-N,N,N-trimetil-	Basic Yellow 57	68391-31-1	269-943-5	Corante capilar em produtos de coloração capilar não oxidantes	2,0 %		
263	Etanol, 2,2'-[[4-(4-aminofenil)azo]fenil]imino]bis-	Disperse Black 9	20721-50-0	243-987-5	Corante capilar em produtos de coloração capilar não oxidantes	0,3 % (da mistura numa razão 1:1 de 2,2'-[4-(4-aminofenilazo)fenilimino] dietanol e ligno-sulfato)		
264	9,10-Antracenediona, 1,4-bis[(2,3-dihidroxipropil)amino]-	HC Blue n.º 14	99788-75-7	421-470-7	Corante capilar em produtos de coloração capilar não oxidantes	0,3 %	<ul style="list-style-type: none"> — Não utilizar com agentes nitrosantes — Teor máximo de nitrosaminas: 50 µg/kg — Conservar em recipientes que não contenham nitritos» 	

h) As entradas relativas aos números de ordem 16, 22, 221 e 250 passam a ter a seguinte redação:

Número de ordem	Identificação da substância				Restrições			Redação das condições de utilização e das advertências
	Denominação química /DCI	Denominação no glossário comum de ingredientes	Número CAS	Número CE	Tipo de produto, zonas do corpo	Concentração máxima no produto pronto a usar	Outras	
«16	1-Naftalenol	1-Naphthol	90-15-3	201-969-4	Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes		Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 2,0 %	<p>Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p>

Número de ordem	Identificação da substância				Restrições			Redação das condições de utilização e das advertências
	Denominação química /DCI	Denominação no glossário comum de ingredientes	Número CAS	Número CE	Tipo de produto, zonas do corpo	Concentração máxima no produto pronto a usar	Outras	
								<p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."
22	1,3-Benzenodiol	Resorcinol	108-46-3	203-585-2	<p>a) Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes</p> <p>b) Loções capilares e champôs</p>	<p>b) 0,5 %</p> <p>Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 1,25 %</p>	<p>a) 1. Uso geral</p> <p>2. Uso profissional</p> <p>Para 1 e 2:</p>	<p>a) 1. Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado,

Número de ordem	Identificação da substância				Restrições			Redação das condições de utilização e das advertências
	Denominação química/ /DCI	Denominação no glossário comum de ingredientes	Número CAS	Número CE	Tipo de produto, zonas do corpo	Concentração má- xima no produto pronto a usar	Outras	
								<p>— alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo,</p> <p>— já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'.</p> <p>Contém resorcinol.</p> <p>Enxaguar bem os cabelos após a aplicação.</p> <p>Lavar imediatamente os olhos se o produto entrar em contacto com eles.</p> <p>Não utilizar na coloração de pestanas ou sobrancelhas."</p> <p>2. Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>"Reservado aos profissionais.</p> <p>Contém resorcinol.</p> <p>Lavar imediatamente os olhos se o produto entrar em contacto com eles.</p> <p> Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p>

Número de ordem	Identificação da substância				Restrições			Redação das condições de utilização e das advertências
	Denominação química/ /DCI	Denominação no glossário comum de ingredientes	Número CAS	Número CE	Tipo de produto, zonas do corpo	Concentração má- xima no produto pronto a usar	Outras	
								<p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'." <p>b) Contém resorcinol.</p>
221	2-(4-Metil-2-nitroanilino)etanol	Hydroxyethyl-2-Nitro-p-Toluidine	100418-33-5	408-090-7	<p>a) Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes</p> <p>b) Corante capilar em produtos de coloração capilar não oxidantes</p>	<p>b) 1,0 %</p>	<p>a) Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 1,0 %.</p> <p>Para a) e b):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Não utilizar com agentes nitrosantes — Teor máximo de nitrosaminas: 50 µg/kg — Conservar em recipientes que não contenham nitritos 	<p>a) Imprimir no rótulo:</p> <p>As proporções na mistura.</p> <p>" Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves.</p> <p>Ler e seguir as instruções de utilização.</p> <p>Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos.</p> <p>As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias.</p> <p>Não pintar o cabelo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."

Número de ordem	Identificação da substância				Restrições			Redação das condições de utilização e das advertências
	Denominação química /DCI	Denominação no glossário comum de ingredientes	Número CAS	Número CE	Tipo de produto, zonas do corpo	Concentração máxima no produto pronto a usar	Outras	
250	1-Amino-2-nitro-4-(2',3'-di-hidroxipropil)amino-5-clorobenzeno + 1,4-bis(2',3'-di-hidroxipropil)amino-2-nitro-5-clorobenzeno	HC Red n.º 10 + HC Red n.º 11	95576-89-9 + 95576-92-4		a) Corante capilar em produtos de coloração capilar oxidantes b) Corante capilar em produtos de coloração capilar não oxidantes	b) 2,0 %	a) Após mistura em condições oxidantes, a concentração máxima aplicada ao cabelo não pode exceder 1,0 %. Para a) e b): — Não utilizar com agentes nitrosantes — Teor máximo de nitrosaminas: 50 µg/kg — Conservar em recipientes que não contenham nitritos	a) Imprimir no rótulo: As proporções na mistura. "⚠ Os corantes capilares podem provocar reações alérgicas graves. Ler e seguir as instruções de utilização. Este produto não se destina a ser utilizado por menores de 16 anos. As tatuagens temporárias de 'hena negra' podem aumentar o risco de alergias. Não pintar o cabelo se: — tiver uma erupção cutânea na face ou apresentar o couro cabeludo sensível, irritado ou danificado, — alguma vez tiver tido alguma reação depois de pintar o cabelo, — já tiver tido alguma reação a uma tatuagem temporária de 'hena negra'."»

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 659/2013 DA COMISSÃO**de 10 de julho de 2013****que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade****(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 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 4.º ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006 ⁽³⁾, estabeleceu a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (2) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, alguns Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por «AESA») transmitiram à Comissão informações relevantes no contexto da atualização da lista comunitária. Alguns países terceiros também comunicaram informações pertinentes. Com base nessas informações, a lista comunitária deve, por conseguinte, ser atualizada.
- (3) A Comissão informou todas as transportadoras aéreas em causa, diretamente ou através das autoridades responsáveis pela sua supervisão regulamentar, sobre os factos e as considerações essenciais que estariam na base de uma decisão destinada a impor-lhes uma proibição de operação na União ou a alterar as condições de uma proibição de operação imposta a uma transportadora aérea incluída na lista da UE.
- (4) A Comissão deu às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de consultarem os documentos facultados pelos Estados-Membros, de apresentarem por escrito as suas observações e de fazerem uma exposição oral à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/1991 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil ⁽⁴⁾.
- (5) O Comité da Segurança Aérea recebeu informações atualizadas da Comissão sobre as consultas conjuntas atualmente mantidas com as autoridades competentes e as transportadoras aéreas de Curaçau e São Martinho, República da Guiné, Índia, Irão, Cazaquistão, Quirguistão,

Moçambique e Nepal ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e do seu Regulamento de Execução (CE) n.º 473/2006. O Comité da Segurança Aérea também recebeu informações atualizadas por parte da Comissão sobre as consultas técnicas da Federação da Rússia e relativas às medidas de acompanhamento da situação na Bolívia, Tadjiquistão e Turquemenistão.

- (6) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da AESA sobre as conclusões dos relatórios das auditorias realizadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (a seguir designada por «ICAO»), no âmbito do seu Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP). Os Estados-Membros foram convidados a dar prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas licenciadas nos Estados em que a ICAO detetou problemas de segurança graves ou relativamente aos quais a AESA concluiu que o sistema de supervisão da segurança apresentava deficiências graves. Além das consultas efetuadas pela Comissão em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005, esta medida permite recolher informações adicionais sobre o desempenho de segurança das transportadoras aéreas licenciadas nestes Estados.
- (7) O Comité da Segurança Aérea ouviu as exposições da AESA sobre as conclusões retiradas das inspeções efetuadas na plataforma de estacionamento no âmbito do Programa de Avaliação da Segurança de Aeronaves Estrangeiras (SAFA), em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾.
- (8) A AESA também fez exposições ao Comité da Segurança Aérea sobre os projetos de assistência técnica desenvolvidos nos Estados abrangidos por medidas ou atividades de monitorização previstas no Regulamento (CE) n.º 2111/2005. O comité foi informado dos planos e pedidos de assistência técnica e de cooperação adicionais com o objetivo de melhorar a capacidade administrativa e técnica das autoridades de aviação civil, tendo em vista ajudar a solucionar eventuais problemas de incumprimento das normas internacionais aplicáveis. Os Estados-Membros foram convidados a também dar resposta a estes pedidos, em termos bilaterais, em coordenação com a Comissão e com a AESA. Nessa ocasião, a Comissão salientou o interesse de prestar informações à comunidade aeronáutica internacional, nomeadamente através da base de dados SCAN da ICAO, sobre a assistência técnica dispensada pela União e pelos seus Estados-Membros para reforçar a segurança da aviação a nível mundial.

⁽¹⁾ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.⁽²⁾ JO L 143 de 30.4.2004, p. 76.⁽³⁾ JO L 84 de 23.3.2006, p. 14.⁽⁴⁾ JO L 373 de 31.12.1991, p. 4.⁽⁵⁾ JO L 296 de 25.10.2012, p. 1.

Transportadoras aéreas da União Europeia

- (9) Na sequência da análise, pela AESA, das conclusões retiradas de inspeções SAFA na plataforma de estacionamento a aeronaves de determinadas transportadoras aéreas da União ou de inspeções de normalização efetuadas pela AESA, bem como de inspeções e auditorias específicas levadas a cabo pelas autoridades de aviação nacionais, alguns Estados-Membros adotaram certas medidas executórias, que comunicaram à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea. A Grécia revogou o certificado de operador aéreo (COA) da Sky Wings em 1 de dezembro de 2012 e a Espanha revogou o COA da Mint Lineas Aereas em 10 de abril de 2013.
- (10) Além disso, a Suécia chamou a atenção do Comité para as preocupações suscitadas pela transportadora aérea AS Avies, certificada na Estónia, que registou dois incidentes graves em território sueco, a saber, uma saída de pista e uma perda temporária de potência de ambos os motores durante uma subida, respetivamente em fevereiro e maio de 2013. As autoridades competentes da Estónia informaram o Comité que tinham tomado um conjunto de medidas, nomeadamente reforçado a fiscalização, instado a transportadora aérea a elaborar um plano de medidas corretivas e reanalisado a aprovação do gestor de segurança e do diretor responsável.

Transportadoras aéreas da República Democrática do Congo

- (11) As transportadoras aéreas certificadas na República Democrática do Congo constam da lista do anexo A desde março de 2006⁽¹⁾. Após ter recentemente tomado a iniciativa de restabelecer consultas ativas com a Comissão e a AESA, as autoridades competentes da República Democrática do Congo (ANAC) apresentaram as provas documentais necessárias para atualizar a lista das transportadoras aéreas do anexo A.
- (12) As autoridades competentes da República Democrática do Congo informaram a Comissão, por ofício de 12 de junho de 2013, que tinham concedido uma licença de exploração às transportadoras aéreas Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines e Waltair Aviation. Uma vez que aquelas autoridades não apresentaram provas da supervisão da segurança destas transportadoras em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, com base nos critérios comuns, que estas transportadoras aéreas devem ser incluídas no anexo A.
- (13) No seu ofício de 12 de junho de 2013, as autoridades competentes da República Democrática do Congo comunicaram ainda que as transportadoras aéreas Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter e

Zaabu International, anteriormente incluídas no anexo A, não são titulares de uma licença de exploração. Por conseguinte, considera-se que essas transportadoras aéreas devem ser retiradas do anexo A.

- (14) As autoridades competentes da República Democrática do Congo também referiram que, em conformidade com o quadro jurídico nacional, para realizar este tipo de operações de transporte aéreo é necessário dispor de uma licença de exploração e de um COA e que, até à data, nenhum dos operadores existentes cumpre ambos os requisitos. O processo de certificação da ICAO em cinco etapas teve, entretanto, início em abril de 2013 para 5 operadores (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, Itab e Kinavia) devendo ficar concluído até finais de setembro de 2013. Uma vez completado o processo de certificação, a ANAC fornecerá uma lista de todos os operadores aéreos devidamente certificados e titulares de COA válidos.
- (15) A Comissão tomou nota do compromisso assumido pelas autoridades competentes da República Democrática do Congo, nomeadamente o Ministério dos Transportes, e incentiva-as a prosseguirem os seus esforços de implementação de um sistema de supervisão da aviação civil em conformidade com as normas de segurança internacionais, mantendo-se simultaneamente empenhada em aprofundar o diálogo ativo recentemente restabelecido.

Transportadoras aéreas da República da Guiné

- (16) Em dezembro de 2012, foi dado início a consultas formais das autoridades competentes da República da Guiné, na sequência da auditoria da ICAO de abril de 2012, no âmbito da qual tinha sido detetado um grave problema de segurança no respeitantes à certificação dos operadores aéreos.
- (17) Na sequência da apresentação de um plano de medidas corretivas e da sua aceitação e validação pela ICAO, esta última anunciou, em 29 de maio de 2013, que o grave problema de segurança tinha sido resolvido.
- (18) Em janeiro de 2013 foi realizada em Bruxelas uma reunião de consulta entre a Comissão, assistida pela AESA, e as autoridades competentes da República da Guiné. Durante essa reunião, as autoridades competentes da República da Guiné foram exaustivamente informadas sobre as últimas questões suscitadas pelo grau de execução do plano de medidas corretivas apresentado à ICAO em dezembro de 2012.
- (19) De acordo com as autoridades competentes da República da Guiné, as transportadoras aéreas Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guiné e Konair encontram-se em pleno processo de recertificação. Nenhuma destas transportadoras realiza voos no espaço aéreo da União. Aquelas autoridades comunicaram também que tinha suspenso os COA das transportadoras aéreas GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines e Sky Star Air.

⁽¹⁾ Considerandos 60 a 64 do Regulamento (CE) n.º 474/2006, de 22 de março de 2006, JO L 84 de 23.3.2006, p. 18.

- (20) As autoridades competentes da República da Guiné comprometeram-se a manter a Comissão informada dos progressos registados na aplicação das normas da ICAO, de modo a permitir um acompanhamento regular da situação.
- (21) Caso se disponha de informações de segurança pertinentes que apontem para a existência de riscos iminentes para a segurança decorrente da falta de conformidade com as normas internacionais de segurança, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas da Indonésia

- (22) Prosseguem as consultas das autoridades competentes da Indonésia (DGCA) tendo em vista acompanhar os progressos por estas registados na supervisão da segurança de todas as transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (23) Na sequência da videoconferência realizada em 18 de outubro de 2012 entre a Comissão, a AESA e a DGCA, esta última prosseguiu o seu esforço de melhoria do sistema de supervisão da segurança da aviação e de correção das deficiências detetadas pela Administração Federal da Aviação dos EUA (FAA) durante a sua visita de avaliação técnica de setembro de 2012. Na sequência da publicação oficial do relatório da FAA, a DGCA reuniu-se com a FAA, tendo chegado a acordo sobre um plano de medidas corretivas.
- (24) Em abril de 2013, a DGCA forneceu à Comissão uma cópia completa do plano de medidas corretivas, com indicação dos progressos registados e informações sobre a criação de um sistema de formação de inspetores, a revisão dos regulamentos no domínio da segurança da aviação e a elaboração de instruções para o pessoal responsável pelas inspeções, que já foram aprovadas no caso das operações com aviões bimotores num raio alargado (ETOPS) e da navegação baseada no desempenho/nível de desempenho de navegação (PBN/RNP) e que ainda se encontram em fase de projeto no caso das operações em todas as condições atmosféricas (AWOPS).
- (25) A DGCA confirmou que a certificação de aeronaves, rotas, instalações, assistência em escala, manutenção, manuais e tripulações da Citilink Indonésia continuava, do ponto de vista administrativo, sob a alçada da Garuda Indonésia.
- (26) A DGCA também prestou informações atualizadas sobre algumas transportadoras aéreas sob a sua supervisão. Informou que havia concedido um certificado de operador aéreo (COA) a duas novas companhias aéreas, a saber, a Martabuana Abadion, em 18 de outubro de 2012, e a Komala Indonésia, em 8 de janeiro de 2013, e recertificado a Intan Angkasa Air Services. No entanto, uma vez que a DGCA não apresentou provas da supervisão da segurança destas transportadoras aéreas em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, com base nos critérios comuns, que estas transportadoras devem ser incluídas no anexo A.

- (27) A DGCA informou ainda que havia temporariamente suspenso o COA da Sebang Merauke Air Charter em 18 de setembro de 2012.
- (28) A DGCA comunicou e apresentou documentos comprovativos da revogação do COA da Metro Batavia em 14 de fevereiro de 2013. Consequentemente, a Metro Batavia deve ser retirada do anexo A.
- (29) A DGCA fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea em 25 de junho de 2013. Além de ter informado o Comité sobre os dados fornecidos à Comissão em abril de 2013, a DGCA confirmou que qualquer titular de um COA que pretenda aumentar a sua frota necessita da sua aprovação e que tinha indeferido vários requerimentos para o efeito. No entanto, a DGCA não interveio nos planos de expansão de Lion Air dado considerar que esta dispunha dos recursos necessários e era objeto dos controlos adequados. No que respeita ao acidente ocorrido em 13 de abril de 2013 com o Boeing B737-800 da Lion Air, a DGCA informou que o relatório intercalar já tinha sido publicado. Nesse relatório formulam-se três recomendações, a primeira relativamente à altura mínima de descida, a segunda aos procedimentos de transferência de controlo e a terceira à respetiva formação. A DGCA informou detalhadamente sobre as medidas tomadas para resolver as questões relacionados com o acidente, que passaram, nomeadamente, pela realização de uma auditoria de segurança à Lion Air e por garantir a adoção pela transportadora aérea das medidas corretivas definidas na sequência do relatório preliminar.
- (30) A Lion Air assistiu à audição e respondeu às perguntas da Comissão e do Comité da Segurança Aérea. A Lion Air declarou que estava em condições de obter os recursos adequados à gestão do contínuo aumento da sua frota. No entanto, aceitou que os comandantes e pilotos que comporão a tripulação das suas aeronaves cumpram requisitos de licenciamento mínimos e não exigiu experiência suplementar. Quanto ao acidente, a empresa explicou que acatará as recomendações constantes do relatório intercalar e que aguardava o relatório final de modo a identificar as causas profundas do mesmo. A Lion Air declarou que promovia a segurança e usava os dados obtidos a partir do seu programa de garantia da qualidade das operações de voo (FOQA) para identificar perigos potenciais. A companhia comunicou que ainda não tinha concluído o registo no programa de Auditoria de Segurança Operacional da IATA (IOSA).
- (31) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea tomaram nota dos sólidos progressos registados pela DGCA e do seu plano no sentido de convidar a FAA a realizar uma auditoria IASA em agosto de 2013. A Comissão e o Comité da Segurança Aérea continuam a incentivar a DGCA nos seus esforços para alcançar o seu objetivo de criar um sistema de aviação plenamente conforme com as normas da ICAO.
- (32) No que respeita à Lion Air, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea tomaram nota e manifestaram a sua preocupação em relação ao reduzido nível de experiência dos pilotos recrutados e utilizados pela transportadora aérea e às respostas dadas às questões da gestão da segurança da companhia pelo que continuarão a acompanhar de perto o seu desempenho no plano da segurança.

Transportadoras aéreas do Cazaquistão

- (33) Prosseguiram as consultas das autoridades competentes do Cazaquistão tendo em vista acompanhar os progressos registados no respeitante à supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas naquele país, em conformidade com as normas de segurança internacionais.
- (34) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1146/2012, a Air Astana comunicou por diversas vezes o seu desempenho em matéria de segurança e a evolução da sua frota (ofícios enviados à Comissão respetivamente em 23 de novembro de 2012, 30 de janeiro de 2013, 14 de março de 2013, 29 de março de 2013 e 13 de maio de 2013). Apresentou igualmente uma cópia do seu novo certificado de operador aéreo e das novas especificações de operação, emitidos em 22 de abril de 2013. Decorrente das alterações introduzidas na frota, a aeronave Fokker 50 deixou de constar das suas especificações operacionais. Por conseguinte, o anexo B do presente regulamento deve ser alterado em conformidade.
- (35) Em 12 de junho de 2013, a Comissão, assistida pela AESA, efetuou consultas técnicas das autoridades competentes do Cazaquistão e de um representante da Air Astana. No decurso da reunião, as autoridades competentes do Cazaquistão informaram sobre os progressos registados no âmbito da ambiciosa reforma do setor da aviação, tendo em vista alinhar o quadro legislativo e regulamentar do Cazaquistão pelas normas de segurança internacionais no domínio da aviação.
- (36) Nessa reunião, a Air Astana facultou informações complementares sobre a evolução da sua frota para o período 2012-2014. A Air Astana informou, nomeadamente, sobre a retirada de serviço de diversas aeronaves e a introdução de novas aeronaves das atuais séries Boeing B767, B757 e Airbus A320, que já constam do anexo B do presente regulamento. Todas as aeronaves recentemente adquiridas devem estar matriculadas em Aruba. As autoridades competentes do Cazaquistão e a Air Astana comprometeram-se a informar a Comissão sempre que o certificado de operador aéreo da Air Astana passar a incluir uma nova aeronave.
- (37) Além disso, os Estados-Membros e a AESA confirmaram que, por ocasião das inspeções na plataforma de estacionamento realizadas nos aeroportos da União no âmbito do programa SAFA, não tinham detetado qualquer problema específico relacionado com a Air Astana.
- (38) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves da Air Astana, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012. Caso os resultados dessas verificações ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (39) A Comissão continuará a apoiar a ambiciosa reforma do sistema de aviação civil levada a cabo pelas autoridades

do Cazaquistão e convida essas autoridades a prosseguirem com determinação os seus esforços no sentido da criação de um sistema de supervisão da aviação civil em conformidade com as normas de segurança internacionais. Para o efeito, incentiva estas autoridades a levarem por diante o plano de medidas corretivas acordado com a ICAO, dando prioridade à resolução dos dois problemas de segurança graves pendentes e ao processo de recertificação dos operadores sob a sua supervisão. Logo que estes problemas de segurança graves sejam resolvidos a contento da ICAO e que as normas da ICAO efetivamente aplicadas sejam suficientemente documentadas, a Comissão está disposta a organizar, com a assistência da AESA e o apoio dos Estados-Membros, uma avaliação da segurança *in loco* para confirmar os progressos alcançados e preparar a reapreciação do caso no âmbito do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas do Quirguistão

- (40) A Comissão prossegue as consultas das autoridades competentes do Quirguistão de modo a combater os riscos para a segurança que conduziram à imposição de restrições a todas as transportadoras aéreas daquele país, nomeadamente a capacidade do Quirguistão para supervisionar a segurança nas áreas das operações e da manutenção de aeronaves. Em especial, a Comissão pretende garantir que se registam progressos no que respeita a algumas das constatações decorrentes da auditoria USOAP da ICAO com potenciais impactos na segurança da aviação internacional.
- (41) Em 23 de maio de 2013, a Comissão, assistida pela AESA, realizou consultas técnicas das autoridades competentes do Quirguistão, de modo a identificar as transportadoras aéreas cuja certificação e supervisão cumprem as normas de segurança internacionais e relativamente às quais poderá ser estudada a possibilidade de levantamento gradual das restrições. A este respeito, as autoridades competentes do Quirguistão acordaram em cooperar na prestação de informações que possam ser úteis para atingir alguns objetivos. Os representantes do Quirguistão também se comprometeram a enviar dados atualizados sobre as medidas corretivas adotadas para resolver os problemas pendentes detetados pela ICAO, de modo a permitir reavaliar a situação.
- (42) Durante a reunião, as autoridades do Quirguistão confirmaram que, em 8 de novembro de 2012, tinham concedido um certificado de operador aéreo à Sky Bishkek. Uma vez que as autoridades competentes do Quirguistão não apresentaram provas da supervisão da segurança desta transportadora em conformidade com as normas de segurança internacionais, considera-se, com base nos critérios comuns, que a transportadora Sky Bishkek deve ser incluída no anexo A.
- (43) O Comité da Segurança Aérea convida as autoridades competentes do Quirguistão a acelerar o processo de execução do plano de medidas corretivas acordado com a ICAO e a envidar todos os esforços para garantir a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas no Quirguistão em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(44) Logo que disponha de documentação suficiente sobre os progressos registados na aplicação do plano de medidas corretivas acordado com a ICAO e sobre o efetivo cumprimento das normas da ICAO, a Comissão está disposta a organizar, com a assistência da AESA e o apoio dos Estados-Membros, uma avaliação da segurança *in loco* a fim de confirmar a capacidade das autoridades competentes do Quirguistão para desempenhar as suas funções de supervisão em conformidade com as normas internacionais e preparar a reapreciação do processo no âmbito do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas da Líbia

(45) Prosseguem as consultas das autoridades competentes líbias (LYCAA) tendo em vista confirmar os progressos realizados pela Líbia no seu esforço de reforma do sistema de segurança da aviação civil e, em especial, assegurar a supervisão da segurança das transportadoras aéreas certificadas naquele país em conformidade com as normas de segurança internacionais.

(46) Em 25 de abril de 2013, a LYCAA apresentou um relatório sobre as atividades de recertificação levadas a cabo pela transportadora aérea Libyan Airlines. O relatório descreve o processo em cinco etapas, em conformidade com as recomendações da ICAO, mas não inclui quaisquer documentos comprovativos sobre as atividades de inspeção correspondentes. A Comissão procurou obter informações mais pormenorizadas e, em 29 de abril de 2013, a LYCAA apresentou um resumo das constatações efetuadas juntamente com as ações desenvolvidas pela Libyan Airlines para corrigir as deficiências detetadas nas áreas inspecionadas.

(47) Em 4 de junho de 2013, a LYCAA informou a Comissão, por escrito, de que, no imediato, a Libyan Airlines não reunia as condições necessárias para se considerar a possibilidade de levantamento das restrições, tendo invocado a introdução de alterações ao nível da gestão da companhia aérea e a consequente necessidade de avaliar o impacto dessas alterações na sua segurança operacional.

(48) A LYCAA foi ouvida pelo Comité da Segurança Aérea em 26 de junho de 2013. A LYCAA informou o Comité sobre as medidas tomadas e os progressos realizados no plano da recertificação das transportadoras aéreas líbias e explicou que não estavam reunidas as condições para recomendar o levantamento das restrições impostas à transportadora aérea Libyan Air. Apresentou os calendários previsionais para conclusão do processo de certificação das transportadoras aéreas. Informou que já tinha sido publicado o relatório do acidente ocorrido com o Airbus A330 da Afqiyah Airways e que a própria LYCAA encetara conversações com a ICAO e com um conjunto de autoridades nacionais da aviação tendo em vista a prestação de assistência técnica adicional.

(49) A LYCAA comunicou explicitamente à Comissão e ao Comité da Segurança Aérea que manteria as restrições atualmente impostas a todas as transportadoras aéreas até à conclusão do processo de recertificação total, em

cinco etapas, e à resolução dos problemas graves eventualmente detetados, após o que, com o acordo da Comissão e depois de ter consultado o Comité da Segurança Aérea, essas transportadoras aéreas poderiam ser autorizadas a retomar os voos comerciais para a União.

(50) A Comissão e o Comité da Segurança Aérea reiteraram ainda a necessidade de a LYCAA apresentar à Comissão todos os dados relativos ao processo de recertificação das transportadoras aéreas e de se reunir com a Comissão e com os Estados-Membros para debater em pormenor as auditorias, constatações, medidas corretivas tomadas e soluções relevantes, assim como os detalhes dos seus planos de supervisão contínua, antes de qualquer acordo sobre a eventual redução do nível de restrições. Caso esses dados não consigam demonstrar à Comissão e aos Estados-Membros que o processo de recertificação foi efetivamente completado e implantado um processo de supervisão contínua sustentável em conformidade com as normas da ICAO, a Comissão será obrigada a tomar medidas para impedir as operações das transportadoras aéreas na União, na Noruega, na Suíça e na Islândia.

Air Madagascar

(51) A transportadora aérea Air Madagascar é objeto de restrições de operação e consta do anexo B, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 390/2011. Em 24 de maio de 2013, a transportadora aérea Air Madagascar pediu para acrescentar a aeronave de matrícula 5R-MFL à lista de aeronaves do tipo B737 já mencionadas no anexo B.

(52) A Air Madagascar comunicou a melhoria do desempenho de segurança da sua frota e apresentou as correspondentes provas. As autoridades competentes de Madagáscar (ACM) indicaram que, no caso das operações realizadas com a aeronave do tipo Boeing B737, estão satisfeitas com o atual nível de conformidade da Air Madagascar com as normas da ICAO. Os Estados-Membros e a AESA confirmaram que não tinham detetado nenhum problema específico nas inspeções na plataforma de estacionamento realizadas nos aeroportos da União no âmbito do programa SAFA.

(53) Tendo em conta o nível de desempenho no domínio da segurança das operações da Air Madagascar com a aeronave de tipo Boeing B737 e em conformidade com os critérios comuns, a Comissão, na sequência do parecer do Comité da Segurança Aérea, considera que a aeronave de matrícula 5R-MFL deve ser autorizada a efetuar voos para a União. Por conseguinte, é necessário alterar o anexo B, de modo a permitir as operações da aeronave do tipo Boeing B737, de matrícula 5R-MFL.

(54) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves da Air Madagascar, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Transportadoras aéreas da República Islâmica da Mauritânia

- (55) Todas as transportadoras aéreas certificadas na Mauritânia foram retiradas do anexo A em dezembro de 2012⁽¹⁾, tendo em conta um conjunto de fatores: os grandes progressos comunicados pelas autoridades competentes da Mauritânia (ANAC) na correção das deficiências detetadas pela ICAO no que respeita ao cumprimento das normas internacionais, a retificação das ineficiências detetadas ao nível da certificação inicial da transportadora aérea Mauritania Airlines International (MAI), a confirmação de que, a partir de fevereiro de 2013, a MAI restringiria as operações com destino à União aos voos para Las Palmas de Gran Canaria (Espanha) e o compromisso de que a Comissão efetuará uma visita de avaliação da segurança *in loco*, para confirmar a aplicação satisfatória das medidas comunicadas pela ANAC e pela MAI.
- (56) A Comissão realizou a visita *in loco* para avaliação da segurança da aviação da Mauritânia, entre 14 e 18 de abril de 2013, com a assistência da AESA e o apoio técnico dos Estados-Membros.
- (57) Durante a visita, a ANAC apresentou à equipa de avaliação provas do seu grande empenho e capacidade para cumprir as normas de segurança da aviação da ICAO e assumir, de uma forma sustentável, as suas responsabilidades no que respeita à certificação e supervisão das transportadoras aéreas sob a sua responsabilidade. Em especial, a equipa de avaliação considerou que a ANAC tinha registado progressos na aplicação do seu plano de medidas corretivas visando dar cumprimento às normas da ICAO, que dispõe de pessoal qualificado, da regulamentação e dos procedimentos necessários, que gere e aplica um plano de fiscalização completo e adequado e que dispõe de um sistema para corrigir os problemas detetados no domínio da segurança. Estas considerações têm em conta a atual dimensão limitada e o nível de atividade do setor da aviação na Mauritânia e a recente reestruturação da ANAC.
- (58) A MAI também recebeu a visita da equipa de avaliação, que encontrou provas da capacidade da companhia aérea para cumprir as normas de segurança da aviação da ICAO aplicáveis às operações aéreas, em especial no que respeita à aeronavegabilidade, às qualificações e formação, aos manuais e procedimentos de segurança e à identificação e resolução dos problemas de segurança detetados durante os controlos internos e externos, nomeadamente no quadro das atividades de monitorização da ANAC.
- (59) No entanto, a equipa de avaliação também concluiu que a ANAC e a MAI teriam de prosseguir a aplicação efetiva de certas prescrições internacionais, particularmente no que respeita à formação contínua e específica do pessoal técnico, à adaptação e atualização dos manuais, aos

procedimentos e listas de verificação, à monitorização e documentação sistemática de todas as atividades de supervisão contínua e à melhoria do sistema de comunicação e de análise de incidentes. A MAI deve também prosseguir a implementação do seu sistema de gestão da segurança (SMS) e a análise de dados de voo.

- (60) A ANAC e a MAI também foram ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea em 26 de junho de 2013. Durante a reunião, a ANAC e a MAI apresentaram dados pormenorizados sobre os progressos registados no cumprimento das recomendações formuladas durante a visita *in loco*. A ANAC comunicou a atualização dos seus procedimentos, lista de verificação, plano de formação e supervisão e programa de formação. Também apresentou provas da realização de inspeções seletivas à MAI, do lançamento de uma campanha de sensibilização para a necessidade de comunicar incidentes, bem como informou sobre o maior acesso aos dados técnicos dos fabricantes de motores. A ANAC explicou que efetuara uma supervisão apertada da MAI, nomeadamente realizando um grande número de inspeções na plataforma de estacionamento, e tomara medidas de execução firmes, sempre que necessário.
- (61) A MAI comunicou que tinha começado a realizar voos para Las Palmas de Gran Canaria em 8 de maio de 2013 e elaborado um plano de ação de modo a cumprir todas as recomendações formuladas pela equipa de avaliação. As maiorias das ações do plano foram executadas, incluindo, entre outras, a atualização dos manuais, a definição de novos procedimentos e a designação do responsável pela gestão da qualidade e da segurança. A MAI reconheceu que a aplicação do sistema de gestão da segurança registara progressos, mas que ainda não estava plenamente operacional.
- (62) Nas duas primeiras inspeções na plataforma de estacionamento efetuadas pela Espanha a aeronaves da MAI, em 8 e 22 de maio de 2013, foi efetuado um certo número de constatações, principalmente relacionadas com as condições de manutenção, mas o seu número e gravidade diminuiu na terceira inspeção realizada em 12 de junho. A Espanha confirmou que a MAI tinha prestado informações no sentido do encerramento das constatações pendentes de resposta e que estas ainda estavam em fase de apreciação.
- (63) O Comité da Segurança Aérea congratulou-se com os progressos realizados pela ANAC e pela MAI na aplicação das normas de segurança internacionais e incentivou-as a prosseguirem os seus esforços com a mesma determinação. A ANAC e a MAI foram convidadas a apresentar relatórios periódicos à Comissão, no mínimo duas vezes por ano, sobre a evolução registada ao nível do cumprimento dos requisitos da ICAO e das recomendações ainda em aberto, nomeadamente no que respeita ao sistema de comunicação e de análise de incidentes implementado pela ANAC e à aplicação do sistema de gestão da segurança e análise de dados de voo pela MAI. A

⁽¹⁾ Considerandos 71 a 81 do Regulamento de Execução (UE) n.º 1146/2012 da Comissão, JO L 333 de 5.12.2012, p. 7.

ANAC comprometeu-se a informar a Comissão sobre as novas companhias aéreas comerciais objeto de certificação.

- (64) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras aéreas licenciadas na Mauritânia, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (65) Caso os resultados dessas inspeções na plataforma de estacionamento ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Transportadoras aéreas de Moçambique

- (66) As autoridades competentes de Moçambique (Instituto da Aviação Civil de Moçambique – IACM) e os representantes da transportadora Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) reuniram-se com a Comissão e a AESA em Bruxelas, em 31 de maio de 2013. O IACM prestou informações exaustivas sobre o atual estado de execução do plano de medidas corretivas acordado com a ICAO. A LAM informou em pormenor sobre a situação no que respeita à adoção das normas de segurança internacionais ao nível da sua estrutura e operações diárias, bem como sobre os planos de expansão da companhia.
- (67) As autoridades competentes de Moçambique detalharam a sua estrutura interna e o quadro de pessoal da organização e descreveram a dimensão e âmbito das suas atividades. Abordaram as diversas vertentes das atividades já realizadas e em curso, juntamente com os prazos de execução respetivos, no contexto do plano de medidas corretivas acordado com a ICAO. Essas medidas têm, na sua grande maioria, um prazo de aplicação até meados de junho de 2013. O número e amplitude das medidas, bem como os prazos apertados, comprovam o firme compromisso das autoridades, mas poderão obrigar ao reescalonamento, de modo a permitir uma aplicação sustentável. As autoridades pareceram ter plena consciência desta situação e encontram-se em fase de revisão de alguns dos prazos previstos no plano de medidas corretivas, cuja versão revista será brevemente acordada com a ICAO. As questões mais importantes, que só serão abordadas em 2014 ou 2015, estão relacionadas com aspetos específicos do quadro jurídico, com aspetos organizacionais residuais da estrutura interna da autoridade e problemas ligados à aeronavegabilidade. Todos os operadores aéreos passaram por um processo de recertificação em cinco etapas no termo do qual 8 operadores (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL (MEX), CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A. e TTA SARL) ficaram devidamente certificados e 5 tiveram os seus COA suspensos (Emílio Air Charter Lda, Aero-Serviços SARL, Helicópteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda e ETA Air Charter Lda).

- (68) Os representantes da LAM efetuaram uma apresentação pormenorizada da companhia, incluindo um apanhado geral da sua estrutura interna, quadro de pessoal e escala de operações, e descreveram a atividade formativa e as várias parcerias operacionais estabelecidas pela companhia. A companhia aérea criou parcerias estratégicas com outras companhias aéreas em Portugal, no Quênia, na África do Sul, em Angola, na Zâmbia e na Etiópia (a Moçambique Expresso (MEX) é uma filial detida a 100 % pela empresa-mãe), com organismos de formação na África do Sul e na Etiópia e com organizações de manutenção em Portugal, no Brasil, na África do Sul e no Quênia. Descreveu os sistemas internos de gestão da segurança juntamente com o plano de implantação das fases seguintes do plano. A fase I (planeamento e organização) ficou praticamente concluída em 2011 (algumas atividades em curso serão concluídas em 2014). A fase II (processos reativos) foi na sua maior parte implementada entre 2005 e 2009, havendo 2 processos que deverão ser concluídos até 2014. A maioria das medidas planeadas para a fase III (processos proativos e preventivos) está em curso, com data de conclusão prevista para 2014-2015, sendo que três dos processos foram executados em 2009. A implantação da fase IV (garantia e melhoria contínua da segurança operacional) está prevista para 2014-2015, sendo que um dos processos ficou concluído em 2009.
- (69) A LAM também informou sobre a sua estratégia e planos de expansão, nomeadamente sobre as novas rotas e o crescimento previsto da sua frota.
- (70) O Comité da Segurança Aérea congratulou-se com os progressos comunicados pelas autoridades competentes de Moçambique na correção das deficiências detetadas pela ICAO e incentivou-as a prosseguirem os seus esforços no sentido de concluir o seu trabalho de criação de um sistema de aviação totalmente conforme com as normas da ICAO.

Transportadoras aéreas do Nepal

- (71) De acordo com os resultados de uma auditoria realizada pela ICAO em maio de 2009, o Nepal não cumpre eficazmente a maioria das normas de segurança internacionais. Embora não tivessem sido identificados problemas de segurança graves, a auditoria mostrou que as autoridades competentes do Nepal não reúne condições para garantir o efetivo cumprimento das normas de segurança internacionais no domínio das operações aéreas, aeronavegabilidade e investigação de acidentes, e que algumas das constatações prendem-se com a capacidade de resposta do país também nos domínios do direito primário da aviação e da regulamentação sobre a aviação civil, a organização da aviação civil, o licenciamento do pessoal e a formação.
- (72) Num período de dois anos (agosto de 2010 – setembro de 2012), o Nepal registou cinco acidentes mortais, incluindo-se cidadãos da UE entre as vítimas, que envolveram aeronaves matriculadas naquele país. Além disso, em 2013 já se registaram mais três acidentes.

- (73) As consultas das autoridades competentes do Nepal tiveram início em outubro de 2012, tendo em conta as deficiências de segurança detetadas por ocasião de uma auditoria da ICAO no quadro do programa USOAP, em maio de 2009, e o elevado número de acidentes com vítimas mortais registado num curto espaço de tempo. As transportadoras aéreas nepalesas não realizam operações na União.
- (74) No âmbito das consultas, a Comissão recebeu documentação das atividades de supervisão previstas e conduzidas pelas autoridades competentes do Nepal no período de 2012-2013. A análise da documentação indicou que o Nepal continua a registar deficiências de segurança e que, no que respeita ao controlo dos riscos de segurança detetados, as atividades de supervisão parecem insuficientes.
- (75) A Comissão, com a assistência da AESA, manteve consultas técnicas das autoridades competentes do Nepal (CAAN) em Bruxelas, em 30 de maio de 2013. Durante essas consultas, a CAAN explicou a situação em profundidade e forneceu informações relacionadas com o controlo dos riscos de segurança. As explicações dadas pelo Nepal mostraram que as atividades de supervisão eram mais exaustivas do que indicado na documentação anteriormente enviada. A CAAN também forneceu informações sobre o acompanhamento da aplicação das recomendações formuladas nos relatórios de inquéritos a acidentes e no âmbito de várias iniciativas no domínio da segurança. Entre estes incluem-se o estabelecimento de objetivos e das metas em matéria de segurança. A aplicação efetiva de todas as iniciativas no domínio da segurança deveria conduzir ao reforço da supervisão e a um melhor controlo dos riscos nesta área. As informações fornecidas pela CAAN na reunião serão avaliadas à luz da documentação adicional.
- (76) A transportadora aérea SITA Air Plc Ltd participou também na consulta técnica, tendo prestado informações sobre as suas atividades relacionadas com a segurança e a interação com a CAAN. A SITA Air, que registou um acidente mortal em setembro de 2012, deu nota dos ensinamentos retirados.
- (77) Há ainda vários desafios que se colocam à CAAN e ao setor da aviação do Nepal, incluindo questões como o recrutamento e a manutenção de pessoal competente em número suficiente, assim como a realização de operações aéreas num ambiente de montanha muito exigente. A CAAN mostrou que está a desenvolver esforços para enfrentar estes desafios pelo que a Comissão continuará a acompanhar a situação.
- (78) Atendendo a que vai ser realizada uma auditoria coordenada de validação *in loco* (ICVM) no Nepal em julho de 2013, será conveniente aguardar os resultados desta iniciativa da ICAO antes de completar a avaliação da situação da segurança naquele país.
- (79) Caso os resultados das auditorias da ICAO ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes revelem que os riscos para a segurança não são adequadamente controlados, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- ### Transportadoras aéreas das Filipinas
- (80) Prosseguem as consultas das autoridades competentes das Filipinas (CAAP) de modo a confirmar que adotaram medidas corretivas para resolver os problemas de segurança detetados no âmbito das auditorias realizadas pela ICAO e pela Administração Federação da Aviação dos Estados Unidos (FAA) em 2012 e 2013.
- (81) A CAAP informou que a ICAO tinha efetuado uma ICVM em fevereiro de 2013 e, por carta de 1 de março de 2013, comunicou que as medidas corretivas tomadas pelas Filipinas tinham tratado e resolvido com êxito os dois graves problemas de segurança detetados durante a auditoria USOAP da ICAO realizada em outubro de 2009 e a ICVM em outubro de 2012.
- (82) Por conseguinte, a Comissão, com o apoio da AESA e dos representantes dos Estados-Membros, organizou uma reunião com a CAAP e as transportadoras aéreas Philippine Airlines e Cebu Pacific Airways, que teve lugar em 16 de abril de 2013, para debater os progressos realizados na resolução dos problemas pendentes detetados pela ICAO e pela FAA, bem como pela União durante a visita da DG MOVE *in loco*, em outubro de 2010.
- (83) Durante a reunião, a CAAP confirmou que tinha introduzido um processo de certificação em cinco etapas e de revalidação, que já estava em curso para todas as transportadoras aéreas. Mais informou que, no caso de 7 grandes e de 9 pequenas transportadoras, incluindo a Philippine Airlines (PAL) e a Cebu Pacific (CEB), o processo já havia sido concluído. A CAAP explicou a abordagem adotada, assente em dois sistemas de supervisão das transportadoras aéreas: um gabinete de gestão de certificados com um quadro de pessoal de inspeção composto por 24 pessoas para supervisão exclusiva da PAL e da CEB, sendo as outras transportadoras aéreas supervisionadas pelos serviços responsáveis pelas operações e pela aeronavegabilidade.
- (84) A CAAP também explicou que estava a tratar da questão da sustentabilidade do sistema mediante o aumento de salários do pessoal, de modo a atrair inspetores do setor. Além disso, comunicou a implementação de programas de formação de inspetores. Contudo, a CAAP não realizou inspeções formais aos sistemas de gestão da qualidade ou de gestão da segurança das transportadoras aéreas sob a sua supervisão.
- (85) A PAL informou que tinha uma frota de 44 aeronaves (B747, B777, A340, A330 e A320/319) e que tinha encomendado 68 outros aparelhos (44 Airbus A321, 20 Airbus A330 e 4 Airbus A340). O objetivo do sistema de gestão da segurança era reduzir em 10 % os eventos com impactos negativos no cumprimento das normas de segurança relativamente ao ano anterior. Foram analisados os dados do controlo de parâmetros de voo (FDM) de 95 a 100 % dos voos, com destaque para os casos de aproximação não estabilizada e para o sistema de aviso de proximidade do solo (GPWS). Em 2012, foram realizadas 260 inspeções no âmbito do sistema de gestão da qualidade, que deram origem a 94 constatações relacionadas com procedimentos adotados pela companhia e com diferenças em relação às constatações da CAAP, já que foi detetado um maior número

de problemas na área da formação. A Cebu Pacific Air informou que a sua frota tinha registado um crescimento anual de 7 %. Em 2013, recebeu 2 aeronaves A330, que deverão dar início a voos de longo curso em junho, sendo o objetivo dispor de uma frota de 47 aeronaves até finais de 2013. Na sequência da reunião, a Comissão, assistida pelos Estados-Membros, realizou uma visita *in loco* às Filipinas, que teve lugar de 3 a 7 de junho de 2013.

- (86) As conclusões da visita apontaram para o seguinte: a CAAP terá ainda de aderir às modernas técnicas de gestão da segurança da aviação, tanto ao nível das transportadoras aéreas que supervisiona como a nível interno. No domínio das operações, continua a ser prestada insuficiente atenção aos fatores humanos e aos procedimentos de gestão da segurança.
- (87) No entanto, a partir da visita tornou-se claro que, embora houvesse ainda um considerável trabalho a realizar pela CAAP, o Diretor-Geral da Aviação Civil tem vindo a tomar medidas claras para garantir a adoção de medidas mais eficazes no quotidiano. Além do mais, verificou-se que existem planos para resolver o problema do envelhecimento dos inspetores, aumentar as remunerações de modo a facilitar os recrutamentos junto da indústria e recorrer a peritos externos, a fim de reduzir o risco de lacunas na supervisão das transportadoras aéreas. Em resumo, apesar das deficiências detetadas, nomeadamente nos domínios da formação, normalização, gestão da qualidade e sistemas de gestão da segurança, as atividades levadas a cabo pela CAA para supervisão das transportadoras aéreas matriculadas nas Filipinas foram de uma modo geral consistentes.
- (88) No caso das transportadoras aéreas, tanto a PAL como a Cebu Pacific Air puderam demonstrar que dispunham de um plano de gestão da segurança eficaz e que eram capazes de assegurar o cumprimento das normas de segurança pertinentes. No entanto, na altura da visita, a Cebu Pacific Air sofreu um acidente que colocou questões relativamente ao seu controlo das operações de voo. Nessa sequência, a Cebu Pacific Air decidiu não participar nas audições do Comité da Segurança Aérea de modo a centrar as suas atenções na resolução de problemas de segurança detetados durante as investigações atualmente em curso nesta área.
- (89) Durante a visita, a CAAP atualizou a lista de COA em vigor. Significa isto que existem atualmente 32 transportadoras aéreas certificadas pela CAAP. Por conseguinte, o anexo A deve ser alterado em conformidade.
- (90) O Comité da Segurança Aérea ouviu as apresentações da CAAP e da PAL em 26 de junho de 2013. A CAAP descreveu pormenorizadamente as medidas em curso, com vista a assegurar a sustentabilidade, nomeadamente a nível de recursos humanos, fornecimento de equipamento de TI, elaboração de um programa de segurança do Estado, atualização da legislação e melhoria da formação, em especial no que respeita ao sistema de gestão da segurança.
- (91) Além dos pontos abordados na reunião de 16 de abril de 2013, a PAL informou sobre as medidas tomadas para

corrigir as deficiências detetadas durante a visita *in loco*. Em termos de plano de expansão, reconheceu que um dos desafios é dispor de um número adequado de pilotos, mas salientou que novas aeronaves viriam também substituir as aeronaves mais velhas e que, conseqüentemente, a taxa de crescimento, seria gerível.

- (92) Tendo em conta as atividades de supervisão da segurança desenvolvidas pela CAAP e a capacidade da PAL para assegurar o cumprimento efetivo das normas de segurança da aviação pertinentes, com base nos critérios comuns, considera-se que a transportadora aérea Philippine Airlines deve ser retirada do anexo A.
- (93) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves da PAL, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012. Caso os resultados dessas verificações ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (94) No entanto, a Comissão e o Comité da Segurança Aérea, congratularam-se com as medidas adotadas pela CAAP para resolver os problemas de segurança pendentes e continuarão a acompanhar de perto a situação, de modo a voltar a analisar o caso em futuras reuniões do Comité da Segurança Aérea.

Transportadoras aéreas da Federação da Rússia

- (95) As aeronaves operadas por algumas transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que realizam voos com destino a aeroportos da União têm vindo a ser objeto de inspeções prioritárias SAFA na plataforma de estacionamento para verificar a sua conformidade com as normas de segurança internacionais. As autoridades competentes dos Estados-Membros e a AESA continuam a informar as suas congéneres da Federação da Rússia sobre os problemas detetados e a convidá-las a tomar medidas para solucionar eventuais casos de incumprimento das normas da ICAO.
- (96) Entretanto, a Comissão prossegue o diálogo sobre as questões da segurança da aviação com as autoridades competentes russas, nomeadamente para garantir um controlo adequado dos riscos atualmente decorrentes do mau desempenho das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia no plano da segurança.
- (97) Em 13 de junho de 2013, a Comissão, com o apoio da AESA e de vários Estados-Membros, manteve uma reunião com os representantes da Agência Federal Russa do Transporte Aéreo (FATA), em que foi feito o ponto da situação sobre as medidas tomadas pelas autoridades e pelas transportadoras aéreas em causa para corrigir as deficiências detetadas durante as inspeções SAFA na plataforma de estacionamento. A FATA informou,

nomeadamente, sobre os controlos especiais a que é submetida uma das transportadoras aéreas e sobre a revogação do COA de outra.

- (98) Nessa reunião, a FATA informou sobre as inspeções frequentes a que a Vim Airlines tinha sido submetida durante o primeiro semestre de 2013, concluindo que, de acordo com os resultados da auditoria, as operações desta transportadora apresentam um nível de segurança satisfatório. No que diz respeito à Red Wings, a FATA comunicou que, após a suspensão do seu COA em fevereiro de 2013, a transportadora aérea tinha passado por um processo de grande reestruturação. Além disso, dependendo do resultado da inspeção da transportadora, em curso no momento da reunião, esta poderá voltar a ser autorizada a realizar operações aéreas comerciais. A Comissão recomendou uma verificação minuciosa do grau de preparação da Red Wings para realizar operações aéreas comerciais com destino à UE antes de essa autorização voltar a ser concedida e solicitou que lhe fossem prestadas informações antes da próxima reunião do Comité da Segurança Aérea.
- (99) Na sequência da reunião, a FATA forneceu informações adicionais. Em especial, comunicou que a Red Wings fora autorizada a retomar as operações comerciais a partir de 17 de junho de 2013.
- (100) A Comissão, a AESA e os Estados-Membros continuarão a acompanhar de perto o desempenho de segurança das transportadoras aéreas certificadas na Federação da Rússia que realizam operações com destino à União. A Comissão deve manter o intercâmbio de informações relacionadas com a segurança com as autoridades russas competentes, de modo a confirmar que as transportadoras aéreas em causa corrigiram de forma adequada as deficiências detetadas durante as inspeções SAFA na plataforma de estacionamento.
- (101) Caso os resultados dessas inspeções na plataforma de estacionamento ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Sudão

- (102) Prosseguiram as consultas da autoridade da aviação civil sudanesa (SCAA) tendo em vista confirmar os progressos realizados pelo Sudão nos seus esforços para reformar o seu sistema de segurança da aviação civil, de modo a corrigir as deficiências de segurança detetadas pela ICAO durante as auditorias USOP (2006) e ICVM (dezembro de 2011). No quadro dessas auditorias foi detetado um grave problema de segurança relacionado com o processo de certificação para emissão de certificados de operador aéreo.
- (103) Em 3 de janeiro de 2013, a SCAA informou a Comissão de que tinha reforçado as suas capacidades de controlo, incluindo o sistema de certificação e de supervisão das transportadoras aéreas, organizações de manutenção e organizações de formação certificadas. Por conseguinte, na sequência da auditoria ICVM realizada em maio de 2012, a ICAO considerou o grave problema de segurança resolvido.
- (104) Subsequentemente, a Comissão, assistida pela AESA, realizou uma reunião com a SCAA, em 29 de abril de 2013. A SCAA informou que é atualmente uma organização autónoma, dotada do seu próprio orçamento, que a melhoria do sistema de segurança da aviação do Sudão só foi possível graças à utilização de peritos externos e que tem vindo a recrutar ativamente a nível local e a proceder ao aumento de salários, de modo a ser competitiva em relação ao setor. A SCAA declarou que, presentemente, apenas 6 transportadoras aéreas estão certificadas para operar voos internacionais (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways e Tarco Air) e que outras 7 transportadoras aéreas apenas estão autorizadas a realizar voos domésticos. A SCAA comunicou também os resultados da ICVM realizada em maio de 2012 e chamou a atenção para o elevado nível de aplicação efetiva das normas da ICAO, nomeadamente no que respeita às operações de voo e à aeronavegabilidade.
- (105) A SCAA informou que tinha realizado uma avaliação dos riscos da manutenção das operações das aeronaves antigas, de construção soviética, que deu origem à imobilização de 50 % das aeronaves deste tipo constantes do registo do Sudão.
- (106) Em 4 de junho de 2013, a SCAA transmitiu à Comissão uma cópia do seu registo de COA, que inclui 18 transportadoras aéreas, das quais 6 têm atualmente os seus COA suspensos. Também prestou informações sobre a revogação dos certificados de operador aéreo das transportadoras Attico Airlines (COA n.º 023); Sudanese States Aviation Company (COA n.º 010); Azza Air Transport (COA n.º 012); Almajarah Aviation (COA n.º 049); Helilift (COA n.º 042) e Feeder Airlines (COA n.º 050). Com base nas informações fornecidas pela SCAA, o anexo A deve ser atualizado em conformidade.
- (107) Em 25 de junho de 2013, a SCAA fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea. A SCAA estava acompanhada pelo Diretor Geral da Comissão Árabe da Aviação Civil (ACAC), que reconheceu que a lista da UE relativa ao nível de segurança pode servir de catalisador para os Estados-Membros corrigirem problemas sistémicos nesta área, salientou a vantagem para os Estados-Membros de trabalhar em conjunto num contexto regional e destacou o apoio prestado pela ACAC neste domínio.
- (108) Além das observações formuladas durante a reunião de 29 de abril de 2013, a SCAA informou o Comité sobre os seus planos no sentido de o pessoal responsável pelas inspeções participar no curso de inspetores da ICAO a realizar durante os meses de julho e agosto de 2013 e sobre a supressão de todas as aeronaves do tipo Tupolev Tu134 e Antonov An12 do registo de aeronaves do Sudão, prevista para julho de 2013. A SCAA explicou ainda que todas as transportadoras aéreas do Sudão deverão cumprir os requisitos de segurança até finais de 2013.

- (109) O Comité da Segurança Aérea congratulou-se com os grandes progressos comunicados pelas autoridades competentes do Sudão no tocante à correção das deficiências detetadas pela ICAO, mas reconheceu que existe ainda um certo caminho a percorrer até a SCAA e as transportadoras aéreas sob a sua supervisão poderem garantir a plena conformidade com as normas da ICAO. Por conseguinte, a Comissão continuará a acompanhar de perto os progressos realizados pela SCAA de modo a voltar a analisar o processo em futuras reuniões do Comité da Segurança Aérea.
- Conviasa**
- (110) A transportadora aérea Conviasa, certificada na República Bolivariana da Venezuela, está proibida de operar com destino à UE desde abril de 2012, atendendo aos maus resultados obtidos nas inspeções SAFA, aos vários acidentes sofridos e à falta de resposta adequada aos pedidos de informação apresentados pelo Comité da Segurança Aérea. Nessa sequência, a Comissão acordou com as autoridades competentes da Venezuela, em 18 de junho de 2012, um roteiro para a correção das deficiências de segurança detetadas, de modo a poder reavaliar a decisão da União.
- (111) Em 2013, prosseguiram as consultas da autoridade da aviação civil da Venezuela (INAC) para confirmar os progressos registados no plano da supervisão dos operadores aéreos e garantir que a Conviasa continua a envidar esforços para aumentar o seu nível de segurança e cumprir plenamente as normas internacionais.
- (112) Em maio de 2013, as autoridades competentes da Venezuela apresentaram à Comissão, através das autoridades espanholas competentes, um conjunto de observações escritas detalhando a implementação de algumas das ações do roteiro acordado em junho de 2012.
- (113) Subsequentemente, a Comissão, assistida pela AESA, realizou uma reunião com a SCAA em 7 de junho de 2013. A Conviasa informou detalhadamente sobre os esforços realizados para corrigir as deficiências detetadas em anteriores inspeções SAFA, os ensinamentos retirados dos acidentes sofridos e as recomendações formuladas, bem como as alterações introduzidas após a última auditoria do INAC. Em especial, a Conviasa chamou a atenção para o seu sistema de inspeções pré-voos tipo SAFA e para os melhoramentos introduzidos nos seus sistemas de gestão da segurança, qualidade global, manutenção e aeronavegabilidade contínua. A Conviasa também informou sobre os seus planos de expansão e de renovação da sua frota para os próximos anos, que preveem a progressiva retirada de serviço de aeronaves antigas do tipo Boeing B737-200 e B737-300 e a aceleração do processo já em curso de introdução de aeronaves novas do tipo Embraer ERJ 190.
- (114) O INAC informou sobre a sua estrutura interna e mecanismos, prestou informações pormenorizadas sobre os procedimentos adotados para lidar com os resultados obtidos pelas transportadoras aéreas venezuelanas no âmbito das auditorias SAFA da UE e explicou o planeamento e a realização das suas atividades de supervisão que, em breve, incluirão inspeções na plataforma de estacionamento às transportadoras aéreas nacionais. O INAC esclareceu também que, na sequência da recente missão ICVM da ICAO, realizada de 22 a 28 de maio de 2013, a Venezuela deverá registar uma melhoria do atual nível de cumprimento das normas da ICAO.
- (115) O INAC fez uma apresentação ao Comité da Segurança Aérea em 26 de junho de 2013, tendo prestado informações sobre questões levantadas na reunião de 7 de junho de 2013.
- (116) A Conviasa também fez uma exposição ao Comité da Segurança Aérea em 26 de junho de 2013. Informou o Comité sobre os pontos discutidos na reunião de 7 de junho de 2013 e salientou que, caso seja autorizada a retomar as operações com destino à União, adotará uma modalidade mista de operações, combinando as operações com os seus próprios Airbus A340-200 com operações de aeronaves do mesmo tipo em regime de locação com tripulação.
- (117) De acordo com a auditoria efetuada pela Espanha e com a recente visita da ICAO, bem como com as apresentações feitas pelo INAC e pela Conviasa, o Comité da Segurança Aérea congratulou-se com os importantes e numerosos progressos realizados na correção das deficiências detetadas pelo Comité da Segurança Aérea em 2012. Tendo em conta estes progressos, considera-se, com base nos critérios comuns, que a Conviasa deve ser retirada da lista do anexo A.
- (118) Os Estados-Membros continuarão a verificar o cumprimento efetivo das normas de segurança pertinentes atribuindo a prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves das transportadoras aéreas licenciadas na Venezuela, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (119) Caso os resultados dessas inspeções na plataforma de estacionamento ou quaisquer outras informações de segurança pertinentes apontem para o incumprimento das normas de segurança internacionais, a Comissão será obrigada a tomar medidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
- (120) No contexto da atualização dos anexos, o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 reconhece a necessidade de as decisões serem tomadas com celeridade e, quando se justifica, com urgência, dadas as implicações para a segurança. A experiência com a atualização dos anexos mostrou também que é essencial, para proteger as informações sensíveis e minimizar os impactos comerciais, que as decisões adotadas no contexto da atualização da lista sejam publicadas e entrem muito rapidamente em vigor logo após a sua adoção.
- (121) O Regulamento (CE) n.º 474/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (122) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Segurança Aérea,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 474/2006 é alterado do seguinte modo:

1. O anexo A é substituído pelo texto do anexo A do presente regulamento.

2. O anexo B é substituído pelo texto do anexo B do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em 10 de julho de 2013.

*Pela Comissão
Em nome do Presidente,
Siim KALLAS
Vice-Presidente*

ANEXO A

LISTA DE TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJETO DE UMA PROIBIÇÃO NA UE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	Instituições de Bretton Woods (IBW)	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	COA 023	MAG	República do Gana
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Afeganistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Islâmica do Afeganistão
ARIANA AFGHAN AIRLINES	COA 009	AFG	República Islâmica do Afeganistão
KAM AIR	COA 001	KMF	República Islâmica do Afeganistão
PAMIR AIRLINES	Desconhecido	PIR	República Islâmica do Afeganistão
SAFI AIRWAYS	COA 181	SFW	República Islâmica do Afeganistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Angola responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da TAAG – Angola Airlines, que consta do anexo B, incluindo:			República de Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconhecido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconhecido	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconhecido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconhecido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconhecido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconhecido	República de Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconhecido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconhecido	República de Angola

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes do anexo A podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de uma transportadora aérea que não seja objeto de uma proibição de operação, desde que sejam cumpridas as normas de segurança pertinentes.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Benim responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Benim
AERO BENIN	PEA N.º 014/MDCTTATP- -PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	República do Benim
AFRICA AIRWAYS	Desconhecido	AFF	República do Benim
ALAFIA JET	PEA N.º 014/ANAC/ /MDCTTATP-PR/DEA/ /SCS	Desconhecido	República do Benim
BENIN GOLF AIR	PEA N.º 012/MDCTTP- -PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	República do Benim
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA N.º 013/MDCTTATP- -PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	República do Benim
COTAIR	PEA N.º 015/MDCTTATP- -PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	República do Benim
ROYAL AIR	PEA N.º 11/ANAC/ /MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	República do Benim
TRANS AIR BENIN	PEA N.º 016/MDCTTATP- -PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	República do Benim
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Congo responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República do Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconhecido	República do Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconhecido	República do Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República do Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República do Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconhecido	República do Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconhecido	República do Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República do Congo

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República Democrática do Congo (DRC) responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República Democrática do Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ /002/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ /007/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0112/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ /0122/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ /0053/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ /0056/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ /00625/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /029/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /051/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	República Democrática do Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ /0028/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /048/09	ABB	República Democrática do Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0064/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	República Democrática do Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ /0078/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /059/2012	EXY	República Democrática do Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ /0050/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /040/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ /0196/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /037/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0126/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ /0027/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ /0082/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ /0051/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ /011/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ /0060/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ /0065/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /0011/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ /0083/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ /0092/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ /0059/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /001/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Assinatura ministerial (despacho n.º 78/205)	LCG	República Democrática do Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /009/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ /00/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /086/2011	OKP	República Democrática do Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /0066/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ /021/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ /021/2008	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /056/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ /0081/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /0084/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ /0085/2010	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ /073/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ /004/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ /0247/2011	Desconhecido	República Democrática do Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ /039/2008	WDA	República Democrática do Congo (RDC)
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de Jibuti responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Jibuti
DAALLO AIRLINES	Desconhecido	DAO	Jibuti
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Guiné Equatorial responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Guiné Equatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ /DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ /DGAC/SOPS	CEL	Guiné Equatorial

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ /DGAC/SOPS	Desconhecido	Guiné Equatorial
TANGO AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Guiné Equatorial
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Eritreia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Eritreia
ERITREAN AIRLINES	COA n.º 004	ERT	Eritreia
NASAIR ERITREA	COA n.º 005	NAS	Eritreia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Indonésia responsáveis pela supervisão regulamentar, com exceção da Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua e Indonesia Air Asia incluindo:			República da Indonésia
AIR BORN INDONESIA	135-055	Desconhecido	República da Indonésia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconhecido	República da Indonésia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Desconhecido	República da Indonésia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Desconhecido	República da Indonésia
ASCO NUSA AIR	135-022	Desconhecido	República da Indonésia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconhecido	República da Indonésia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconhecido	República da Indonésia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	República da Indonésia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconhecido	República da Indonésia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	República da Indonésia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	República da Indonésia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	República da Indonésia
EASTINDO	135-038	Desconhecido	República da Indonésia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Desconhecido	República da Indonésia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Desconhecido	República da Indonésia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	República da Indonésia
HEAVY LIFT	135-042	Desconhecido	República da Indonésia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconhecido	República da Indonésia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Desconhecido	República da Indonésia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	República da Indonésia
KAL STAR	121-037	KLS	República da Indonésia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	República da Indonésia
KOMALA INDONESIA	135-051	Desconhecido	República da Indonésia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	República da Indonésia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	República da Indonésia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconhecido	República da Indonésia
MARTABUANA ABADION	135-049	Desconhecido	República da Indonésia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Desconhecido	República da Indonésia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	República da Indonésia
MIMIKA AIR	135-007	Desconhecido	República da Indonésia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Desconhecido	República da Indonésia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Desconhecido	República da Indonésia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Desconhecido	República da Indonésia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Desconhecido	República da Indonésia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	República da Indonésia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconhecido	República da Indonésia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconhecido	República da Indonésia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	República da Indonésia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Desconhecido	República da Indonésia
SKY AVIATION	135-044	Desconhecido	República da Indonésia
SMAC	135-015	SMC	República da Indonésia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	República da Indonésia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Desconhecido	República da Indonésia

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
SURYA AIR	135-046	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Desconhecido	República da Indonésia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconhecido	República da Indonésia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	República da Indonésia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconhecido	República da Indonésia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	República da Indonésia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	República da Indonésia
UNINDO	135-040	Desconhecido	República da Indonésia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	República da Indonésia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Air Astana, incluindo:			República do Cazaquistão
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	República do Cazaquistão
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	República do Cazaquistão
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	República do Cazaquistão
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	República do Cazaquistão
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	República do Cazaquistão
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	República do Cazaquistão
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	República do Cazaquistão
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	República do Cazaquistão
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	República do Cazaquistão
DETA AIR	AK-0458-12	DET	República do Cazaquistão
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	República do Cazaquistão
LUK AERO (FORMER EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	República do Cazaquistão
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	República do Cazaquistão
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	República do Cazaquistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	República do Cazaquistão
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	República do Cazaquistão
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	República do Cazaquistão
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	República do Cazaquistão
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	República do Cazaquistão
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	República do Cazaquistão
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	República do Cazaquistão
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	República do Cazaquistão
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	República do Cazaquistão
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	República do Cazaquistão
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	República do Cazaquistão
SCAT	AK-0460-12	VSV	República do Cazaquistão
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	República do Cazaquistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Quirguistão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Quirguistão
SKY BISHKEK	Desconhecido	BIS	República do Quirguistão
AIR MANAS	17	MBB	República do Quirguistão
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República do Quirguistão
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República do Quirguistão
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República do Quirguistão
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	República do Quirguistão
AIR BISHKEK (FORMERLY EASTOK AVIA)	15	EAA	República do Quirguistão
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República do Quirguistão
KYRGYZSTAN	03	LYN	República do Quirguistão
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República do Quirguistão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
S GROUP AVIATION	6	SGL	República do Quirguistão
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República do Quirguistão
SKY WAY AIR	39	SAB	República do Quirguistão
SUPREME AVIATION	40	SGK	República do Quirguistão
VALOR AIR	07	VAC	República do Quirguistão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Libéria responsáveis pela supervisão regulamentar			Libéria
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República do Gabão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Gabon Airlines, da Afrijet e da SN2AG, que constam do anexo B, incluindo:			República do Gabão
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República do Gabão
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	República do Gabão
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	República do Gabão
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	República do Gabão
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	República do Gabão
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	República do Gabão
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	República do Gabão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da República de Moçambique responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República de Moçambique
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Desconhecido	República de Moçambique
AEROVISÃO DE MOÇAMBIQUE	Desconhecido	Desconhecido	República de Moçambique
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Desconhecido	República de Moçambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AÉREO SA	MOZ-07	Desconhecido	República de Moçambique

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Desconhecido	República de Moçambique
CR AVIATION	MOZ-14	Desconhecido	República de Moçambique
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Desconhecido	República de Moçambique
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Desconhecido	República de Moçambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Desconhecido	República de Moçambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	República de Moçambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	República de Moçambique
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	República de Moçambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Desconhecido	República de Moçambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Desconhecido	República de Moçambique
TTA SARL	MOZ-16	Desconhecido	República de Moçambique
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Desconhecido	República de Moçambique
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Cazaquistão responsáveis pela supervisão regulamentar, à exceção da Philippine Airlines, incluindo:			República das Filipinas
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Desconhecido	República das Filipinas
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	República das Filipinas
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	República das Filipinas
AIR JUAN AVIATION	2013053	Desconhecido	República das Filipinas
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Desconhecido	República das Filipinas
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Desconhecido	República das Filipinas
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Desconhecido	República das Filipinas
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Desconhecido	República das Filipinas
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Desconhecido	República das Filipinas
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	República das Filipinas

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
CM AERO SERVICES	20110401	Desconhecido	República das Filipinas
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Desconhecido	República das Filipinas
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Desconhecido	República das Filipinas
INAE AVIATION CORP.	2010028	Desconhecido	República das Filipinas
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Desconhecido	República das Filipinas
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	República das Filipinas
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Desconhecido	República das Filipinas
LION AIR	2009019	Desconhecido	República das Filipinas
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Desconhecido	República das Filipinas
MAGNUM AIR	2012051	Desconhecido	República das Filipinas
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Desconhecido	República das Filipinas
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Desconhecido	República das Filipinas
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Desconhecido	República das Filipinas
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Desconhecido	República das Filipinas
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Desconhecido	República das Filipinas
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Desconhecido	República das Filipinas
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Desconhecido	República das Filipinas
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	República das Filipinas
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades de São Tomé e Príncipe responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			São Tomé e Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé e Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé e Príncipe

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé e Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé e Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé e Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé e Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Desconhecido	São Tomé e Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	São Tomé e Príncipe
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Serra Leoa responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Serra Leoa
AIR RUM, LTD	Desconhecido	RUM	Serra Leoa
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconhecido	DTY	Serra Leoa
HEAVYLIFT CARGO	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconhecido	ORJ	Serra Leoa
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconhecido	PRR	Serra Leoa
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconhecido	SVT	Serra Leoa
TEEBAH AIRWAYS	Desconhecido	Desconhecido	Serra Leoa
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades do Sudão responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			República do Sudão
ALFA AIRLINES	054	AAJ	República do Sudão
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	República do Sudão
BADER AIRLINES	035	BDR	República do Sudão
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	República do Sudão
BLUE BIRD AVIATION	011	BLD	República do Sudão
DOVE AIRLINES	052	DOV	República do Sudão
ELIDINER AVIATION	008	DND	República do Sudão

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA) ou número da licença de exploração	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	República do Sudão
GREEN FLAG AVIATION	017	Desconhecido	República do Sudão
HELEJETIC AIR	057	HJT	República do Sudão
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	República do Sudão
KUSH AVIATION	060	KUH	República do Sudão
MARSLAND COMPANY	040	MSL	República do Sudão
MID AIRLINES	025	NYL	República do Sudão
NOVA AIRLINES	046	NOV	República do Sudão
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	República do Sudão
SUN AIR COMPANY	051	SNR	República do Sudão
TARCO AIRLINES	056	TRQ	República do Sudão
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Suazilândia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Suazilândia
SWAZILAND AIRLINK	Desconhecido	SZL	Suazilândia
Todas as transportadoras aéreas certificadas pelas autoridades da Zâmbia responsáveis pela supervisão regulamentar, incluindo:			Zâmbia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zâmbia

ANEXO B

LISTA DAS TRANSPORTADORAS AÉREAS CUJAS OPERAÇÕES SÃO OBJETO DE RESTRIÇÕES NA UE ⁽¹⁾

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	RPDC	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves de tipo TU-204	Toda a frota, à exceção de P-632 e P-633	RPDC
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves de tipo Falcon 50 e de 2 aeronaves de tipo Falcon 900	Toda a frota, à exceção de TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ e TR-AFR	República do Gabão
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0443-11	KZR	Cazaquistão	Toda a frota, à exceção de Aeronaves de tipo Boeing B767/B757 e aeronaves do tipo Airbus A319/320/321	Toda a frota, à exceção das aeronaves da frota de Boeing B767, conforme referido no COA; aeronaves da frota de Boeing B757, conforme referido no COA; aeronaves da frota de A319/320/321, conforme referido no COA	Aruba (Reino dos Países Baixos)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	COA 017	ALE	República do Gana	Toda a frota, à exceção de 2 aeronaves do tipo DC8-63F	Toda a frota, à exceção de 9G-TOP e 9G-RAC	República do Gana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagáscar	Toda a frota, à exceção de 3 aeronaves de tipo Boeing B737-300, 2 aeronaves de tipo ATR 72-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-500, 1 aeronave de tipo ATR 42-320 e 3 aeronaves de tipo DHC 6-300	Toda a frota, à exceção de 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD e 5R-MGF	República de Madagáscar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comores	Toda a frota, à exceção de LET 410 UVP	Toda a frota, à exceção de D6-CAM (851336)	Comores
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de 1 aeronave de tipo Boeing B767-200	Toda a frota, à exceção de TR-LHP	República do Gabão

⁽¹⁾ As transportadoras aéreas constantes do anexo B podem ser autorizadas a exercer direitos de tráfego se utilizarem aeronaves fretadas com tripulação de uma transportadora aérea que não seja objeto de uma proibição de operação, desde que sejam cumpridas as normas de segurança pertinentes.

Nome da entidade jurídica da transportadora aérea, conforme consta do seu COA (e sua designação comercial, caso seja diferente)	Número do certificado de operador aéreo (COA)	Número ICAO que designa a companhia aérea	Estado do operador	Tipo de aeronave objeto de restrições	Matrícula(s) e, quando disponível, número(s) de série da construção	Estado de matrícula
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IVA	República Islâmica do Irão	Toda a frota, à exceção de 14 aeronaves de tipo Airbus A300, 8 aeronaves de tipo Airbus A310, 1 aeronave de tipo Boeing B737	Toda a frota, à exceção de PE-IBA PE-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ e EP-AGA	República Islâmica do Irão
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República do Gabão	Toda a frota, à exceção de 1 aeronave de tipo Challenger CL-601 e 1 aeronave de tipo HS-125-800	Toda a frota, à exceção de TR-AAG e ZS-AFG	República do Gabão República da África do Sul
TAAG –ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda a frota, à exceção de 5 aeronaves de tipo Boeing B777 e 4 aeronaves de tipo Boeing B737-700	Toda a frota, à exceção de D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH e D2-TBJ	República de Angola

⁽¹⁾ A Afrijet apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para o seu atual nível de operações na União.

⁽²⁾ Para o seu nível atual de operações na União, a Air Astana apenas só está autorizada a utilizar os tipos de aeronaves especificamente mencionados, desde que essas aeronaves estejam matriculadas em Aruba e todas as alterações do seu COA sejam comunicadas em tempo útil à Comissão e ao Eurocontrol.

⁽³⁾ A Gabon Airlines apenas está autorizada a utilizar as aeronaves especificamente mencionadas para o seu atual nível de operações na União.

⁽⁴⁾ A Iran Air está autorizada a efetuar operações com destino à União utilizando as aeronaves especificamente mencionadas, nas condições enumeradas no considerando 69 do Regulamento (UE) n.º 590/2010, JO L 170 de 6.7.2010, p. 15.

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 660/2013 DA COMISSÃO**de 10 de julho de 2013****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 (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽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 sectores 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 10 de julho de 2013.

*Pela Comissão
Em nome do Presidente,*

Jerzy PLEWA

*Diretor-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽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
0707 00 05	MK	33,9
	TR	105,8
	ZZ	69,9
0709 93 10	TR	128,7
	ZZ	128,7
0805 50 10	AR	82,0
	TR	70,0
	UY	80,2
	ZA	99,2
	ZZ	82,9
0808 10 80	AR	162,5
	BR	93,2
	CL	129,6
	CN	109,5
	NZ	141,2
	US	156,4
	ZA	114,5
	ZZ	129,6
0808 30 90	AR	104,7
	CL	140,3
	CN	66,6
	ZA	120,5
	ZZ	108,0
0809 10 00	IL	275,4
	TR	201,1
	ZZ	238,3
0809 29 00	TR	349,5
	US	793,8
	ZZ	571,7
0809 30	TR	200,5
	ZZ	200,5
0809 40 05	IL	99,1
	MA	99,1
	ZA	125,3
	ZZ	107,8

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 1833/2006 da Comissão (JO L 354 de 14.12.2006, p. 19). O código «ZZ» representa «outras origens».

DECISÕES

DECISÃO DO CONSELHO

de 21 de junho de 2013

que estabelece que a Bélgica não tomou medidas eficazes em resposta à Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009

(2013/369/UE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 126.º, n.º 8,

Tendo em conta a recomendação da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 126.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), os Estados-Membros devem evitar défices orçamentais excessivos.
- (2) O Pacto de Estabilidade e Crescimento assenta no objetivo de assegurar a solidez das finanças públicas como forma de reforçar as condições propícias à estabilidade dos preços e a um crescimento forte e sustentável, favorável à criação de emprego. O Pacto de Estabilidade e Crescimento incluí o Regulamento (CE) n.º 1467/97 do Conselho, de 7 de julho de 1997, relativo à aceleração e clarificação da aplicação do procedimento relativo aos défices excessivos⁽¹⁾, que foi adotado com o objetivo de assegurar a rápida correção dos défices excessivos das administrações públicas.
- (3) Com base numa recomendação da Comissão, o Conselho decidiu, em 2 de dezembro de 2009, nos termos do artigo 126.º, n.º 6, do TFUE, que existia um défice excessivo na Bélgica⁽²⁾. No mesmo dia, e também com base numa recomendação da Comissão, o Conselho adotou uma Recomendação ao abrigo do artigo 126.º, n.º 7, do TFUE ("Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009") convidando as autoridades belgas a tomarem medidas a médio prazo a fim de reduzir o défice para menos de 3 % do PIB até 2012.
- (4) A fim de reduzir o défice das administrações públicas para um valor inferior a 3 % do PIB de uma forma

credível e sustentável, recomendou-se especificamente às autoridades belgas que: a) aplicassem as medidas de redução do défice em 2010, como previsto no projeto de orçamento para 2010, e consolidassem o ajustamento orçamental programado em 2011 e 2012; b) garantissem um esforço orçamental anual médio de ¾ do PIB no período 2010-2012, que deveria também contribuir para diminuir, a um ritmo satisfatório, o rácio da dívida pública bruta para níveis próximos do valor de referência, regressando a um nível adequado de excedente primário; c) especificassem as medidas necessárias para assegurar a correção do défice excessivo até 2012, se as condições cíclicas o permitissem, e acelerassem a redução do défice se a conjuntura económica e orçamental se revelasse mais favorável do que o previsto no momento da formulação das recomendações no âmbito do procedimento relativo ao défice excessivo; e d) reforçassem os mecanismos de controlo para assegurar o respeito dos objetivos orçamentais. Nas suas recomendações, o Conselho fixou o prazo de 2 de junho de 2010 para a adoção de medidas eficazes nos termos do artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1467/97.

- (5) Segundo as previsões do outono de 2009 dos serviços da Comissão, subjacentes à Recomendação de 2 de dezembro de 2009, esperava-se que a economia belga crescesse 0,6 % em 2010 e 1,5 % em 2011. O ano de 2012 não era abrangido pelo período de previsões, mas, com base no pressuposto de uma redução gradual do hiato do produto altamente negativo até 2015, esperava-se para 2012 um crescimento superior ao de 2011. Em 2010, o crescimento do PIB foi substancialmente superior ao esperado nas referidas previsões; em 2011, este situou-se ligeiramente acima dos 1,5 % previstos, ao passo que em 2012 a economia belga sofreu uma contração de 0,2 %.
- (6) Em 15 de junho de 2010, a Comissão concluiu que, com base nas previsões da primavera de 2010 dos seus serviços, a Bélgica tinha tomado medidas eficazes conformes com a Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009 para reduzir o défice público para um nível inferior ao valor de referência de 3 % do PIB, tendo considerado, por conseguinte, não serem necessárias na altura medidas suplementares no âmbito do procedimento relativo ao défice excessivo.
- (7) As previsões dos serviços da Comissão do outono de 2011 mostraram claramente os riscos de incumprimento

⁽¹⁾ JO L 209 de 2.8.1997, p. 6.

⁽²⁾ JO L 125 de 21.5.2010, p. 34. Todos os documentos referentes ao procedimento relativo ao défice excessivo da Bélgica podem ser consultados no seguinte endereço: http://ec.europa.eu/economy_finance/economic_governance/sgp/deficit/countries/belgium_en.htm

da Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009, tendo em conta o excesso ainda significativo em relação ao limiar de 3 % do PIB previsto para o défice já perto do prazo e na ausência de um orçamento de 2012, e o facto de o esforço orçamental envidado até então ficar aquém do recomendado. Por conseguinte, a Comissão manifestou a sua preocupação e convidou a Bélgica a tomar as medidas necessárias, a tempo de evitar a passagem a outras medidas no âmbito do seu procedimento relativo ao défice excessivo. Em dezembro de 2011, o novo Governo belga chegou a acordo sobre um projeto de orçamento. Em 11 de janeiro de 2012, a Comissão concluiu que, com base no cenário macroeconómico que prevalecia nessa altura (uma projeção de crescimento de 0,9 %, de acordo com as previsões do outono de 2011 dos serviços da Comissão), nas medidas de consolidação previstas no orçamento e no congelamento adicional, o défice atingiria 2,9 % do PIB em 2012. Por conseguinte, a Comissão considerou não serem necessárias na altura medidas suplementares no âmbito do procedimento relativo ao défice excessivo da Bélgica.

(8) Uma nova avaliação das medidas adotadas pela Bélgica para corrigir o défice excessivo até 2012, em resposta à Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009, leva às seguintes conclusões:

— Segundo a notificação do défice das administrações públicas de 2012 efetuada no âmbito do procedimento relativo ao défice excessivo, validada pela Comissão (Eurostat), o défice público ascendeu a 3,9 % do PIB em 2012. Este valor explica-se, em parte, pela necessidade urgente de recapitalizar o grupo bancário Dexia no final de 2012, o que teve um impacto negativo de 0,8 % do PIB sobre o défice orçamental. No entanto, mesmo se esta operação não tivesse sido realizada, o prazo não teria sido cumprido e o défice teria atingido 3,2 % do PIB, excluindo o impacto negativo pontual da referida operação. Além disso, o orçamento de 2012 previa medidas de redução substancial do défice, de carácter pontual, estimadas em cerca de 0,4 % do PIB;

— O saldo primário melhorou, tendo o défice passado de 1,9 % do PIB em 2009 para 0,4 % do PIB em 2010, e manteve-se globalmente estável em 2011. Em 2012, o défice primário deteriorou-se, tendo atingido 0,5 % do PIB, devido ao impacto da recapitalização do grupo Dexia, na ausência da qual o saldo primário teria registado um excedente de 0,3 % do PIB;

— O esforço orçamental anual médio desde 2010 é estimado em 0,3 % do PIB, o que é significativamente inferior aos $\frac{3}{4}$ % do PIB recomendados pelo Conselho. Mesmo após correção dos efeitos da revisão do crescimento potencial do produto e da evolução das receitas, o esforço orçamental médio ajustado corresponde a menos de metade do esforço recomendado. Segundo uma abordagem ascendente, o impacto líquido cumulado das medidas discricionárias de carácter permanente seria de cerca de 2 % do PIB durante o período 2010-2012. Este cálculo tem em conta tanto as medidas de redução do défice como os aumentos de despesas devidos, em parte, a decisões

políticas do passado (por exemplo, adaptações das prestações sociais, aumento rápido das subvenções salariais às empresas, etc.), que anularam parcialmente os esforços de consolidação. Além disso, o impacto destas medidas discricionárias que representam 2 % do PIB foi insuficiente para contrabalançar a tendência para o aumento autónomo das despesas públicas devido ao envelhecimento da população e para alcançar a melhoria recomendada do saldo estrutural durante o período de consolidação;

— Em 2010, a Bélgica aplicou globalmente as medidas de redução do défice previstas, o que conduziu a uma melhoria estrutural de $\frac{1}{2}$ % do PIB, dos quais $\frac{1}{4}$ pontos percentuais são atribuíveis a uma forte diminuição das despesas com juros. O défice nominal caiu de 5,6 % do PIB em 2009 (que incluía 0,6 pontos percentuais de fatores negativos pontuais) para 3,8 % do PIB, um valor bastante abaixo do objetivo de 4,8 % do PIB projetado pelas autoridades belgas no Programa de Estabilidade de janeiro de 2010, graças a resultados macroeconómicos mais favoráveis do que os previstos. Em 2010, o PIB cresceu 2,4 %, enquanto a taxa de crescimento esperada no momento da Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009 era de 0,6 %;

— Apesar das condições macroeconómicas relativamente favoráveis no primeiro semestre de 2011 (crescimento anual do PIB de 1,8 %), o saldo nominal só registou uma diminuição marginal nesse ano, para se estabelecer em 3,7 % do PIB, enquanto o Programa de Estabilidade de 2011 tinha como objetivo 3,6 % do PIB. O saldo estrutural deteriorou-se em 0,1 % em 2011. Por conseguinte, a Bélgica não conseguiu tirar partido da conjuntura económica relativamente favorável para reduzir o seu défice, em parte devido ao impasse político a nível federal entre as eleições de junho de 2010 e dezembro de 2011;

— Em dezembro de 2011, o novo Governo belga incluiu no orçamento de 2012 uma série de medidas de consolidação que, de acordo com o orçamento e com o Programa de Estabilidade para 2011-2015, correspondiam a cerca de 3 % do PIB. Foram adotadas medidas adicionais em março e em outubro de 2012, a fim de compensar o impacto negativo sobre o orçamento do abrandamento económico. No final de 2012, os Governos belga e francês tiveram de aumentar o capital do grupo bancário Dexia, a fim de remediar uma situação de ativos líquidos negativos e permitir o prosseguimento da resolução ordenada do grupo. Na Bélgica, esta recapitalização teve um impacto negativo pontual sobre o défice de 0,8 % do PIB. Além disso, apesar de um mecanismo de controlo reforçado, o impacto do abrandamento económico sobre as receitas públicas foi superior ao previsto, dando origem a um défice a nível federal de 2,7 % do PIB, excluindo o impacto da operação relativa ao grupo Dexia, enquanto o objetivo era de 2,4 %. Além disso, ressaltou da notificação de abril de 2013 no âmbito do procedimento relativo ao défice excessivo que a administração pública a nível local não tinha atingido o seu objetivo em termos de défice

(-0,3 % do PIB em vez de -0,2 %), um resultado que foi apenas parcialmente compensado pelas regiões e comunidades, que obtiveram um resultado melhor do que o esperado (-0,1 % do PIB em vez de -0,2 %). Calcula-se que o saldo orçamental estrutural tenha melhorado em ½ ponto percentual do PIB em 2012. As medidas importantes adotadas pelo Governo foram em parte neutralizadas pelo aumento das despesas com juros, o impacto negativo da indexação automática dos salários e das prestações sociais ligada à inflação anterior e um forte aumento das despesas com pensões de reforma;

— A dívida pública aumentou de 84,0 % do PIB em 2007 para 99,6 % do PIB em 2012. A dinâmica do défice e do PIB representa cerca de 6,5 pontos percentuais deste aumento, enquanto fatores exógenos, principalmente operações de resgate no setor financeiro sob a forma de injeções de capital, representam cerca de 9 pontos percentuais.

(9) A Bélgica tomou algumas medidas para reforçar os mecanismos de controlo que visam assegurar o respeito dos objetivos orçamentais, tais como a criação de um comité de controlo em 2010 e o reforço do controlo da execução orçamental em 2012. No entanto, não foi feito qualquer progresso significativo para ajustar o quadro orçamental, a fim de conferir carácter vinculativo aos objetivos orçamentais aos níveis federal e subfederal e de aumentar

a transparência em matéria de repartição dos encargos e a responsabilização em todos os níveis da administração pública.

(10) Estas considerações levam à conclusão de que a resposta da Bélgica à Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009 foi insuficiente. A Bélgica não pôs termo ao seu défice excessivo até 2012. O esforço orçamental envidado fica muito aquém do que foi recomendado pelo Conselho, tendo mesmo sido totalmente inexistente em 2011,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Bélgica não tomou medidas eficazes em resposta à Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009.

Artigo 2.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Bélgica.

Feito no Luxemburgo, em 21 de junho de 2013.

Pelo Conselho
O Presidente
M. NOONAN

DECISÃO DO CONSELHO

de 21 de junho de 2013

que notifica a Bélgica para tomar medidas destinadas a reduzir o défice para o nível considerado necessário para corrigir a situação de défice excessivo

(2013/370/UE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 126.º, n.º 9,

Tendo em conta a recomendação da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 126.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), os Estados-Membros devem evitar défices orçamentais excessivos.
- (2) O Pacto de Estabilidade e Crescimento assenta no objetivo de assegurar a solidez das finanças públicas como forma de reforçar as condições propícias à estabilidade dos preços e a um crescimento forte e sustentável, favorável à criação de emprego.
- (3) Em 2 de dezembro de 2009, o Conselho decidiu ⁽¹⁾, nos termos do artigo 126.º, n.º 6, do TFUE, que existia um défice excessivo na Bélgica. Em 2 de dezembro de 2009, e também com base numa recomendação da Comissão, o Conselho adotou uma recomendação ("Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009") com vista à sua correção até 2012, nos termos do artigo 126.º, n.º 7, do TFUE e do artigo 3.º do Regulamento do Conselho (CE) n.º 1467/97, de 7 de julho de 1997, relativo à aceleração e clarificação da aplicação do procedimento relativo aos défices excessivos ⁽²⁾. A fim de reduzir o défice das administrações públicas para um valor inferior a 3 % do PIB de uma forma credível e sustentável, recomendou-se às autoridades belgas que: a) aplicassem as medidas de redução do défice em 2010, como previsto no projeto de orçamento para 2010, e consolidassem o ajustamento orçamental programado em 2011 e 2012; b) garantissem um ajustamento orçamental estrutural anual médio de ¾ % do PIB no período 2010-2012, que deveria também contribuir para diminuir, a um ritmo satisfatório, o rácio da dívida pública bruta para níveis próximos do valor de referência, regressando a um nível adequado de excedente primário; c) especificassem as medidas necessárias para assegurar a correção do défice excessivo até 2012, se as variações cíclicas o permitissem, e acelerassem a redução do défice se a conjuntura económica e orçamental se revelasse mais favorável do que o previsto no momento da formulação das recomendações no âmbito do procedimento relativo ao défice excessivo; e d) reforçassem os mecanismos de controlo para assegurar o respeito dos

objetivos orçamentais. Nas suas recomendações, o Conselho fixou o prazo de 2 de junho de 2010 para a adoção de medidas eficazes nos termos do artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1467/97.

- (4) Nos termos do artigo 126.º, n.º 8, do TFUE, o Conselho decidiu, em 21 de junho de 2013, que a Bélgica não adotara medidas eficazes em resposta à Recomendação do Conselho de 2 de dezembro de 2009 dentro do prazo previsto nessa recomendação.
- (5) De acordo com o artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1467/97, se os dados verificados nos termos do Regulamento (CE) n.º 479/2009 indicarem que uma situação de défice excessivo não foi corrigida pelo Estado-Membro participante no prazo especificado numa recomendação formulada nos termos do artigo 126.º, n.º 7, do TFUE, o Conselho toma uma decisão de imediato, nos termos do artigo 126.º, n.º 9, do TFUE, ou seja, notifica esse Estado-Membro para, num dado prazo, tomar medidas destinadas a reduzir o défice para o nível que o Conselho considerar necessário para corrigir a situação.
- (6) Segundo as previsões da primavera de 2013 dos serviços da Comissão, o crescimento do PIB real deverá ser nulo em 2013 e a procura interna deverá prosseguir a contração iniciada em 2012. Prevê-se que o consumo das famílias estagne, simultaneamente com a queda do investimento, dada a falta de confiança generalizada dos agentes económicos, a quebra no setor da construção, o agravamento das condições de crédito e a existência de uma capacidade muito excedentária na indústria. Tanto o consumo privado como o investimento só deverão acelerar a partir de 2014, quando a procura interna se tornar o principal impulsionador de uma taxa real de crescimento do PIB de 1,2 %. Face a este maior dinamismo da procura interna, prevê-se que as importações aumentem, acompanhando o crescimento das exportações. Neste contexto, a realização de novos ganhos das exportações líquidas em 2014 ficaria comprometida, contrariamente a 2013, ano em que se prevê que a procura externa líquida positiva impeça uma contração do PIB.
- (7) Segundo as previsões da primavera de 2013 dos serviços da Comissão, o défice orçamental deverá baixar para 2,9 % do PIB em 2013. O orçamento inicial para 2013 previa um défice nominal de 2,15 % do PIB. No entanto, desde a sua elaboração, as projeções oficiais de crescimento subjacentes ao orçamento (+0,7 %, de acordo com as previsões do outono de 2012 dos serviços da Comissão) foram substancialmente revistas em baixa, para 0,2 % no Programa de Estabilidade para 2012-2016 e para 0,0 % nessas previsões. Por conseguinte, o Governo abandonou o objetivo para o défice nominal, substituindo-o pela assunção do compromisso de melhorar o saldo estrutural em 1 % do PIB. Em março de 2013, o Governo adotou medidas suplementares no

⁽¹⁾ JO L 125 de 21.5.2010, p. 34. Todos os documentos relativos ao procedimento por défice excessivo da Bélgica podem ser consultados em:

http://ec.europa.eu/economy_finance/economic_governance/sgp/deficit/countries/belgium_en.htm

⁽²⁾ JO L 209 de 2.8.1997, p. 6.

- valor de 0,2 % do PIB, para além das medidas tomadas inicialmente no orçamento de 2013, no valor de aproximadamente 0,75 % do PIB, que foram tidas em conta nas previsões da primavera de 2013 dos serviços da Comissão. Esta previsão contempla uma melhoria estrutural de cerca de ¾ % do PIB em 2013, incluindo um contributo de ¼ pontos percentuais resultante da redução das despesas com os juros da dívida pública.
- (8) Num cenário de políticas inalteradas, as previsões da primavera de 2013 dos serviços da Comissão apontam para uma nova subida do défice acima do valor de referência em 2014, passando para 3,1 % do PIB, não obstante uma previsão de crescimento acima do potencial. Este novo aumento do défice deve-se à tendência autónoma para o aumento das transferências sociais e ao facto de o orçamento de 2013 contemplar igualmente cerca de 0,4 % do PIB em receitas extraordinárias e temporárias, designadamente uma amnistia fiscal, a venda de licenças de telecomunicações e um dividendo excepcionalmente elevado do Banco Nacional da Bélgica.
- (9) A dívida pública passou de 84 % do PIB em 2007 para quase 100 % do PIB em 2012. As dinâmicas do défice e do PIB representam cerca de 6,5 pontos percentuais deste aumento, enquanto os fatores exógenos representam cerca de 9 pontos percentuais, resultantes sobretudo das operações de resgate do setor financeiro, sob a forma de injeções de capital. Segundo as previsões da primavera de 2013, o défice deverá superar 102 % do PIB em 2014. O Governo tenciona alienar ativos financeiros, a fim de manter a dívida abaixo de 100 % do PIB em 2013. Neste contexto, anunciou recentemente a venda da Royal Park Investment (um veículo financeiro específico criado no âmbito da operação de resgate do Fortis), o que deve permitir reduzir o nível da dívida em 0,2 % do PIB.
- (10) O Relatório de Sustentabilidade Orçamental de 2012 da Comissão Europeia indica que, a curto prazo, a Bélgica não parece correr o risco de pressão orçamental. No entanto, os riscos para a sustentabilidade orçamental a médio e a longo prazo são elevados. O impacto orçamental a longo prazo do envelhecimento demográfico na Bélgica é bastante superior à média da UE e resulta sobretudo do rápido aumento das despesas com as pensões em percentagem do PIB nas próximas décadas. Embora a reforma dos regimes de pensões levada a cabo em dezembro de 2011 tenha representado um passo positivo importante, parece ser necessário adotar medidas suplementares para se restabelecer completamente a sustentabilidade a longo prazo das finanças públicas.
- (11) Espera-se que as medidas adotadas no orçamento inicial de 2013 e no âmbito do controlo orçamental de março de 2013 permitam reconduzir o défice abaixo dos 3 % do PIB em 2013. No entanto, segundo as previsões da primavera de 2013 dos serviços da Comissão, a margem de segurança para se evitar a ultrapassagem do valor de referência do Tratado é muito limitada. Além disso, a correção ainda não é sustentável.
- (12) Neste contexto de elevada incerteza quanto à evolução económica e orçamental, o objetivo orçamental recomendado para o último ano do período de correção deveria ser fixado a um nível claramente inferior ao do valor de referência, de modo a garantir uma correção efetiva e duradoura dentro do prazo previsto.
- (13) Por conseguinte, justifica-se uma nova redução do défice de 2013 para 2,7 % do PIB, de acordo com o objetivo de uma melhoria estrutural de 1 % do PIB em 2013. Para tal, será necessário adotar medidas suplementares com um impacto estimado de ¼ % do PIB, a fim de ter em conta igualmente os eventuais efeitos secundários negativos.
- (14) No seu Programa de Estabilidade para 2012-2016, a Bélgica comprometeu-se a alcançar um equilíbrio orçamental em 2015, antes de atingir o seu objetivo orçamental de médio prazo, nomeadamente um excedente de 0,75 % do PIB em termos estruturais em 2016. Após a apresentação do Programa de Estabilidade para 2012-2016, por carta enviada à Comissão em 28 de maio de 2013, as autoridades belgas comprometeram-se a proceder a um ajustamento orçamental mais intenso, de ¾% do PIB, em 2014. Dado o elevado nível da dívida, trata-se de um esforço adequado e que será conforme com o padrão de referência de redução da dívida. Após 2016, a Bélgica deverá continuar a realizar progressos suficientes para atingir o seu objetivo a médio prazo, incluindo o respeito do valor de referência das despesas, e no sentido do cumprimento do padrão de referência de redução da dívida.
- (15) A Bélgica deverá, por outro lado, reforçar a sustentabilidade a longo prazo dos seus sistemas de pensões e de segurança social. Neste contexto, são necessários esforços suplementares para reduzir a disparidade entre a idade efetiva e a idade legal de passagem à reforma, bem como medidas destinadas a compatibilizar a idade legal de passagem à reforma com a evolução da esperança de vida, que deverá permitir salvaguardar a sustentabilidade do sistema de pensões a longo prazo.
- (16) A Bélgica deverá ainda adotar um mecanismo explícito de coordenação para garantir que os objetivos orçamentais são vinculativos aos níveis federal e subfederal no âmbito de uma perspetiva de planeamento a médio prazo, nomeadamente através da rápida adoção de uma regra sobre o equilíbrio/excedente orçamental das administrações públicas conforme às exigências do Tratado sobre Estabilidade, Coordenação e Governação na União Económica e Monetária.
- (17) Por último, para garantir o êxito da estratégia de consolidação orçamental, será igualmente importante que a consolidação orçamental seja apoiada por reformas estruturais globais, conformes com as recomendações do Conselho dirigidas à Bélgica no contexto do Semestre Europeu, designadamente as relacionadas com o procedimento relativo aos desequilíbrios macroeconómicos,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A Bélgica deve pôr termo à atual situação de défice excessivo até 2013.

2. A Bélgica deve reduzir o défice nominal para 2,7 % do PIB em 2013. Esta melhoria nominal é compatível com uma melhoria do saldo estrutural de 1 % do PIB em 2013, com base nas previsões da primavera de 2013 dos serviços da Comissão.

3. A Bélgica deve adotar e aplicar na íntegra todas as medidas de consolidação previstas no orçamento de 2013, bem como medidas adicionais de caráter estrutural para realizar o esforço estrutural recomendado para 2013.

4. A Bélgica deve estar preparada para adotar novas medidas caso se concretizem riscos suscetíveis de afetar os planos orçamentais. As medidas de consolidação orçamental devem assegurar uma melhoria duradoura do saldo estrutural das administrações públicas, de forma que favoreça o crescimento económico.

Artigo 2.º

1. A Bélgica deve apresentar à Comissão, até 21 de setembro de 2013, um relatório que descreva as medidas adotadas para dar cumprimento à presente decisão. A Comissão analisa o referido relatório com vista a avaliar os progressos efetuados para corrigir o défice excessivo.

2. A Bélgica deve, além disso, apresentar relatórios trimestrais à Comissão nos quais sejam analisados os progressos efetuados no cumprimento da presente decisão.

3. A Bélgica deve apresentar, até 31 de dezembro de 2013, um relatório sobre a aplicação prevista da primeira recomendação formulada no contexto do Semestre Europeu relativa à adoção de um mecanismo explícito de coordenação para garantir o caráter vinculativo dos objetivos orçamentais aos níveis federal e subfederal no âmbito de uma perspetiva de planeamento a médio prazo.

4. A Bélgica deve apresentar medidas estruturais para 2014 que assegurem uma correção sustentável do défice excessivo e progressos adequados para atingir o seu objetivo a médio prazo.

Artigo 3.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Bélgica.

Feito no Luxemburgo, em 21 de junho de 2013.

Pelo Conselho
O Presidente
M. NOONAN

DECISÃO DO CONSELHO**de 9 de julho de 2013****que nomeia um membro neerlandês e um suplente neerlandês do Comité das Regiões**

(2013/371/UE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 305.º,

Tendo em conta a proposta do Governo neerlandês,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 22 de dezembro de 2009 e 18 de janeiro de 2010, o Conselho adotou as Decisões 2009/1014/UE ⁽¹⁾ e 2010/29/UE ⁽²⁾ que nomeiam membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2010 e 25 de janeiro de 2015.
- (2) Vagou um lugar de membro do Comité das Regiões na sequência da cessação do mandato de Annemieke TRAAG.
- (3) Vai vagar um lugar de suplente do Comité das Regiões na sequência da nomeação de Rogier van der SANDE na qualidade de membro do Comité das Regiões,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

São nomeados para o Comité das Regiões pelo período remanescente do mandato, a saber, até 25 de janeiro de 2015:

a) Na qualidade de membro:

— Rogier van der SANDE, *member of the Executive Council of the Province of Zuid-Holland*

e

b) Na qualidade de suplente:

— Annemieke TRAAG, *member of the Executive Council of the Province of Gelderland.**Artigo 2.º*

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

Feito em Bruxelas, em 9 de julho de 2013.

*Pelo Conselho**O Presidente*

R. ŠADŽIUS

⁽¹⁾ JO L 348 de 29.12.2009, p. 22.⁽²⁾ JO L 12 de 19.1.2010, p. 11.

III

(Outros atos)

ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU

DECISÃO DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA

N.º 438/12/COL

de 28 de novembro de 2012

relativa à octogésima sexta alteração das regras processuais e materiais no domínio dos auxílios estatais

O ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA,

TENDO em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ⁽¹⁾, nomeadamente os artigos 61.º a 63.º e o Protocolo n.º 26,

TENDO em conta o Acordo entre os Estados da EFTA relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 5.º, n.º 2, alínea b), e o artigo 24.º,

Considerando o seguinte:

O capítulo das Orientações relativas aos auxílios estatais do Órgão de Fiscalização da EFTA sobre auxílios de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldade ⁽³⁾ termina em 30 de novembro de 2012 ⁽⁴⁾,

Este capítulo corresponde às Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade ⁽⁵⁾, que terminaram em 9 de outubro de 2012, ⁽⁶⁾

Em 28 de setembro de 2012, a Comissão Europeia adotou uma Comunicação da Comissão que prorroga as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade de 1 de outubro de 2004, até serem substituídos por novas regras ⁽⁷⁾.

O atual capítulo relativo aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldade, que termina em

30 de novembro de 2012, deve, por conseguinte, ser prorrogado, a fim de assegurar uma aplicação uniforme das regras em matéria de auxílios estatais em todo o Espaço Económico Europeu,

Após consulta da Comissão Europeia e dos Estados da EFTA, ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A validade do capítulo das Orientações relativas aos auxílios estatais do Órgão de Fiscalização da EFTA sobre auxílios estatais de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldade é prorrogada até ser substituído por novas regras.

Artigo 2.º

Apenas faz fé o texto na língua inglesa.

Feito em Bruxelas, em 28 de novembro de 2012.

Pelo Órgão de Fiscalização da EFTA

Oda Helen SLETNES
Presidente

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
Membro do Colégio

⁽¹⁾ A seguir designado «Acordo EEE».

⁽²⁾ A seguir designado «Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal».

⁽³⁾ JO L 97 de 15.4.2005, p. 41, e Suplemento EEE n.º 18 de 15.4.2005, p. 1.

⁽⁴⁾ Ver n.º 90, tal como prorrogado pela Decisão do Órgão de Fiscalização da EFTA n.º 433/09/COL, de 30.10.2009, que altera pela septuagésima terceira vez as regras processuais e materiais no domínio dos auxílios estatais. JO L 48 de 25.2.2010, p. 27, e Suplemento EEE n.º 9 de 25.2.2010, p. 12.

⁽⁵⁾ JO C 244 de 1.10.2004, pp. 2-17.

⁽⁶⁾ Ver n.º 102, tal como prorrogado pela Comunicação da Comissão relativa à prorrogação das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade, JO C 156 de 9. 7. 2009, p. 3.

⁽⁷⁾ JO C 296 de 2.10.2012, p. 3.

DECISÃO DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA**N.º 441/12/COL****de 29 de novembro de 2012****sobre a designação de novos auditores em determinados processos de concorrência**

O ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA,

Tendo em conta o Regulamento interno do Órgão de Fiscalização da EFTA, nomeadamente o artigo 15.º,

Tendo em conta a Decisão n.º 442/12/COL do Órgão de Fiscalização da EFTA de 29 de novembro de 2012, relativa às funções e ao mandato do auditor em determinados processos de concorrência, nomeadamente o artigo 2.º,

Considerando o seguinte:

A fim de garantir a condução eficaz de processos de concorrência e, por conseguinte, o direito das partes a serem ouvidas em tais processos, são designados um ou mais auditores,

O Membro do Órgão de Fiscalização responsável pela concorrência pode decidir que o funcionário do Órgão de Fiscalização continue a exercer as funções de auditor no processo em causa, após o termo do seu vínculo ao Órgão de Fiscalização,

No caso de impedimento do Auditor, as suas funções serão desempenhadas por outro auditor. Se nenhum auditor puder assumir essas funções, o Membro do Colégio deve designar um outro funcionário do Órgão de Fiscalização que não esteja envolvido no processo em questão, para exercer as funções de auditor,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Nomeação de auditores

1. Clémence Perrin e Auður Steinarsdóttir, juristas, são nomeados auditores para processos de concorrência.

2. Se nenhum auditor puder assumir essas funções, o Membro do Colégio responsável pela concorrência fica habilitado a designar um outro funcionário competente do Órgão de Fiscalização que não esteja envolvido no processo em questão, para exercer as funções de auditor,

Artigo 2.º

Revogação de decisões anteriores

A Decisão n.º 554/08/COL e a Decisão n.º 7/10/COL do Órgão de Fiscalização da EFTA são revogadas e os antigos auditores deixam de exercer essas funções.

Artigo 3.º

Informações

Os Estados da EFTA e a Comissão Europeia devem ser informados por um meio de uma cópia desta decisão.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

A presente decisão produz efeitos a partir do dia da sua aprovação.

Feito em Bruxelas, em 29 de novembro de 2012.

Pelo Órgão de Fiscalização da EFTA

Oda Helen SLETNES

Presidente

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON

Membro do Colégio

DECISÃO DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA

N.º 442/12/COL

de 29 de novembro de 2012

relativa às funções e ao mandato do Auditor em determinados processos de concorrência

O ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA,

TENDO EM CONTA o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu («Acordo EEE»), nomeadamente o artigo 55.º,

TENDO EM CONTA o Acordo entre os Estados da EFTA relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça («Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal»), nomeadamente os artigos 13.º e 14.º do Protocolo 4,

TENDO EM CONTA o artigo 15.º do regulamento interno do Órgão de Fiscalização da EFTA (o «Órgão de Fiscalização»),

Considerando o seguinte:

- (1) No âmbito das medidas destinadas a assegurar a aplicação do direito da concorrência, estabelecidas nos termos do Acordo EEE, o Órgão de Fiscalização investiga os casos que lhe são apresentados e toma uma decisão, por via administrativa, sujeita ao controlo jurisdicional do Tribunal da EFTA.
- (2) O Órgão de Fiscalização deve conduzir os seus procedimentos em matéria de concorrência de forma justa, imparcial e objetiva e deve assegurar o respeito dos direitos processuais das partes interessadas conforme estabelecido no capítulo II do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal (execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos 53.º e 54.º do Acordo EEE), no capítulo III do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal (instrução de processos pelo Órgão de Fiscalização para efeitos dos artigos 53.º e 54.º do Acordo EEE), no capítulo IV do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal (regras relativas ao controlo das concentrações de empresas) e no capítulo V do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal (aplicação do capítulo IV relativo ao controlo das concentrações de empresas), bem como na jurisprudência pertinente do Tribunal da EFTA e do Tribunal de Justiça da União Europeia («Tribunal de Justiça»). Em especial, o direito das partes interessadas de serem ouvidas é um direito fundamental, reconhecido pela Convenção Europeia dos Direitos do Homem ⁽¹⁾.
- (3) Para assegurar o exercício efetivo dos direitos processuais das partes interessadas, de outros interessados diretos na

aceção do capítulo V, artigo 11.º, alínea b), do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal («outros interessados diretos»), dos autores das denúncias na aceção do capítulo II, artigo 7.º, n.º 2, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal («autores das denúncias»), de interessados não referidos no capítulo III, artigos 5.º e 11.º do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal e de terceiros na aceção do capítulo V, artigo 11.º do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal (terceiros), a responsabilidade de salvaguardar a observância desses direitos deve ser confiada a uma pessoa independente, com experiência em questões de concorrência e que possua a integridade necessária para contribuir para a objetividade, transparência e eficácia desses procedimentos.

- (4) A Decisão 177/02/COL do Órgão de Fiscalização da EFTA, de 30 de outubro de 2002, fixou as funções do Auditor em determinados processos de concorrência. A Decisão 177/02/COL, foi revista pela Decisão 792/08/COL, de 17 de dezembro de 2008, que delega determinadas competências no domínio da concorrência nos Auditores. É agora necessário clarificar e reforçar ainda mais o papel do Auditor e adaptar as suas funções à luz da evolução da legislação do EEE em matéria de concorrência.
- (5) Considera-se em geral que a função do Auditor proporciona um importante contributo para os processos de concorrência perante o Órgão de Fiscalização devido à independência e competência que os Auditores introduziram nestes processos. Para garantir a permanente independência do Auditor em relação à Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais, é necessário colocá-lo, no plano administrativo, na dependência direta do Membro do Colégio responsável pelas questões da concorrência.
- (6) O Órgão de Fiscalização pode, sempre que necessário, nomear um ou mais Auditores Caso o Auditor considere que existe um conflito de interesses no desempenho das suas funções, deve retirar-se de imediato do processo. No caso de impedimento do Auditor, as suas funções devem ser desempenhadas por outro Auditor.
- (7) O Auditor deve atuar como árbitro independente, procurando resolver as questões que afetam o exercício efetivo dos direitos processuais das partes interessadas, de outros interessados diretos, dos autores das denúncias ou dos terceiros interessados, quando essas questões não puderem ser solucionadas nos contactos prévios com a Direção do Órgão de Fiscalização responsável pela condução de processos de concorrência, que devem respeitar esses direitos processuais.

⁽¹⁾ Ver, por exemplo, processo E-15/10 — *Posten Norge AS/Orgão de Fiscalização da EFTA*, acórdão de 18 de abril de 2012, ainda não publicado, n.ºs 85-92.

- (8) As funções dos Auditores em matéria de procedimentos de concorrência devem ser enquadradas de forma a salvaguardar o exercício efetivo dos direitos processuais ao longo de todo o procedimento perante o Órgão de Fiscalização, nos termos dos artigos 53.º, 54.º e 57.º do Acordo EEE, nomeadamente o direito de ser ouvido.
- (9) Para reforçar este papel, deve ser atribuído ao Auditor a função de salvaguardar o exercício efetivo dos direitos processuais das empresas ou associações de empresas no contexto dos poderes de investigação do Órgão de Fiscalização, nos termos do capítulo II do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, bem como por força do disposto no capítulo IV, artigo 14.º do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, que habilitam o Órgão de Fiscalização a aplicar coimas às empresas e às associações de empresas. Durante a fase de investigação, devem também ser atribuídas ao Auditor funções específicas em relação aos pedidos de proteção do segredo profissional dos advogados e ao direito de não se incriminar a si próprio, aos prazos de resposta a decisões de pedidos de informação em conformidade com o capítulo II, artigo 18.º, n.º 3, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal e ainda no que diz respeito ao direito das empresas e associações de empresas, objeto de medidas de investigação da Comissão, nos termos do capítulo II do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, de serem informadas sobre o seu estatuto processual, nomeadamente do facto de serem objeto de uma investigação e, em caso afirmativo, sobre o objeto e a finalidade da investigação. Na apreciação dos pedidos relativos ao direito de não se incriminar a si próprio, o Auditor pode analisar se as empresas que apresentam pedidos manifestamente infundados, o fazem com fins meramente dilatórios.
- (10) O Auditor deve poder facilitar a resolução dos litígios relativos ao segredo profissional dos advogados. Para o efeito, se a empresa ou associação de empresas que apresentaram o pedido concordarem, o Auditor poderá examinar o documento em causa e formular uma recomendação adequada, tendo em conta a jurisprudência aplicável do Tribunal da EFTA e do Tribunal de Justiça.
- (11) O Auditor deve ser responsável por determinar se um terceiro demonstra interesse suficiente para ser ouvido. Em geral, as associações de consumidores que peçam para ser ouvidas devem ser consideradas como tendo um interesse suficiente, sempre que o processo se referir a produtos ou serviços utilizados pelos consumidores finais ou a produtos ou serviços que constituam um elemento direto para o fabrico de tais produtos ou para a prestação de tais serviços.
- (12) O Auditor deve decidir sobre a admissão na audição oral dos autores da denúncia ou de terceiros interessados, tendo em conta a sua contribuição para o esclarecimento de factos pertinentes do processo.
- (13) O direito das partes de serem ouvidas antes de ser adotada uma decisão final suscetível de prejudicar os seus interesses é garantido através do direito de responderem por escrito à posição preliminar do Órgão de Fiscalização, tal como exposta na comunicação de objeções, e do direito de exporem os seus argumentos, a seu pedido, na audição oral. Para assegurar o exercício efetivo destes direitos, as partes a quem tiver sido dirigida uma comunicação de objeções têm direito de acesso ao procedimento de investigação do Órgão de Fiscalização.
- (14) A fim de garantir o exercício efetivo dos direitos de defesa das partes a quem foi enviada uma comunicação de objeções, o Auditor deve ser responsável por assegurar a resolução de eventuais litígios, entre as partes e a Direção da Concorrência do Órgão de Fiscalização, relativos ao acesso ao processo e à proteção de segredos comerciais e de outras informações confidenciais. Em circunstâncias excecionais, o Auditor pode suspender a contagem do prazo fixado para o destinatário de uma comunicação de objeções responder à mesma, até à resolução do litígio sobre o acesso ao processo, se o destinatário não puder responder dentro do prazo estabelecido e se, nesse momento, a prorrogação do prazo não constituir uma solução adequada.
- (15) Para salvaguardar o exercício efetivo dos direitos processuais, respeitando simultaneamente os legítimos interesses da confidencialidade, o Auditor deve, se adequado, poder ordenar medidas específicas relativas ao acesso ao procedimento do Órgão de Fiscalização. Em especial, o Auditor deve ter poderes para decidir que seja concedido aos requerentes um acesso restrito a algumas partes do processo, por exemplo, mediante limitação do número ou da categoria das pessoas com direito de acesso e de utilização das informações consultadas.
- (16) O Auditor deve ter poderes para decidir sobre os pedidos de prorrogação dos prazos estabelecidos para a resposta a uma comunicação de objeções, a uma comunicação de factos ou ainda dos prazos em que os outros interessados diretos, os autores da denúncia ou os terceiros interessados podem apresentar observações, em caso de divergência entre qualquer uma dessas pessoas e a Direção da Concorrência.
- (17) O Auditor deve promover a eficácia da audição oral, nomeadamente através da adoção de todas as medidas de preparação adequadas, incluindo a divulgação, em tempo útil antes da audição, da lista de participantes e de uma ordem de trabalhos provisória.

- (18) A audição oral permite que as partes a quem o Órgão de Fiscalização tiver dirigido uma comunicação de objeções e os outros interessados diretos exerçam o seu direito de serem ouvidos, mediante exposição oral dos seus argumentos perante o Órgão de Fiscalização, que deve ser representada pela Direção da Concorrência e por outras direções que participem na elaboração da decisão a ser tomada pelo Órgão de Fiscalização. A audição deve proporcionar uma oportunidade adicional para garantir que todos os factos pertinentes, favoráveis ou desfavoráveis às partes interessadas, incluindo os elementos factuais relacionados com a gravidade e a duração da infração alegada, sejam tanto quanto possível esclarecidos. A audição oral deve ainda permitir que as partes apresentem os seus argumentos no que respeita às questões suscetíveis de serem pertinentes para uma eventual aplicação de coimas.
- (19) Para garantir a eficácia das audições orais, o Auditor pode autorizar as partes a quem foi dirigida uma comunicação de objeções, os outros interessados diretos, os autores da denúncia, outras pessoas convidadas a participar na audição, as direções do Órgão de Fiscalização, a Comissão Europeia e as autoridades dos Estados do EEE a formularem questões durante a audição. A audição oral não deve ser pública, por forma a garantir a todos os participantes a possibilidade de se expressarem livremente. Por conseguinte, as informações divulgadas durante a audição oral não devem ser utilizadas para outros fins que não os processos judiciais e/ou os procedimentos administrativos de aplicação dos artigos 53.º e/ou 54.º do Acordo EEE. Quando a proteção dos segredos comerciais e outras informações confidenciais o justifique, o Auditor deve ter possibilidade de ouvir as pessoas à porta fechada.
- (20) As partes no processo que proponham compromissos, nos termos do artigo 9.º do capítulo II do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, assim como as partes que participam em procedimentos de transação nos processos de cartéis, nos termos do capítulo III, artigo 10.º-A do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, devem ter a possibilidade de recorrer ao Auditor a fim de assegurar o exercício efetivo dos seus direitos processuais.
- (21) O Auditor deve apresentar um relatório sobre o respeito do exercício efetivo dos direitos processuais ao longo de todo o processo de concorrência. Além disso, e independentemente da apresentação de relatórios, o Auditor deve ter também a possibilidade de formular observações sobre a evolução futura e a objetividade dos processos, contribuindo assim para que os processos de concorrência sejam encerrados com base numa apreciação sólida de todos os factos pertinentes.
- (22) As Decisões 177/02/COL, de 30 de outubro de 2002, e a Decisão 792/08/COL, de 17 de dezembro de 2008, devem ser revogadas.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

CAPÍTULO 1

FUNÇÕES, NOMEAÇÃO E ATRIBUIÇÕES DO AUDITOR

Artigo 1.º

Auditor

1. No âmbito dos processos de concorrência são designados um ou mais Auditores cujas competências e funções são estabelecidas na presente decisão.
2. O Auditor garante o exercício efetivo dos direitos processuais ao longo de todo o procedimento de concorrência perante o Órgão de Fiscalização nos termos dos artigos 53.º, 54.º e 57.º do Acordo EEE (a seguir designados «procedimentos de concorrência»).

Artigo 2.º

Nomeação, cessação de funções e substituição

1. O Órgão de Fiscalização nomeia o(s) Auditor(es). A nomeação é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* e no respetivo *Suplemento EEE*. Qualquer interrupção, cessação de funções ou eventual transferência do Auditor é objeto de decisão fundamentada do Órgão de Fiscalização. Essa decisão é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* e no respetivo *Suplemento EEE*.
2. O Auditor depende administrativamente do Membro do Órgão de Fiscalização responsável pelas questões da concorrência (a seguir designado «o Membro do Colégio responsável»).
3. No caso de impedimento do Auditor, as suas funções serão desempenhadas por outro Auditor. Caso nenhum outro Auditor possa assumir estas funções, o Membro do Colégio competente, após consulta do Auditor nomeará, se for necessário, um outro funcionário qualificado do Órgão de Fiscalização, que não esteja envolvido no procedimento em questão, para exercer as funções de Auditor.
4. Em caso de conflito de interesses, efetivos ou potenciais, o Auditor deve abster-se de intervir no processo. É aplicável o disposto no n.º 3.

Artigo 3.º

Procedimento

1. No exercício das suas funções, o Auditor atua de forma independente.

2. No exercício das suas funções, o Auditor tem em conta a necessidade de uma aplicação eficaz das regras da concorrência, em conformidade com a legislação do EEE em vigor e os princípios estabelecidos pelo Tribunal da EFTA e pelo Tribunal de Justiça ⁽¹⁾.

3. No exercício das suas funções, o Auditor tem acesso, em qualquer momento durante o procedimento, a todos os documentos relacionados com procedimentos de concorrência.

4. O Auditor é mantido informado pelo Diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais sobre a evolução do processo.

5. O Auditor pode apresentar ao Membro do Colégio responsável observações sobre qualquer questão relacionada com os processos de concorrência do Órgão de Fiscalização.

6. No caso de o Auditor formular recomendações fundamentadas dirigidas ao Membro do Colégio responsável ou tomar decisões em conformidade com a presente decisão, envia uma cópia dessa documentação à Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais e à Direção dos Assuntos Jurídicos e Executivos do Órgão de Fiscalização.

7. Qualquer questão relativa ao exercício efetivo dos direitos processuais das partes interessadas, de outros interessados diretos na aceção do capítulo V, artigo 11.º, alínea b), do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal («outros interessados diretos»), dos autores das denúncias na aceção do capítulo II, artigo 7.º, n.º 2, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal («autores das denúncias») e dos terceiros interessados na aceção do artigo 5.º da presente decisão envolvidos em procedimentos de concorrência, será apresentada em primeiro lugar pelas pessoas em causa à Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais. Se a questão não for resolvida, poderá ser submetida à apreciação do Auditor para uma análise independente. Os pedidos relacionados com uma medida relativamente à qual é aplicável um prazo devem ser apresentados em tempo útil, no prazo inicialmente previsto.

CAPÍTULO 2

INVESTIGAÇÃO

Artigo 4.º

Direitos processuais na fase de investigação

1. O Auditor garante o exercício efetivo dos direitos processuais decorrentes do exercício dos poderes de investigação do

Órgão de Fiscalização nos termos do capítulo II, secção V, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal e em procedimentos que possam dar origem à aplicação de coimas, nos termos do capítulo IV, artigo 14.º do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal.

2. Em especial, o Auditor, sem prejuízo do disposto no artigo 3.º, n.º 7, exerce as seguintes funções:

a) As empresas ou as associações de empresas podem solicitar ao Auditor que examine pretensões segundo as quais um documento exigido pelo Órgão de Fiscalização no âmbito do exercício dos poderes que lhe são conferidos pelo capítulo II, artigos 18.º, 20.º e 21.º, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, nas inspeções realizadas nos termos do capítulo IV, artigo 13.º, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal ou no âmbito das medidas de investigação em procedimentos suscetíveis de resultar na aplicação de coimas nos termos do capítulo IV, artigo 14.º, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal e de que não foi dado conhecimento ao Órgão de Fiscalização, está abrangido pelo segredo profissional dos advogados, na aceção da jurisprudência do Tribunal de Justiça e do Tribunal da EFTA. O Auditor só pode apreciar a questão se a empresa ou associações de empresas que apresentaram o pedido consentirem que examine todas as informações alegadamente abrangidas pelo segredo profissional dos advogados, bem como a toda a documentação relacionada que o Auditor considere necessária para a sua apreciação. Sem revelar o conteúdo potencialmente confidencial das informações, o Auditor comunicará à Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais e à empresa ou associação de empresas em causa a sua apreciação preliminar e tomará as medidas adequadas no sentido de promover uma solução mutuamente aceitável. Na ausência de uma resolução, o Auditor pode formular uma recomendação fundamentada ao Membro do Colégio, sem revelar o conteúdo suscetível de ser abrangido pelo segredo profissional dos advogados. A parte que apresenta o pedido recebe uma cópia desta recomendação fundamentada.

b) No caso de o destinatário de um pedido de informações apresentado nos termos do capítulo II, artigo 18.º, n.º 2, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal recusar responder a uma questão desse pedido, invocando o direito de não admitir a contraordenação, como determinado pela jurisprudência do Tribunal de Justiça e do Tribunal da EFTA, pode remeter a questão para o Auditor para apreciação, em tempo útil após a receção do pedido. Em determinados casos, e atendendo à necessidade de evitar atrasos indevidos nos procedimentos, o Auditor pode formular uma recomendação fundamentada sobre a aplicabilidade ou não do direito de não admitir a contraordenação e informar o Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais das conclusões a que tiver chegado, que devem ser tidas em conta em qualquer decisão adotada posteriormente ao abrigo do capítulo II, artigo 18.º, n.º 3, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal. O destinatário do pedido recebe uma cópia da recomendação fundamentada.

⁽¹⁾ O artigo 6.º do Acordo EEE estabelece que, sem prejuízo de jurisprudência futura, as disposições do presente Acordo, na medida em que sejam idênticas, quanto ao conteúdo, às normas correspondentes do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e do Tratado que institui a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço e aos atos adotados em aplicação destes dois Tratados, serão, no que respeita à sua execução e aplicação, interpretadas em conformidade com a jurisprudência pertinente do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias anterior à data de assinatura do Acordo EEE. No que respeita à jurisprudência estabelecida após a data de assinatura do Acordo EEE, o artigo 3.º, n.º 2, do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal prevê que o Órgão de Fiscalização e o Tribunal da EFTA devem ter em devida conta os princípios estabelecidos na jurisprudência relevante.

- c) Se o destinatário de um pedido de informações nos termos do capítulo II, artigo 18.º, n.º 3, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal considerar que o prazo imposto para a sua resposta é demasiado curto, pode remeter a questão para o Auditor em tempo útil, antes do termo do prazo inicialmente estabelecido. O Auditor decidirá se deve ou não ser concedida uma prorrogação do prazo, atendendo à extensão e à complexidade do pedido de informações e às exigências da investigação.
- d) As empresas ou associações de empresas objeto de uma medida de investigação aplicada pelo Órgão de Fiscalização nos termos do capítulo II, secção V, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, têm o direito de ser informadas sobre o seu estatuto processual, nomeadamente do facto de serem ou não objeto de uma investigação e, em caso afirmativo, sobre o objeto e a finalidade da mesma. Se uma empresa ou uma associação de empresas considerar que não foi devidamente informada pela Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais sobre o seu estatuto procedimental, pode remeter a questão para o Auditor para resolução. O Auditor toma uma decisão exigindo que a Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais informe a empresa ou associação de empresas que apresentou o pedido do seu estatuto processual. Esta decisão será comunicada à empresa ou associações de empresas que apresentou o pedido de informações.

CAPÍTULO 3

PEDIDOS DE AUDIÇÃO

Artigo 5.º

Terceiros interessados

- Os pedidos de audição de pessoas não referidas no capítulo III, artigos 5.º e 11.º, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal e de terceiros, na aceção do capítulo V, artigo 11.º, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal devem ser apresentados em conformidade com o capítulo III, artigo 13.º, n.º 1, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal e com o capítulo V, artigo 16.º, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal. Os pedidos devem ser apresentados por escrito e acompanhados de uma justificação do interesse do requerente no resultado do procedimento.
- Após consulta do diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais, o Auditor toma uma decisão quanto à audição de terceiros. Ao apreciar se um terceiro demonstra interesse suficiente, o Auditor terá em conta se, e em que medida, o requerente foi suficientemente afetado pelo comportamento objeto do procedimento de concorrência ou se o requerente cumpre os requisitos previstos no capítulo IV, artigo 18.º, n.º 4, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal.
- Sempre que o Auditor considerar que o interesse invocado pelo requerente não é suficiente para que seja ouvido, devem ser-lhe comunicados por escrito os motivos de tal decisão. Ser-lhe-á fixado um prazo para apresentar, por escrito, eventuais observações. Se o requerente se pronunciar por escrito no prazo

estabelecido pelo Auditor e se a sua declaração escrita não levar a uma alteração da apreciação, esse facto é indicado numa decisão fundamentada, que será notificada ao requerente.

- O Auditor informará as partes no procedimento de concorrência, na sequência do início do procedimento nos termos do capítulo II, artigo 11.º, n.º 6, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal ou na sequência do início do procedimento nos termos do capítulo IV, artigo 6.º, n.º 1, alínea c), do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, da identidade dos terceiros interessados que serão ouvidos, salvo se tal divulgação for suscetível de prejudicar de forma significativa uma pessoa ou empresa.

Artigo 6.º

Direito à audição oral; participação dos autores de uma denúncia e de terceiros na audição oral

- A pedido das partes a quem o Órgão de Fiscalização tiver dirigido uma comunicação de objeções ou de outros interessados diretos, o Auditor realiza uma audição oral para que tais partes possam desenvolver as suas declarações escritas.
- Se adequado e após consulta do diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais, o Auditor pode decidir conceder aos autores da denúncia e aos terceiros interessados, na aceção do artigo 5.º, a oportunidade de apresentarem os seus pontos de vista na audição oral dos destinatários da comunicação de objeções, no caso de o terem solicitado nas suas observações por escrito. O Auditor também pode convidar representantes das autoridades da concorrência de países terceiros a participarem nas audições orais como observadores.

CAPÍTULO 4

ACESSO AO PROCESSO, CONFIDENCIALIDADE E SEGREDOS COMERCIAIS

Artigo 7.º

Acesso ao processo e acesso aos documentos e informações

- Sempre que uma parte que tiver exercido o seu direito de acesso ao processo tiver razões para considerar que o Órgão de Fiscalização tem em seu poder documentos a que não lhe foi facultado acesso e que lhe são necessários para exercer adequadamente o direito de ser ouvida, pode requerer ao Auditor, através de pedido devidamente fundamentado, acesso aos referidos documentos, sem prejuízo do disposto no artigo 3.º, n.º 7.
- Os outros interessados diretos, os autores da denúncia e os terceiros interessados, na aceção do artigo 5.º podem, sem prejuízo do disposto no artigo 3.º, n.º 7, apresentar um pedido fundamentado ao Auditor nas circunstâncias a seguir enumeradas:
 - Sempre que os outros interessados diretos tenham razões para considerar que não foram informados das objeções dirigidas às partes notificantes, em conformidade com o capítulo V, artigo 13.º, n.º 2, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal.

- b) Sempre que o autor de uma denúncia tenha sido informado pelo Órgão de Fiscalização da sua intenção de rejeitar a denúncia nos termos do capítulo III, artigo 7.º, n.º 1, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal e tenha razões para considerar que o Órgão de Fiscalização tem em seu poder documentos cujo acesso não lhe foi facultado, que são necessários para o exercício adequado dos seus direitos nos termos do disposto no capítulo III, artigo 8.º, n.º 1, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal.
- c) Sempre que o autor de uma denúncia considere que não recebeu uma cópia da versão não confidencial da comunicação de objeções, em conformidade com o capítulo III, artigo 6.º, n.º 1, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, ou que a versão não confidencial da comunicação de objeções não foi elaborada de forma a permitir o exercício dos seus direitos de forma efetiva, salvo em casos de aplicação do procedimento de transação.
- d) Sempre que um terceiro interessado, na aceção do artigo 5.º da presente Decisão, tiver razões para considerar que não foi informado da natureza nem do objeto do procedimento em conformidade com o capítulo III, artigo 13.º, n.º 1, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal e com o capítulo III, artigo 16.º, n.º 1, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal. O mesmo se aplica ao autor de uma denúncia que tiver razões para considerar não ter sido informado da natureza nem do objeto do procedimento, em conformidade com o artigo capítulo III, artigo 6.º, n.º 1, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal.

3. O Auditor adota uma decisão fundamentada sobre qualquer pedido que lhe seja dirigido nos termos dos n.ºs 1 e 2 e comunica essa decisão à pessoa que apresentou o pedido ou a qualquer outra pessoa interessada no processo.

Artigo 8.º

Segredos comerciais e outras informações confidenciais

1. Sempre que o Órgão de Fiscalização tiver a intenção de divulgar informações suscetíveis de constituir segredos comerciais ou outras informações confidenciais de qualquer empresa ou pessoa, a Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais deve comunicar-lhes por escrito tal intenção e as respetivas razões. Ser-lhes-á fixado um prazo para apresentarem por escrito eventuais observações.
2. Quando a empresa ou a pessoa em causa levantar objeções à divulgação das informações pode remeter o assunto para o Auditor. Se o Auditor considerar que as referidas informações podem ser divulgadas, uma vez que não constituem um segredo comercial nem outras informações confidenciais ou pelo facto de a sua divulgação se justificar por razões de interesse primordial, tal é indicado em decisão fundamentada, que é notificada à empresa ou à pessoa em causa. A decisão indicará a data a partir da qual a informação será divulgada. Este prazo não pode ser inferior a uma semana a contar da data da notificação.

3. Os n.ºs 1 e 2 aplicam-se, *mutatis mutandis*, à divulgação de informações mediante publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* e no respetivo *Suplemento EEE*.

4. Sempre que adequado, a fim de encontrar um equilíbrio entre o exercício efetivo dos direitos de defesa de uma das partes e os legítimos interesses da confidencialidade, o Auditor pode decidir que seja concedido, às partes requerentes, um acesso restrito a partes do processo indispensáveis para o exercício dos direitos de defesa das partes, segundo modalidades que estabelecerá.

CAPÍTULO 5

PRORROGAÇÃO DE PRAZOS

Artigo 9.º

Pedidos de prorrogação de prazos

1. Se o destinatário de uma comunicação de objeções considerar que o prazo estabelecido para a resposta à comunicação de objeções é demasiado curto, pode requerer a sua prorrogação mediante pedido fundamentado dirigido ao diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais. Este pedido deve ser apresentado em tempo útil, antes do termo do prazo inicialmente previsto para os procedimentos nos termos dos artigos 53.º e 54.º do Acordo EEE, e pelo menos cinco dias úteis antes do termo do prazo inicialmente previsto para os procedimentos nos termos artigo 57.º do Acordo EEE. Se este pedido for recusado ou se o destinatário da comunicação de objeções que o apresenta não concordar com a prorrogação concedida, pode remeter a questão para o Auditor para apreciação, antes do termo do prazo inicial. Após consulta do diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais, o Auditor decide se a prorrogação do prazo é efetivamente necessária para permitir que o destinatário da comunicação de objeções exerça, de forma efetiva, o seu direito de ser ouvido, salvaguardando simultaneamente a necessidade de evitar atrasos indevidos do processo. Nos procedimentos nos termos dos artigos 53.º e 54.º do Acordo EEE, o Auditor terá em conta, nomeadamente, os seguintes aspetos:

- a) A dimensão e a complexidade do procedimento;
- b) O facto de o destinatário da comunicação de objeções que apresenta o pedido ter ou não tido acesso prévio às informações;
- c) Qualquer outros obstáculos objetivos com que o destinatário da comunicação de objeções que apresenta o pedido se possa deparar ao apresentar as suas observações.

Para apreciar o disposto na alínea a) do primeiro parágrafo, devem ser tidos em consideração o número de infrações, a presumível duração das infrações, a extensão e o número de documentos e a extensão e a complexidade dos estudos dos peritos.

2. No caso de outros interessados diretos, do autor da denúncia ou de um terceiro interessado, na aceção do artigo 5.º, considerarem que o prazo para apresentarem as suas observações é demasiado curto, podem requerer a sua prorrogação mediante pedido fundamentado dirigido ao diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais, apresentado em tempo útil antes do termo do prazo inicial. Se esse pedido for recusado ou se os outros interessados diretos, o autor da denúncia ou um terceiro interessado não concordarem com a decisão, podem remeter a questão para o Auditor, para apreciação. Após consulta do diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais, o Auditor decide se a prorrogação do prazo deve ser concedida.

CAPÍTULO 6

AUDIÇÃO ORAL

Artigo 10.º

Organização e funcionamento

1. O Auditor organiza e dirige as audições previstas nas disposições de execução dos artigos 53.º, 54.º e 57.º do Acordo EEE.
2. A audição oral é dirigida pelo Auditor com total independência.
3. O Auditor assegura o bom desenrolar da audição, contribuindo para a sua objetividade, bem como para a de qualquer decisão ulterior.
4. O Auditor assegura que a audição oral proporciona aos destinatários da comunicação de objeções, outros interessados diretos, bem como aos autores da denúncia e aos terceiros interessados, na aceção do artigo 5.º da presente decisão, admitidos à audição oral, oportunidade suficiente para desenvolverem os seus pontos de vista sobre as conclusões preliminares do Órgão de Fiscalização.

Artigo 11.º

Preparação da audição oral

1. O Auditor é responsável pela preparação da audição oral e toma todas as medidas adequadas para o efeito. A fim de assegurar a preparação adequada da audição oral, o Auditor pode, após consulta do diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais, fornecer previamente às pessoas convidadas para a audição uma lista de questões relativamente às quais são convidadas a apresentar as suas observações. O Auditor pode também indicar às pessoas convidadas para a audição os principais temas em debate, atendendo em especial aos factos e às questões que os destinatários da comunicação de objeções, que tiverem solicitado a audição oral, pretendem abordar.
2. Para o efeito, o Auditor pode, após consulta do diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais, organizar uma reunião preparatória com as pessoas convidadas para a audição e, se necessário, com as direções relevantes do Órgão de Fiscalização, a fim de preparar a audição propriamente dita.

3. O Auditor pode igualmente solicitar que lhe seja apresentado previamente, por escrito, o conteúdo essencial das declarações previstas das pessoas convidadas para a audição.

4. O Auditor pode estabelecer um prazo para todas as pessoas convidadas para a audição oral facultarem uma lista dos participantes que irão assistir à audição em seu nome. O Auditor disponibiliza essa lista a todas as pessoas convidadas para audição oral em tempo útil antes da data da mesma.

Artigo 12.º

Calendário e desenrolar da audição

1. Após consulta do diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais, o Auditor fixa a data, a duração e o local da audição. Sempre que for solicitado um adiamento, o Auditor decidirá de concede ou não o seu deferimento.
2. O Auditor decide se deve admitir novos documentos no decurso da audição e quais as pessoas que devem ser ouvidas em representação das partes interessadas.
3. O Auditor pode autorizar os destinatários da comunicação de objeções, os outros interessados diretos, os autores da denúncia, outras pessoas convidadas para a audição, as direções do Órgão de Fiscalização e as autoridades dos Estados do EEE a formular perguntas durante a audição. Se, excepcionalmente, não for possível responder a uma pergunta, na íntegra ou em parte, durante a audição oral, o auditor pode autorizar que a resposta seja fornecida por escrito num prazo determinado. Esta resposta por escrito será comunicada a todos os participantes na audição oral, salvo se o auditor decidir em contrário para proteger os direitos de defesa de um dos destinatários da comunicação de objeções ou os segredos comerciais e outras informações confidenciais de qualquer pessoa.
4. Tendo em conta a necessidade de assegurar o direito de ser ouvido, o Auditor pode, após consulta do diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais, dar às partes interessadas, aos outros interessados diretos, aos autores da denúncia ou aos terceiros interessados a possibilidade de apresentarem outras observações por escrito, após a audição oral na aceção do artigo 5.º. O Auditor fixa a data para a apresentação de tais observações. O Órgão de Fiscalização não fica obrigado a ter em conta as observações recebidas após essa data.

Artigo 13.º

Proteção dos segredos comerciais e da confidencialidade na audição oral

Em princípio, cada pessoa é ouvida na presença de todas as outras convidadas a participar na audição oral. O auditor pode também decidir ouvi-las separadamente à porta fechada, atendendo ao seu interesse legítimo na proteção dos seus segredos comerciais e de outras informações confidenciais.

CAPÍTULO 7

RELATÓRIO INTERCALAR E DIREITO DE APRESENTAR OBSERVAÇÕES*Artigo 14.º***Relatório intercalar e observações**

1. O Auditor apresenta ao Membro competente do Colégio um relatório sobre a audição e as conclusões que dela retira, no que se refere ao respeito do exercício efetivo dos direitos processuais. As observações do relatório dirão respeito a questões processuais, nomeadamente:

- a) À divulgação de documentos e ao acesso ao processo;
- b) Aos prazos de resposta à comunicação de objeções;
- c) À observância do direito de ser ouvido;
- d) À condução adequada da audição.

O diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais e a Direção dos Assuntos Jurídicos e Executivos recebem uma cópia deste relatório.

2. Para além do relatório referido no n.º 1, e independentemente dele, o Auditor pode formular observações sobre a evolução futura e a imparcialidade do processo. Ao fazê-lo, assegura que todos os factos pertinentes, favoráveis ou desfavoráveis às partes interessadas, incluindo os elementos de facto relevantes em termos de gravidade e duração da infração, são devidamente tomados em consideração na elaboração dos projetos de decisões do Órgão de Fiscalização. Estas observações podem dizer respeito, nomeadamente, à necessidade de informações complementares, à retirada de certas objeções, à formulação de acusações suplementares ou a sugestões para medidas adicionais de investigação em aplicação do capítulo II, secção V, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal.

O diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais e a Direção dos Assuntos Jurídicos e Executivos serão informados destas observações.

CAPÍTULO 8

COMPROMISSOS E PROCEDIMENTOS DE TRANSAÇÃO*Artigo 15.º***Compromissos e procedimentos de transação**

1. As partes no procedimento que proponham compromissos suscetíveis de dissipar as preocupações comunicadas pelo Órgão de Fiscalização na sua apreciação preliminar nos termos do capítulo II, artigo 9.º, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, podem recorrer ao Auditor a qualquer momento durante o procedimento previsto no mesmo artigo, para assegurar o exercício efetivo dos seus direitos processuais.

2. As partes em procedimentos relativos a cartéis que participem em negociações de transação, nos termos do capítulo III,

artigo 10.º-A, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal, podem a qualquer momento durante o procedimento de transação, recorrer ao Auditor para assegurar o exercício efetivo dos seus direitos processuais.

CAPÍTULO 9

RELATÓRIO FINAL*Artigo 16.º***Conteúdo e comunicação antes da adoção de uma decisão**

1. O Auditor elabora, com base no projeto de decisão a apresentar ao Comité Consultivo relativo ao procedimento em questão, um relatório final por escrito sobre o respeito, ao longo de todo o procedimento, do exercício efetivo dos direitos processuais a que se refere o artigo 14.º, n.º 1. Este relatório aprecia igualmente se o projeto de decisão diz apenas respeito às objeções relativamente às quais tiver sido dada às partes oportunidade de apresentarem as suas observações.

2. O relatório final deve ser apresentado ao Membro do Colégio competente, ao diretor da Direção da Concorrência e dos Auxílios Estatais e à Direção dos Assuntos Jurídicos e Executivos. O relatório é enviado às autoridades competentes dos Estados da EFTA/EEE e, de acordo com o disposto em matéria de cooperação no Protocolo n.º 23 do Acordo EEE, à Comissão Europeia.

*Artigo 17.º***Apresentação ao Órgão de Fiscalização e publicação**

1. O relatório final do Auditor é apresentado ao Órgão de Fiscalização juntamente com o projeto de decisão, de forma a garantir que, quando toma a sua decisão num determinado procedimento, o Órgão de Fiscalização se encontra plenamente informado no que se refere a todos os aspetos relevantes do desenrolar do procedimento e que foi respeitado o exercício efetivo dos direitos processuais durante todo o procedimento.

2. Antes da adoção da decisão pelo Órgão de Fiscalização, o auditor pode alterar o relatório final tendo em conta eventuais alterações introduzidas no projeto de decisão.

3. O Órgão de Fiscalização envia o relatório final do Auditor, juntamente com a decisão, aos destinatários da decisão. Publica no *Jornal Oficial da União Europeia* e no respetivo *Suplemento EEE* o relatório final do Auditor, juntamente com a decisão, tendo em conta os interesses legítimos das empresas na proteção dos seus segredos comerciais.

CAPÍTULO 10

DISPOSIÇÕES FINAIS*Artigo 18.º***Revogação e disposição transitória**

1. A Decisão n.º 177/02/COL, de 30 de outubro de 2002, e a Decisão n.º 792/08/COL, de 17 de dezembro de 2008, devem ser revogadas.

2. Os trâmites processuais cumpridos nos termos da Decisão n.º 177/02/COL e/ou da Decisão n.º 792/08/COL de 17 de dezembro de 2008 não perdem os seus efeitos. No que se refere às medidas de investigação tomadas antes da entrada em vigor da presente decisão, o Auditor pode renunciar ao exercício dos poderes que lhe são atribuídos ao abrigo do artigo 4.º.

No caso de ter sido dado início a um procedimento nos termos do capítulo II, artigo 11.º, n.º 6, do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal ou a um procedimento nos termos do capítulo IV, artigo 6.º, n.º 1, alínea c), do Protocolo 4 do Acordo relativo ao Órgão de Fiscalização e ao Tribunal antes da entrada em vigor da presente decisão, o relatório intercalar previsto no artigo 14.º da presente decisão e o relatório final previsto no artigo 16.º, não abrangem a fase de investigação, salvo decisão em contrário do Auditor.

Artigo 19.º

Entrada em vigor

A presente decisão apenas faz fé em língua inglesa e entra em vigor na data da sua adoção. É publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* e no respetivo Suplemento EEE.

Artigo 20.º

Os Estados da EFTA serão informados da presente decisão mediante envio de uma cópia da presente decisão.

Artigo 21.º

A Comissão Europeia será informada da presente decisão mediante envio de uma cópia da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 29 de novembro de 2012.

Pelo Órgão de Fiscalização da EFTA

Oda Helen SLETNES
Presidente

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
Membro do Colégio

RETIFICAÇÕES

Retificação do Regulamento (UE) n.º 513/2013 da Comissão, de 4 de junho de 2013, que institui um direito *anti-dumping* provisório sobre as importações de módulos fotovoltaicos de silício cristalino e de componentes-chave [ou seja, células e bolachas (*wafers*)] originários ou expedidos da República Popular da China e que altera o Regulamento (UE) n.º 182/2013, sujeitando a registo essas importações originárias ou expedidas da República Popular da China

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 152 de 5 de junho de 2013)

No anexo, na página 43:

onde se lê: «ChuangZhou EGing Photovoltaic Technology Co., Ltd»,

deve ler-se: «Changzhou EGing Photovoltaic Technology Co., Ltd».

No anexo, na página 45:

onde se lê: «Nanjing Dago New Energy Co., Ltd»,

deve ler-se: «Nanjing Daqo New Energy Co., Ltd».

AVISO AOS LEITORES

Regulamento (UE) n.º 216/2013 do Conselho, de 7 de março de 2013, relativo à publicação eletrónica do *Jornal Oficial da União Europeia*

De acordo com o Regulamento (UE) n.º 216/2013 do Conselho, de 7 de março de 2013, relativo à publicação eletrónica do *Jornal Oficial da União Europeia* (JO L 69 de 13.3.2013, p. 1), a partir de 1 de julho de 2013 apenas a edição eletrónica do Jornal Oficial faz fé e produz efeitos jurídicos.

Quando, devido a circunstâncias imprevistas e extraordinárias, não for possível publicar a edição eletrónica do Jornal Oficial, é a versão impressa que faz fé e produz efeitos jurídicos, de acordo com os termos e condições definidos no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 216/2013.

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) oferece acesso direto e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os atos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT