

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2021/255 DA COMISSÃO**de 18 de fevereiro de 2021****que altera o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) A pandemia de COVID-19 continua a afetar a aviação civil internacional e europeia, na medida em que a realização de visitas no local para a designação e redesignação de transportadoras aéreas e operadores de carga nos países terceiros nos termos do ponto 6.8 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão ⁽²⁾ continua a ser gravemente impedida por razões objetivas, alheias ao controlo dessas transportadoras ou desses operadores de carga.
- (2) É, pois, necessário prorrogar a aplicabilidade do processo alternativo e rápido de validação UE para a segurança da aviação dos operadores da cadeia de abastecimento de produtos externos da União que estão a ser afetados pela pandemia de COVID-19, para além da data estabelecida no ponto 6.8.1.7 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.
- (3) A União promoveu, no contexto da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e da Organização Mundial das Alfândegas (OMA), o desenvolvimento de um conceito político internacional de informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento (PLACI), utilizado para descrever um conjunto específico de dados 7 + 1 ⁽³⁾, como definido no quadro de normas SAFE da OMA (SAFE FoS). Os dados das remessas, fornecidos aos reguladores por transitários, transportadoras aéreas, operadores postais, integradores, agentes reconhecidos ou outras entidades, o mais rapidamente possível antes do carregamento da carga numa aeronave no último ponto de partida, permitem a implementação de um nível de segurança adicional, que consiste na realização, pela estância aduaneira de entrada, de uma análise dos riscos e das ameaças antes da partida.
- (4) Por conseguinte, antes do carregamento de mercadorias numa aeronave que parta de um país terceiro, para efeitos de segurança da aviação civil, há que efetuar uma primeira análise de risco das mercadorias a introduzir no território aduaneiro da União por via aérea o mais rapidamente possível após a receção do conjunto mínimo de dados da declaração sumária de entrada referido no artigo 106.º, n.º 2 e n.º 2-A, do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão ⁽⁴⁾. O requisito de realização de uma primeira análise de risco deve ser aplicável a partir de 15 de março de 2021.
- (5) O artigo 186.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão ⁽⁵⁾ determina o processo de análise de risco e controlos aplicado pela primeira estância aduaneira de entrada e o artigo 182.º do mesmo regulamento estabelece o Sistema de Controlo das Importações (ICS2), concebido de comum acordo pela Comissão e pelos

⁽¹⁾ JO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

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

⁽³⁾ Nome do expedidor, endereço do expedidor, nome do destinatário, endereço do destinatário, número de volumes, peso bruto total, descrição da carga e número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário).

⁽⁴⁾ Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, de 28 de julho de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, com regras pormenorizadas relativamente a determinadas disposições do Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 558).

Estados-Membros, enquanto interface harmonizada de operadores a nível da UE para comunicações, pedidos de alterações, pedidos de anulação, processamento e armazenamento dos elementos das declarações sumárias de entrada, bem como para o intercâmbio de informações conexas com as autoridades aduaneiras.

- (6) Uma vez que os resultados da análise de risco das informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento podem exigir, a partir de 15 de março de 2021, a aplicação de medidas específicas de atenuação para a segurança da aviação pelos operadores envolvidos na cadeia de abastecimento de produtos externos da União, durante as respetivas operações num país terceiro, é necessário integrar urgentemente as regras de execução em matéria de segurança da aviação civil em conformidade.
- (7) A capacidade dos aeroportos da União para concluir o processo de instalação do equipamento de sistemas de deteção de explosivos (SDE) abrangido pela norma 3 está a ser gravemente afetada pela atual pandemia de COVID-19. A Comissão e os Estados-Membros continuam fortemente empenhados em concluir a implementação da tecnologia mais recente para o rastreio da bagagem de porão. Foi elaborado um novo roteiro para permitir uma maior flexibilidade de adaptação à situação atual, em conformidade com um mecanismo de definição de prioridades baseado em categorias de aeroportos, bem como para dar visibilidade à introdução de normas mais elevadas de desempenho dos equipamentos de deteção.
- (8) A experiência adquirida com a aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão revelou a necessidade de introduzir algumas alterações nas modalidades de execução de determinadas normas de base comuns. As modalidades de execução de algumas dessas normas devem ser ajustadas a fim de esclarecer, harmonizar, simplificar e reforçar determinadas medidas específicas de segurança da aviação, melhorar a clareza jurídica, normalizar a interpretação comum da legislação e continuar a assegurar as melhores práticas de aplicação das normas de base comuns no domínio da segurança da aviação.
- (9) Há, pois, que alterar em conformidade o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité referido no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

Todavia, os pontos 1 e 22 do anexo são aplicáveis a partir de 15 de março de 2021, o ponto 2 do anexo é aplicável a partir de 1 de março de 2022 e o ponto 14 do anexo é aplicável a partir de 1 de julho de 2021.

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

Feito em Bruxelas, em 18 de fevereiro de 2021.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

O anexo é alterado do seguinte modo:

1) É aditado o ponto 6.0.4 seguinte:

«6.0.4 Para efeitos do presente anexo, entende-se por “informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento” ou “PLACI” o processo de primeira análise de risco, para efeitos de segurança no domínio da aviação, das mercadorias a introduzir no território aduaneiro da União * por via aérea.

* Uma vez que não faz parte do território aduaneiro da União, para efeitos do ponto 6.8.7 do presente anexo, a Islândia é considerada um país terceiro.»;

2) São aditados os seguintes pontos 6.1.4, 6.1.5 e 6.1.6:

«6.1.4 O acesso às zonas restritas de segurança da carga e do correio só pode ser concedido depois de se ter determinado em qual das seguintes categorias se inclui a entidade que transporta a remessa do lado terra:

- a) Agente reconhecido;
- b) Expedidor conhecido;
- c) Transportador designado em conformidade com o ponto 6.6.1.1, alínea c), que transporta remessas às quais tenham sido previamente aplicados controlos de segurança;
- d) Nenhuma das entidades referidas nas alíneas a), b) e c).

6.1.5 Caso se aplique o ponto 6.1.4, alínea c), deve ser apresentada ao agente reconhecido, à transportadora aérea ou ao operador aeroportuário que concede acesso às zonas restritas de segurança uma cópia da declaração assinada constante do apêndice 6-E, a menos que se aplique uma das seguintes condições:

- a) O transportador é ele próprio um agente reconhecido;
- b) O transporte é efetuado em nome do agente reconhecido ou da transportadora aérea que recebe a remessa nas zonas restritas de segurança.

A apresentação pelo transportador de uma cópia da declaração assinada constante do apêndice 6-E pode ser substituída por um mecanismo equivalente de notificação prévia ao ponto de acesso, assegurado pelo expedidor conhecido ou agente reconhecido, no exterior do recinto aeroportuário, em nome de quem o transporte é efetuado, ou pelo agente reconhecido ou transportador aéreo que recebe a remessa nas zonas restritas de segurança.

6.1.6 As remessas de carga ou correio às quais não tenham sido previamente aplicados controlos de segurança podem ser autorizadas nas zonas restritas de segurança, desde que estejam sujeitas à aplicação de uma das seguintes opções:

- a) São rastreadas antes de entrarem nessa zona restrita de segurança, em conformidade com o ponto 6.2, e encontram-se sob a responsabilidade do agente reconhecido ou da transportadora aérea que recebe a remessa;
- b) São escoltadas até às instalações do agente reconhecido ou da transportadora aérea situadas nas zonas restritas de segurança, sob a responsabilidade destes.

Aquando da entrega, essas remessas devem ser mantidas protegidas contra interferências não autorizadas até serem submetidas a rastreio.

As pessoas que escoltam essas remessas ou as protegem de interferências não autorizadas devem ter sido recrutadas em conformidade com o ponto 11.1.1 e ter recebido formação em conformidade com, pelo menos, o ponto 11.2.3.9.»;

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

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

Com exceção dos requisitos em matéria de rastreio estabelecidos no ponto 6.2, se tiver sido realizado numa data não anterior a três anos a contar da data em que o candidato procura obter a aprovação como agente reconhecido, o controlo das instalações do candidato pelas autoridades aduaneiras competentes em conformidade com o artigo 29.º do Regulamento de Execução 2015/2447 * da Comissão será considerado uma verificação no local. O candidato deve apresentar a autorização AEO e a avaliação pertinente das autoridades aduaneiras para inspeção ulterior.

* Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 558).;

- 4) No ponto 6.3.1.4, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Com exceção dos requisitos em matéria de rastreio estabelecidos no ponto 6.2, o controlo das instalações do agente reconhecido pelas autoridades aduaneiras competentes, efetuado em conformidade com o artigo 29.º do Regulamento (UE) 2015/2447, será considerado uma verificação no local.»;

- 5) O ponto 6.3.1.5 passa a ter a seguinte redação:

«6.3.1.5 Caso considere que o agente reconhecido deixou de cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008, a autoridade competente deve retirar-lhe o estatuto de agente reconhecido para as instalações especificadas.

Imediatamente após a retirada, e em todos os casos no prazo de 24 horas após a retirada, a autoridade competente deve assegurar que a mudança de estatuto do anterior agente reconhecido consta da "Base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento". Se o agente reconhecido deixar de ser titular de uma autorização AEO referida no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho * e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, ou se a respetiva autorização AEO for suspensa devido ao incumprimento do disposto no artigo 39.º, alínea e), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 28.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, a autoridade competente deve tomar as medidas adequadas para assegurar que o agente reconhecido cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

O agente reconhecido deve informar a autoridade competente de quaisquer alterações relacionadas com a autorização AEO referida no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento (UE) 2015/2447.

* Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1).;

- 6) O ponto 6.3.1.8 passa a ter a seguinte redação:

«6.3.1.8 A autoridade competente deve facultar à autoridade aduaneira todas as informações relacionadas com o estatuto dos agentes reconhecidos que possam ser relevantes no que respeita à titularidade das autorizações AEO referidas no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447. Trata-se nomeadamente das informações relacionadas com as novas aprovações de agentes reconhecidos, a retirada do estatuto de agente reconhecido, a revalidação e inspeções, os calendários das verificações e os resultados dessas avaliações.

As modalidades desse intercâmbio de informações devem ser definidas entre a autoridade competente e as autoridades aduaneiras nacionais.»;

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

«g) O identificador único recebido da autoridade competente, de qualquer agente reconhecido que tenha aceitado o estatuto de segurança atribuído à remessa por outro agente reconhecido, incluindo no decurso de operações de transferência.»;

- 8) É aditado o seguinte parágrafo ao ponto 6.3.2.6:

«A carga ou o correio em transferência relativamente aos quais a transportadora aérea, ou o agente reconhecido que opera em seu nome, não possa confirmar na documentação de acompanhamento as informações exigidas no presente ponto ou no ponto 6.3.2.7, conforme aplicável, devem ser sujeitos a rastreio antes do respetivo carregamento a bordo de uma aeronave para o voo seguinte.»;

- 9) No ponto 6.4.1.2, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Se tiver sido efetuado numa data não anterior a três anos a contar da data em que o candidato procura obter a aprovação como expedidor conhecido, o controlo das instalações do candidato pelas autoridades aduaneiras competentes, em conformidade com o artigo 29.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, será considerado uma verificação no local. Nesse caso, o candidato deverá prestar as informações exigidas na parte I da “Lista de controlo de validação para expedidores conhecidos” que consta do apêndice 6-C e enviá-las à autoridade competente juntamente com a declaração de compromisso assinada pelo representante legal do candidato ou pela pessoa responsável pela segurança das instalações.

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

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

- 10) No ponto 6.4.1.4, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O controlo das instalações do expedidor conhecido efetuado pela autoridade aduaneira competente, em conformidade com o artigo 29.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, será considerado uma verificação no local.»;

- 11) O ponto 6.4.1.5 passa a ter a seguinte redação:

«6.4.1.5 Caso considere que o expedidor conhecido deixou de cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008, a autoridade competente deve retirar-lhe o estatuto de expedidor conhecido para as instalações especificadas.

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

Se o expedidor conhecido deixar de ser titular de uma autorização AEO referida no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, ou se a respetiva autorização AEO for suspensa devido ao incumprimento do disposto no artigo 39.º, alínea e), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 28.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, a autoridade competente deve tomar as medidas adequadas para assegurar que o expedidor conhecido cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

O expedidor conhecido deve informar a autoridade competente de quaisquer alterações relacionadas com a autorização AEO referida no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447.»;

- 12) O ponto 6.4.1.7 passa a ter a seguinte redação:

«6.4.1.7 A autoridade competente deve facultar à autoridade aduaneira todas as informações relacionadas com o estatuto de um expedidor conhecido que possam ser relevantes no que respeita à titularidade das autorizações AEO referidas no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447. Trata-se, nomeadamente, das informações relacionadas com as novas aprovações de expedidor conhecido, a retirada do estatuto de expedidor conhecido, a revalidação e inspeções, os calendários das verificações e os resultados dessas avaliações.

As modalidades desse intercâmbio de informações devem ser definidas entre a autoridade competente e as autoridades aduaneiras nacionais.»;

13) O ponto 6.5.1 passa a ter a seguinte redação:

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

- a) Os dados da empresa, incluindo o seu endereço comercial *bona fide*;
- b) A natureza do negócio;
- c) Os contactos, incluindo do(s) responsável(is) pela segurança;
- d) O número de identificação para efeitos do IVA ou o número de registo da empresa;
- e) Uma “Declaração de compromisso — expedidor avençado” assinada, como constante do apêndice 6-D.

Se o expedidor avençado for titular da autorização AEO referida no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, o número dessa autorização deve ser conservado na base de dados referida no primeiro parágrafo.

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

14) São aditados os seguintes pontos 6.6.1.3, 6.6.1.4 e 6.6.1.5:

«6.6.1.3 O transportador deve assegurar que o pessoal que procede à recolha, transporte, armazenamento e entrega de carga e correio aéreos sujeitos a controlos de segurança é submetido, pelo menos, ao seguinte:

- a) Verificação da integridade pessoal, que consiste no controlo da identidade e na confirmação do curriculum vitae e/ou das referências facultadas;
- b) Formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7.

6.6.1.4 Os membros do pessoal do transportador a quem tenha sido concedido acesso sem supervisão à carga e ao correio durante o desempenho de qualquer das funções referidas no ponto 6.6.1.3, ou durante a execução de qualquer dos controlos de segurança previstos no presente capítulo, devem:

- a) Ter concluído com êxito um inquérito pessoal;
- b) Ter recebido formação em matéria de segurança, em conformidade com o ponto 11.2.3.9.

6.6.1.5 Caso o transportador utilize os serviços de outra companhia para desempenhar uma ou mais das funções referidas no ponto 6.6.1.3, essa companhia deve satisfazer as seguintes condições:

- a) Assinar um contrato de transportador com o transportador;
- b) Abster-se de subcontratar;
- c) Aplicar o disposto nos pontos 6.6.1.3 e 6.6.1.4, conforme aplicável.

O transportador subcontratado é inteiramente responsável por toda a operação de transporte em nome do agente ou expedidor.»;

15) No ponto 6.8.1.7, o texto introdutório passa a ter a seguinte redação:

«Durante o período compreendido entre 1 de abril de 2020 e 30 de junho de 2021, a autoridade competente pode derrogar o procedimento estabelecido no ponto 6.8.2 e designar temporariamente uma transportadora aérea como ACC3 caso não tenha sido possível efetuar uma validação UE para efeitos da segurança da aviação por razões objetivas relacionadas com a crise pandémica causada pela COVID-19 e alheias à responsabilidade da transportadora aérea. A designação está sujeita às seguintes condições:»;

16) Os pontos 6.8.3.6 e 6.8.3.7 passam a ter a seguinte redação:

«6.8.3.6. Após a realização dos controlos de segurança referidos nos pontos 6.8.3.1 a 6.8.3.5, a ACC3 ou o agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3) responsável pela realização dos controlos de segurança devem assegurar que a documentação de acompanhamento, sob a forma de carta de

porte aéreo, de documentação postal equivalente ou de uma declaração separada, em formato eletrónico ou em papel, contém pelo menos as seguintes informações:

- a) O identificador alfanumérico único da ACC3;
- b) O estatuto de segurança da remessa a que se refere o ponto 6.3.2.6, alínea d), e atribuído pela ACC3 ou por um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3), conforme adequado;
- c) O identificador único da remessa, como, por exemplo, o número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário), se aplicável;
- d) O conteúdo da remessa, ou indicação de consolidação, se aplicável;
- e) As razões que determinam o estatuto de segurança da remessa, incluindo os meios ou métodos de rastreio utilizados, ou os motivos pelos quais a remessa está isenta de rastreio, com base nas normas adotadas no âmbito do regime da Declaração de Segurança da Expedição da OACI.

No caso de carga consolidada, a ACC3 ou o agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3) que tiver procedido à consolidação deve conservar as informações referidas nas alíneas a) a e) do primeiro parágrafo para cada remessa individual, pelo menos, até à hora prevista de chegada das remessas ao primeiro aeroporto na União ou durante 24 horas, consoante o período que for mais longo.

6.8.3.7 Qualquer transportadora aérea proveniente de um país terceiro enumerado no apêndice 6-F deve assegurar a conformidade com os pontos aplicáveis estabelecidos no ponto 6.8.3.6 no que respeita à carga e ao correio transportados a bordo. A documentação de acompanhamento relativa a essas remessas deve estar em conformidade, pelo menos, com o regime da Declaração de Segurança da Expedição da OACI ou um regime alternativo que faculte as informações exigidas de forma equivalente.»;

17) O ponto 6.8.3.9 passa a ter a seguinte redação:

«6.8.3.9 No que respeita às remessas para transferência e em trânsito provenientes de um país terceiro não referido no ponto 6.8.3.8 cuja documentação de acompanhamento não esteja em conformidade com o ponto 6.8.3.6, estas serão tratadas de acordo com o ponto 6.2, antes do voo seguinte.»;

18) No ponto 6.8.4.11, o texto introdutório passa a ter a seguinte redação:

«Durante o período compreendido entre 1 de abril de 2020 e 30 de junho de 2021, a autoridade competente pode derrogar o procedimento estabelecido no ponto 6.8.5 e designar temporariamente uma entidade de um país terceiro como RA3 ou KC3 caso não tenha sido possível efetuar uma validação UE para efeitos da segurança da aviação por razões objetivas relacionadas com a crise pandémica causada pela COVID-19 e alheias à responsabilidade da entidade. A designação está sujeita às seguintes condições:»;

19) No ponto 6.8.4.12, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) A designação é concedida por um período não superior a seis meses e pode ser objeto de prorrogação dentro do período de derrogação como previsto no ponto 6.8.4.11.»;

20) Os pontos 6.8.5.5, 6.8.5.6 e 6.8.5.7 são suprimidos;

21) No ponto 6.8.6.1, o número 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Caso a Comissão ou uma autoridade competente detete ou receba informações escritas sobre qualquer deficiência grave relacionada com as operações de uma ACC3, um RA3 ou um KC3, que considere ter um impacto significativo no nível global de segurança da aviação na União, deve:

- a) Informar prontamente a transportadora aérea ou a entidade em causa, solicitar o envio das suas observações e exigir que sejam tomadas medidas adequadas no que se refere à deficiência grave;
- b) Informar prontamente os outros Estados-Membros e a Comissão.

A deficiência grave referida no n.º 1 pode ser identificada durante uma das seguintes atividades:

- 1) No decurso de atividades de controlo da conformidade;
- 2) No decurso do exame da documentação, incluindo o relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação de outros operadores que fazem parte da cadeia de abastecimento da ACC3, do RA3 ou do KC3;
- 3) Após receção de informações factuais escritas de outras autoridades e/ou operadores sobre as atividades da ACC3, do RA3 ou do KC3 em causa, sob a forma de provas documentais que indiquem claramente violações da segurança.»;

22) É aditado o ponto 6.8.7 seguinte:

«6.8.7 **Informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento (PLACI)**

6.8.7.1 Conforme o disposto no artigo 186.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, a análise de risco PLACI deve ser realizada antes da partida de um país terceiro, após receção pela autoridade aduaneira do primeiro ponto de entrada, do conjunto mínimo de dados da declaração sumária de entrada referido no artigo 106.º, n.º 2 e n.º 2-A, do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão*.

6.8.7.2 No decurso da análise de risco PLACI e caso existam motivos razoáveis para que a estância aduaneira de primeira entrada suspeite que uma remessa que entra no território aduaneiro da União por via aérea pode constituir uma ameaça grave para a aviação civil, essa remessa deve ser tratada como carga ou correio de alto risco (CCAR), em conformidade com o ponto 6.7.

6.8.7.3 As transportadoras aéreas, os operadores, as entidades ou as pessoas de um país terceiro exceto os enumerados no apêndice 6-F e a Islândia, após receção de uma notificação da estância aduaneira de primeira entrada que exija que uma remessa seja tratada como carga ou correio de alto risco (CCAR), em conformidade com o ponto 6.8.7.2, devem:

- a) Efetuar, relativamente à remessa específica, os controlos de segurança enumerados nos pontos 6.7.3 e 6.7.4 do anexo da Decisão de Execução C(2015) 8005, no caso de uma ACC3 ou de um RA3 certificado para a realização desses controlos de segurança;
- b) Assegurar que a ACC3 ou o RA3 certificado para a realização desses controlos de segurança cumpre o disposto na alínea a). Devem ser facultadas informações à estância aduaneira de primeira entrada caso a remessa vá ser ou tenha sido entregue a outro operador, entidade ou autoridade para a realização dos controlos de segurança. Esse outro operador, entidade ou autoridade deve assegurar a realização dos controlos de segurança referidos na alínea a) e confirmar à transportadora aérea, ao operador, à entidade ou à pessoa da qual a remessa foi recebida, tanto a realização desses controlos de segurança como os resultados obtidos;
- c) Confirmar à estância aduaneira de primeira entrada tanto a realização dos controlos de segurança referidos na alínea a) como os resultados obtidos.

As alíneas a) e b) do primeiro parágrafo não se aplicam se os controlos de segurança solicitados tiverem sido previamente realizados. No entanto, caso existam informações sobre ameaças específicas que só tenham ficado disponíveis após a realização dos controlos de segurança anteriores, a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa podem ser instados a repetir os controlos de segurança utilizando meios e métodos específicos e a facultar a confirmação referida na alínea c) do primeiro parágrafo. A transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa podem ser informados de todos os elementos e informações necessários para cumprir eficazmente o objetivo de segurança.

6.8.7.4 As transportadoras aéreas, os operadores, as entidades ou as pessoas de um país terceiro enumerado no apêndice 6-F ou da Islândia que recebam uma notificação da estância aduaneira de primeira entrada que exija que uma remessa seja tratada como carga ou correio de alto risco (CCAR), em conformidade com o ponto 6.8.7.2, devem:

- a) Realizar, no que respeita à remessa específica, pelo menos os controlos de segurança estabelecidos no anexo 17 da OACI para carga ou correio de alto risco **;
- b) Garantir que os operadores, entidades ou autoridades certificadas pela autoridade competente do país terceiro para a realização desses controlos de segurança cumprem os requisitos da alínea a). Devem ser facultadas informações à estância aduaneira de primeira entrada caso a remessa vá ser ou tenha sido entregue a outro operador, entidade ou autoridade para a realização dos controlos de segurança. Esse outro operador, entidade ou autoridade deve assegurar a realização dos controlos de segurança referidos na alínea a) e confirmar à transportadora aérea, ao operador, à entidade ou à pessoa da qual a remessa foi recebida, tanto a realização desses controlos de segurança como os resultados obtidos;
- c) Confirmar à estância aduaneira de primeira entrada tanto a realização dos controlos de segurança referidos na alínea a) como os resultados obtidos.

As alíneas a) e b) do primeiro parágrafo não se aplicam se os controlos de segurança solicitados tiverem sido previamente realizados. No entanto, caso existam informações sobre ameaças específicas que só tenham ficado disponíveis após a realização dos controlos de segurança anteriores, a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa podem ser instados a repetir os controlos de segurança utilizando meios e métodos específicos e a facultar a confirmação referida na alínea c) do primeiro parágrafo. A transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa podem ser informados de todos os elementos e informações necessários para cumprir eficazmente o objetivo de segurança.

- 6.8.7.5 No decurso da análise de risco PLACI e caso existam motivos razoáveis para que a estância aduaneira de primeira entrada suspeite que uma remessa que entra no território aduaneiro da União por via aérea constitui uma ameaça grave para a segurança, o que a leva a emitir uma notificação de “Não Carregar”, essa remessa não deve ser carregada a bordo de uma aeronave nem descarregada, conforme aplicável.
- 6.8.7.6 As transportadoras aéreas, os operadores, as entidades ou as pessoas de um país terceiro que recebam uma notificação da estância aduaneira de primeira entrada, que exija que uma remessa não seja carregada a bordo de uma aeronave, em conformidade com o ponto 6.8.7.5, devem:
 - a) Assegurar que a remessa na sua posse não é carregada a bordo de uma aeronave ou é imediatamente descarregada caso já se encontre a bordo da aeronave;
 - b) Confirmar que satisfaz o pedido da estância aduaneira de primeira entrada no território aduaneiro da União;
 - c) Cooperar com as autoridades competentes do Estado-Membro da primeira estância aduaneira de entrada;
 - d) Informar a autoridade competente em matéria de segurança da aviação civil do Estado onde está localizada a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa que recebe a notificação e do país terceiro onde se encontra atualmente a remessa, se for diferente.
- 6.8.7.7 Se a remessa já estiver com outra transportadora aérea, operador ou entidade ao longo da cadeia de abastecimento, a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa que recebe a notificação de “Não Carregar” prevista no ponto 6.8.7.5 deve informar imediatamente essa outra transportadora aérea, operador, entidade ou pessoa de que deve:
 - a) Assegurar o cumprimento do disposto no ponto 6.8.7.6, alíneas a), c) e d);
 - b) Confirmar a aplicação do ponto 6.8.7.6, alínea b), à transportadora aérea, ao operador, à entidade ou à pessoa que recebeu a notificação prevista no ponto 6.8.7.5.
- 6.8.7.8 Caso a aeronave já tenha levantado voo com uma remessa a bordo relativamente à qual a estância aduaneira de primeira entrada tenha notificado, nos termos do ponto 6.8.7.5, que uma remessa não deve ser carregada, a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa que recebe a notificação deve informar imediatamente:

- a) As autoridades competentes do Estado-Membro referido no ponto 6.8.7.6, alínea c), para efeitos de informação e comunicação com as autoridades competentes do Estado-Membro de primeiro sobrevoo na União;
- b) A autoridade competente em matéria de segurança da aviação civil do país terceiro onde está localizada a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa que recebe a notificação e do país terceiro de onde partiu o voo, se for diferente.

6.8.7.9 Na sequência da notificação recebida da estância aduaneira de primeira entrada que emitiu a notificação prevista no ponto 6.8.7.5, a autoridade competente do mesmo Estado-Membro deve, conforme aplicável, executar ou garantir a execução dos protocolos de contingência em matéria de segurança pertinentes, em conformidade com o programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro e as normas internacionais e práticas recomendadas para regular a gestão de crises e a resposta a atos de interferência ilícita, ou cooperar em quaisquer ações subsequentes neste contexto, incluindo a coordenação com as autoridades do país terceiro de partida e, se for caso disso, do país ou países de trânsito e/ou de transferência.

6.8.7.10 A transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa num país terceiro que receba uma notificação emitida pela autoridade aduaneira de um país terceiro que aplique o sistema de informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento, em conformidade com os princípios estabelecidos no quadro de normas SAFE da Organização Mundial das Alfândegas, deve assegurar a execução dos requisitos estabelecidos nos pontos 6.8.7.3 e 6.8.7.4 e nos pontos 6.8.7.6, 6.8.7.7 e 6.8.7.8.

O presente ponto aplica-se apenas às remessas de carga ou correio que preencham um dos seguintes critérios:

- a) São transportadas em trânsito ou para transferência num aeroporto da União antes de chegarem ao destino final num aeroporto situado no país terceiro da autoridade aduaneira notificante;
- b) São transportadas em trânsito ou para transferência num aeroporto da União antes de outra situação de trânsito ou transferência num aeroporto situado no país terceiro da autoridade aduaneira notificante.

Para efeitos dos requisitos estabelecidos no ponto 6.8.7.6, alínea c), e no ponto 6.8.7.8, alínea a), a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa que recebe a notificação num país terceiro deve informar imediatamente as autoridades competentes do Estado-Membro de primeira aterragem na União.

Caso a aeronave já tenha levantado voo, a informação deve ser transmitida às autoridades competentes do Estado-Membro de primeiro sobrevoo na União, que devem assegurar a execução das ações referidas no ponto 6.8.7.9, em coordenação com as autoridades competentes do Estado-Membro de primeira aterragem na União.

As autoridades competentes tanto do Estado-Membro de primeiro sobrevoo na União como do Estado-Membro de primeira aterragem na União devem informar a respetiva autoridade aduaneira.

* Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, de 28 de julho de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, com regras pormenorizadas relativamente a determinadas disposições do Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 1).

** As transportadoras aéreas, os operadores e as entidades na Islândia devem aplicar os pontos 6.7.3 e 6.7.4 do anexo da Decisão de Execução C(2015) 8005.»;

23) É aditada a seguinte frase ao ponto 11.6.3.6:

«A autoridade competente deve facultar aos agentes de validação que aprova as partes pertinentes da legislação não pública e dos programas nacionais que se referem a operações e áreas a validar.»;

24) O ponto 11.6.3.8 passa a ter a seguinte redação:

«11.6.3.8 A autoridade competente que atua como agente de validação só pode efetuar validações no que respeita a transportadoras aéreas, operadores e entidades que estejam sob a sua responsabilidade ou sob a responsabilidade da autoridade competente de outro Estado-Membro caso tenha sido expressamente solicitada ou designada para o efeito por essa autoridade.»;

25) É aditado o ponto 11.6.3.11 seguinte:

«11.6.3.11 A aprovação de um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação é válida por um prazo máximo de cinco anos.»;

26) O ponto 11.6.4.1 passa a ter a seguinte redação:

«11.6.4.1 Um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação:

- a) Não será considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento;
- b) Deve dispor de comprovativos do seu estatuto emitidos pela autoridade competente ou em nome desta;
- c) Não pode efetuar validações UE para efeitos da segurança da aviação se tiver o estatuto de agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ao abrigo de um regime equivalente em vigor num país terceiro ou numa organização internacional, a menos que seja aplicável o ponto 11.6.4.5.

Os agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação constantes da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, por conta da autoridade competente, só podem efetuar validações de companhias aéreas, operadores ou entidades sob a responsabilidade dessa autoridade competente.»;

27) O ponto 11.6.5.6 passa a ter a seguinte redação:

«11.6.5.6 Por norma, o relatório deve ser redigido em inglês e entregue à autoridade competente, bem como à entidade validada, no prazo máximo de um mês após a verificação no local.

A autoridade competente deve avaliar o relatório de validação no prazo máximo de seis semanas após a sua receção.

Se o relatório disser respeito a uma companhia aérea, operador ou entidade em fase de validação para efeitos de uma designação existente que expire após os períodos referidos nos parágrafos anteriores, a autoridade competente pode fixar um período mais longo para concluir a avaliação.

Nesse caso, e a menos que sejam necessárias mais informações e provas documentais adicionais para concluir com êxito a avaliação, a autoridade competente deve assegurar que o processo está concluído antes que a validade do estatuto expire.

No prazo de três meses a contar da data de receção do relatório, o agente de validação é informado por escrito da qualidade do relatório e, se for caso disso, das recomendações e observações que a autoridade competente considere necessárias. Se for caso disso, deve ser transmitida uma cópia dessa avaliação à autoridade competente que aprovou o agente de validação.

Para efeitos da designação de outras companhias aéreas, operadores ou entidades como previsto no presente regulamento, uma autoridade competente pode solicitar e deve obter, no prazo de 15 dias, junto da autoridade competente que elaborou o relatório de validação na sua língua nacional ou que o solicitou ao agente de validação que efetua a validação, uma cópia do relatório de validação completo em língua inglesa.»;

28) O ponto 12.0.2.1 passa a ter a seguinte redação:

«12.0.2.1 Sem prejuízo do disposto no ponto 12.0.5, os seguintes equipamentos de segurança só podem ser instalados após 1 de outubro de 2020 se lhes for concedido um “Selo UE” ou um “Selo UE pendente”, tal como se refere no ponto 12.0.2.5:

- a) Equipamento do tipo pórtico de deteção de metais (PDM);
- b) Sistemas de deteção de explosivos (SDE);

- c) Detetores de vestígios de explosivos (DVE);
- d) Equipamento de sistemas de deteção de explosivos líquidos (SDEL);
- e) Equipamento de deteção de metais (EDM);
- f) Scâneres de segurança;
- g) Scâneres de calçado;
- h) Equipamento de deteção de vapores de explosivos (DVEX).»;

29) O ponto 12.0.2.3 passa a ter a seguinte redação:

«12.0.2.3 O “Selo UE” é concedido aos equipamentos de segurança testados por centros de ensaio que aplicam medidas de controlo da qualidade em conformidade com o processo de avaliação comum da Conferência Europeia da Aviação Civil, sob a responsabilidade da autoridade competente.»;

30) O ponto 12.0.5.3 passa a ter a seguinte redação:

«12.0.5.3 O equipamento de segurança aprovado a nível nacional com base nos pontos 12.0.5.1 ou 12.0.5.2 não recebe automaticamente o “Selo UE”.»;

31) É aditado o ponto 12.3.1 seguinte:

«12.3.1 Todos os equipamentos instalados a partir de 1 de janeiro de 2023, o mais tardar, a utilizar no rastreio da carga e do correio, bem como o correio e o material da transportadora aérea sujeitos a controlos de segurança em conformidade com o capítulo 6, devem ser equipamentos multivisão.

A autoridade competente, por razões objetivas, pode autorizar a utilização de equipamento de raios-X de visão única instalado antes de 1 de janeiro de 2023 até às seguintes datas:

- a) Equipamentos de raios-X de visão única instalados antes de 1 de janeiro de 2016, até 31 de dezembro de 2025, o mais tardar;
- b) Equipamentos de raios-X de visão única instalados a partir de 1 de janeiro de 2016, por um período máximo de dez anos a contar da data da respetiva instalação ou, o mais tardar, até 31 de dezembro de 2027, consoante o que ocorrer primeiro.

A autoridade competente deve informar a Comissão sempre que aplicar o disposto no segundo parágrafo.»;

32) O ponto 12.4.2 passa a ter a seguinte redação:

«12.4.2 Normas aplicáveis aos SDE

12.4.2.1 Todos os equipamentos SDE devem satisfazer os seguintes requisitos:

- a) Os equipamentos instalados antes de 1 de setembro de 2014 devem cumprir, no mínimo, a norma 2;
- b) Os equipamentos instalados entre 1 de setembro de 2014 e 31 de agosto de 2022 devem cumprir, no mínimo, a norma 3;
- c) Os equipamentos instalados entre 1 de setembro de 2022 e 31 de agosto de 2026 devem cumprir, no mínimo, a norma 3.1;
- d) Os equipamentos instalados a partir de 1 de setembro de 2026 devem cumprir, no mínimo, a norma 3.2.

12.4.2.2 A norma 2 deixa de ser aplicável em 1 de setembro de 2021.

12.4.2.3 Para efeitos da prorrogação da utilização de SDE que cumpram a norma 2, devem existir quatro categorias de aeroportos:

- a) Categoria I — aeroportos com mais de 25 milhões de passageiros em 2019;
- b) Categoria II — aeroportos com serviços regulares para, pelo menos, um dos países terceiros enumerados no apêndice 5-A do presente regulamento, com exceção do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte;
- c) Categoria III — aeroportos com o maior volume de tráfego em 2019 em cada Estado-Membro onde ainda não estejam incluídos nas categorias I ou II;
- d) Categoria IV — outros aeroportos.

12.4.2.4 A autoridade competente pode autorizar a utilização de SDE que cumprem a norma 2 a partir de 1 de setembro de 2021, de acordo com o seguinte quadro, até:

	Equipamento SDE que cumpre a norma 2 instalado antes de 1 de janeiro de 2011	Equipamento SDE que cumpre a norma 2 instalado entre 1 de janeiro de 2011 e 1 de setembro de 2014
Aeroportos da categoria I	1 de março de 2022	1 de março de 2023
Aeroportos da categoria II ou da categoria III	1 de setembro de 2022	1 de setembro de 2023
Aeroportos da categoria IV	1 de março de 2023	1 de março de 2024

12.4.2.5 Se conceder uma autorização que permita continuar a utilizar os SDE que cumprem a norma 2 a partir de 1 de setembro de 2021, a autoridade competente deve informar a Comissão.

12.4.2.6 Todos os equipamentos SDE concebidos para rastreio da bagagem de cabina devem cumprir, no mínimo, a norma C1.

12.4.2.7 Todos os equipamentos SDE concebidos para rastreio da bagagem de cabina que contenha computadores portáteis e outros aparelhos elétricos de grande dimensão devem cumprir, no mínimo, a norma C2.

12.4.2.8 Todos os equipamentos SDE concebidos para rastreio da bagagem de cabina que contenha computadores portáteis e outros aparelhos elétricos de grande dimensão e LAG devem cumprir, no mínimo, a norma C3.

12.4.2.9 Todos os equipamentos SDE que cumprem a norma C3 devem ser considerados equivalentes ao equipamento SDEL que cumpre a norma 2 para o rastreio de LAG.»
