COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 22.9.2005
COM(2005) 429 final

2005/0191 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

O Regulamento (CE) n.° 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil está em vigor desde Janeiro de 2003. A experiência adquirida com as inspecções da Comissão e a aplicação do regulamento no dia-a-dia pelos Estados-Membros mostram que a rápida transformação de um conjunto de recomendações não vinculativas, desenvolvidas pelos Estados-Membros, em legislação dificultou uma aplicação mais consistente do regulamento, em virtude da celeridade da sua elaboração e adopção em resposta aos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001.

Convém, por conseguinte, substituir este regulamento a fim de clarificar, simplificar e harmonizar ainda mais as exigências jurídicas, com o objectivo de reforçar a segurança global da aviação civil. O novo regulamento-quadro deve limitar-se a definir os princípios básicos das medidas necessárias para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita, enquanto que os actos de execução devem estabelecer os aspectos técnicos e processuais das mesmas medidas.

A Comissão é do parecer que um novo regulamento será um caso óbvio e um exemplo importante de melhoria da regulamentação.

- **Contexto Geral**

O Regulamento (CE) n.º 2320/2002 surgiu na sequência dos terríveis acontecimentos ocorridos em 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos, quando quatro aviões de passageiros foram desviados com consequências atrozes. Foi então rapidamente redigida uma proposta legislativa e, em 16 de Dezembro de 2002, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado CE, foi adoptado o Regulamento (CE) n.º 2320/2002, que estabelece requisitos básicos para a segurança da aviação.

Este regulamento está em vigor há cerca de dois anos e meio e foi complementado por legislação de execução desenvolvida de acordo com o procedimento de comitologia, conforme previsto nos seus artigos 4.º e 9.º. O regulamento foi igualmente objecto de uma ligeira revisão (Regulamento (CE) n.º 849/2004) para corrigir algumas imprecisões no texto original.

A experiência adquirida com o tempo mostrou que o regulamento é demasiado pormenorizado e necessita de ser simplificado. A inclusão de um grau de pormenor tão elevado em legislação-quadro adoptada por co-decisão dificulta a revisão jurídica com vista à sua adaptação aos progressos técnicos ou operacionais. Trata-se de uma abordagem excessivamente normativa para a legislação quadro, a qual se deve limitar a definir princípios gerais, sendo os pormenores acrescentados, quando necessário, na legislação de execução.

Na opinião da Comissão, e sem esquecer o princípio da subsidiariedade, é desejável que as medidas e procedimentos de segurança tenham um grau de harmonização superior ao actual. Em especial, o sector (companhias aéreas, expedidores, transitários e fabricantes de equipamento) tem um interesse legítimo num reforço da harmonização por motivos de simplificação. Com efeito, há situações que podem ser simplificadas com maior harmonização, sem, de modo algum, comprometer a segurança. A este propósito, a Comissão percebe, apoia e acompanha as necessidades e orientações do sector.

A segurança da carga aérea constitui um exemplo da falta de harmonização. Nos termos do ponto 6.2 b) do anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, as obrigações dos agentes reconhecidos serão definidas pela autoridade competente. Isto levou à coexistência de 25 sistemas nacionais, com um consequente risco de distorção da concorrência e a impossibilidade para o sector de beneficiar das liberdades do mercado único.

A legislação de execução permite reforçar a harmonização. No exemplo da segurança da carga, será então possível interligar exigências de segurança para agentes habilitados e expedidores conhecidos com o conceito de operador económico autorizado desenvolvido na legislação aduaneira comunitária.

Um reforço da harmonização é igualmente um elemento integral do conceito de «balcão de segurança único», segundo o qual os passageiros, bagagem e carga em transferência ou em trânsito não necessitam de voltar a ser rastreados, partindo-se do princípio que os níveis de segurança de base foram satisfeitos no primeiro aeroporto de partida. Mais uma vez, este é um elemento que irá beneficiar os operadores activos num mercado altamente competitivo.

Para além de rever o regulamento por motivos de simplificação e harmonização, também convém torná-lo mais claro. A complexidade dos elementos do regulamento torna possíveis diferentes interpretações das exigências jurídicas. Algumas partes do texto são ambíguas. A clareza contribuirá para a aplicação efectiva das normas de segurança e para a certeza jurídica.

A proposta de novo regulamento procura abordar estas questões melhorando a clareza e a certeza jurídica gerais (e, por conseguinte, a qualidade) da legislação e diminuindo, assim, a margem para interpretações erróneas.

Já foi feita referência à rigidez resultante da inclusão de normas operacionais e técnicas pormenorizadas em legislação adoptada pelo processo de co-decisão. Na opinião da Comissão, a capacidade de (re)agir rapidamente à luz dos riscos em constante evolução é fundamental para melhorar o nível geral de segurança. Se necessário, esta capacidade de (re)agir rapidamente deve sobrepor-se a eventuais preocupações relacionadas com o equilíbrio institucional no desenvolvimento da legislação. É óbvio que esta abordagem não prejudica a reserva de análise do Parlamento Europeu relativamente à legislação de execução adoptada através do procedimento de comitologia.

Por último, o facto do regulamento em vigor ser do domínio público também é preocupante. Esta situação implica que quaisquer alterações ao regulamento também são do domínio público. Na opinião da Comissão, não é desejável que medidas e procedimentos de segurança pormenorizados sejam do domínio público, pois esta informação poderá ser usada por potenciais terroristas para detectar e aproveitar falhas na segurança da aviação para cometer actos ilícitos. Da mesma forma, a divulgação de novos progressos em termos de segurança também não é do interesse público. Esta questão pode ser resolvida através da inserção dos elementos operacionais em legislação de execução.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

O Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece regras comuns no domínio da segurança da aviação civil. A proposta visa substituir este acto legislativo.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A proposta visa substituir o regulamento em vigor a fim de melhorar a qualidade da legislação com base em quatro princípios: simplificação, harmonização, clarificação e reforço dos níveis de segurança.

2. CONSULTA DOS INTERESSADOS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Métodos de consulta, principais sectores abrangidos e perfil geral dos autores das respostas

Todas as principais organizações interessadas, representantes de companhias aéreas, aeroportos, pilotos e empresas de assistência a carga, participaram activamente num grupo de trabalho que apoiou a Comissão no desenvolvimento de normas que se reflectem na proposta da Comissão.

Resumo das respostas e modo como foram tidas em conta

De forma geral, as organizações interessadas apoiaram o objectivo de redução do nível de pormenor na legislação-quadro, na condição de também puderem participar activamente no desenvolvimento da legislação de execução complementar.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Não foi necessário recorrer a competências especializadas externas.

- **Avaliação do impacto**

Dado que a proposta visa substituir o regulamento-quadro em vigor, a sua adopção não terá qualquer impacto. Considerou-se, assim, que nestas circunstâncias, seria mais adequado estabelecer um diálogo com as organizações interessadas do que proceder a uma avaliação formal do impacto.

A legislação não tem qualquer impacto social ou ambiental.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- **Síntese da acção proposta**

Com uma excepção, a Comissão não pretende alterar substancialmente as suas competências no domínio da segurança da aviação civil através de uma revisão do Regulamento (CE) n.º 2320/2002. Em vez disso, propõe que seja alterado o equilíbrio entre as disposições legislativas previstas na legislação-quadro (Regulamento (CE) n.º 2320/2002 em vigor, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 849/2003) e as previstas na legislação de execução (actualmente, sete actos em vigor: Regulamentos (CE) n.^{os} 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 e 857/2005 da Comissão).

Assim, o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 seria substituído por um regulamento simplificado e mais claro, estabelecendo princípios gerais. Os pormenores suprimidos na legislação-quadro seriam, então, introduzidos na legislação de execução, que seria alterada em conformidade.

A este propósito, convém notar que a proposta tem, pelo menos, metade do tamanho do regulamento em vigor.

A única competência adicional prevista está relacionada com exigências para medidas de segurança durante o voo e abrange diversos aspectos como o acesso à cabina de pilotagem, passageiros perturbadores e agentes de segurança a bordo («*sky marshals*»). Não existe actualmente legislação comunitária que cubra as medidas de segurança durante o voo. Para a Comissão, a melhor forma de estabelecer exigências harmonizadas é enquanto elemento da legislação relativa à segurança da aviação, através de legislação de execução. Contudo, convém realçar que esta legislação de execução apenas será desenvolvida à medida que essas exigências forem considerados necessárias ao nível comunitário. Além disso, convém igualmente notar que a Comissão não tem intenção de obrigar os Estados-Membros a aceitarem a presença de agentes de segurança a bordo dos aviões e a proposta não pretende de forma alguma limitar a sua soberania nesta matéria.

- **Base jurídica**

N.º 2 do artigo 80.º do Tratado CE

- **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade aplica-se na medida em que a proposta não é da competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelo motivo a seguir enumerado.

À luz da escala comunitária das questões de segurança da aviação e o estado de grande avanço do mercado interno da aviação, os objectivos podem ser melhor alcançados ao nível comunitário do que ao nível nacional.

A acção comunitária permitirá realizar melhor os objectivos da proposta pelos motivos a seguir enumerados.

O regulamento em vigor já demonstrou porque é que a acção ao nível comunitário é a mais adequada.

O regulamento em vigor já demonstrou que uma abordagem comunitária da segurança da aviação reforça, simultaneamente, as normas gerais e confiança recíproca entre Estados-Membros.

Tal como no caso da legislação em vigor que a presente proposta visa substituir, os objectivos do novo acto proposto podem ser melhor alcançados ao nível comunitário, tendo em conta a escala comunitária das questões de segurança da aviação e o estado de grande avanço do mercado interno da aviação.

Por conseguinte, a proposta está em conformidade com o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta é conforme ao princípio da proporcionalidade pelos seguintes motivos.

Tal como no caso da legislação em vigor, o novo acto proposto estabelece normas de base comuns, mas permite que os Estados-Membros apliquem medidas mais rigorosas se justificado pelo grau de ameaça.

A proposta não aborda o aspecto do financiamento da segurança. Quem deve pagar pela segurança – o sector ou o Estado – foi um tópico de discussão importante durante a adopção do Regulamento n.º 2320/2002. A Comissão comprometeu-se então, numa declaração

interinstitucional, a realizar um estudo, abordando, em especial, a repartição do financiamento da segurança da aviação entres autoridades públicas e operadores, e a apresentar os respectivos resultados, bem como, se adequado, propostas ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Este estudo foi realizado e as suas conclusões foram publicadas em Setembro de 2004 e disponibilizadas no sítio Web da Comissão, no endereço http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Estas conclusões serão usadas como base para uma comunicação da Comissão que irá analisar o financiamento da segurança em todos os modos de transporte. Esta acção está inscrita no programa de trabalho da Comissão para 2005 e prevê-se que fique concluída em finais de 2005. A iniciativa legislativa para substituir o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 foi assim elaborada sem prejuízo quer da futura comunicação da Comissão, quer da actual forma de financiamento da segurança na Comunidade.

- **Escolha de instrumentos**

Instrumento proposto: regulamento

O recurso a outros meios não seria apropriado pelos motivos a seguir enumerados.

A proposta substitui um regulamento em vigor. O regulamento foi inicialmente considerado como o instrumento mais apropriado para a) garantir a aplicação uniforme de regras na Comunidade e b) garantir a adopção, o mais rápida possível, de regras comuns após os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001.

4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A proposta não tem implicações no orçamento comunitário.

5. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

- **Simplificação**

A proposta constitui uma simplificação da legislação.

A experiência adquirida mostrou que o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 é demasiado pormenorizado e necessita de ser simplificado. A inclusão de um grau de pormenor tão elevado em legislação-quadro adoptada por co-decisão dificulta imenso a revisão jurídica com vista à sua adaptação aos progressos técnicos ou operacionais.

Por exemplo, o ponto 4.1.1 do anexo do regulamento estabelece duas formas de rastreio dos passageiros - revista manual ou passagem pelo pórtico de detecção de metais. Contudo, num futuro previsível, outras formas de rastreio de passageiros assentes em novas tecnologias irão proporcionar alternativas práticas e muito precisas para detectar artigos proibidos. Infelizmente, só será possível utilizar tecnologias diferentes das previstas no ponto 4.1.1 para este fim após alteração do anexo do regulamento nesse sentido. Esta alteração exige um procedimento de co-decisão, pelo que não pode ser feita rapidamente, o que poderá ter efeitos potencialmente negativos para a aviação. Este é apenas um exemplo entre muitos possíveis.

A adopção da proposta levará à revogação do Regulamento (CE) n.º 2320/2002 e também do Regulamento (CE) n.º 849/2004 que o altera. A proposta respeita assim o compromisso da Comissão no sentido de reduzir a burocracia, ao começar por revogar a legislação em vigor, segundo o princípio «novo por velho».

A proposta está incluída no programa da Comissão para a actualização e simplificação do acervo comunitário e no seu programa legislativo e de trabalho com a referência 2005/TREN/016.

- **Revogação de legislação em vigor**

A adopção da proposta conduzirá à revogação de legislação em vigor.

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto diz respeito a uma matéria relevante para o EEE e deve portanto ser alargado ao Espaço Económico Europeu.

- **Explicação pormenorizada da proposta**

O artigo 1.º define os objectivos, nomeadamente estabelecer regras comuns para a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita. Não há diferenças significativas entre este artigo 1.º e o artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

O artigo 2.º refere-se ao âmbito. O texto é mais claro do que no regulamento em vigor para dar certeza jurídica quanto à aplicação do regulamento aos aeroportos comunitários que servem a aviação civil, aos operadores que fornecem serviços nesses aeroportos e às entidades que aplicam normas de segurança da aviação para voos com partida desses aeroportos (por exemplo, instalações de *catering* ou de carga não situadas no perímetro do aeroporto).

O artigo 3.º estabelece as definições.

O artigo 4.º refere as normas comuns que devem ser estabelecidas na legislação comunitária, incluindo as medidas que devem ser abordadas em legislação de execução.

O artigo 5.º autoriza os Estados-Membros a aplicarem medidas de segurança mais rigorosas. O princípio mantém-se inalterado em relação ao artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002. Contudo, a nova proposta exige que os Estados-Membros procedam a uma

avaliação do risco e que possam justificar esta acção, em termos gerais, se a Comissão o solicitar. Pretende-se assim dar uma resposta aos receios dos interessados que temem que algumas autoridades nacionais sobrecarreguem o sector com exigências de segurança adicionais sem precisarem de justificar as suas acções. As acções dos Estados-Membros em resposta a uma informação específica sobre uma ameaça não devem ser prejudicadas pela presente legislação, pelo que o reforço das exigências de segurança para voos individuais não é abrangido pelo disposto neste artigo.

O artigo 6.º é novo e aborda a situação em que um país terceiro exige medidas de segurança diferentes das previstas na legislação comunitária em voos com partida de aeroportos comunitários.

O artigo 7.º repete a exigência (actualmente prevista no n.º 2 do artigo 5.º) do Regulamento (CE) n.º 2320/2002) de que cada Estado-Membro tenha uma única autoridade responsável pela coordenação e controlo da aplicação das exigências de segurança da aviação.

Os artigos 8.º a 12.º prevêem a existência de programas de segurança a nível nacional, de aeroporto e de transportadora aérea, bem como de todas as outras entidades que aplicam normas de segurança da aviação. Este artigo não é substancialmente diferente das obrigações previstas nos n.^{os} 1 e 4 do artigo 5.º da legislação em vigor, mas exige formalmente, pela primeira vez, na legislação comunitária, um programa de segurança de outras entidades, como empresas de assistência a carga ou empresas de *catering*. A exigência relativa aos programas de segurança reflecte as melhores práticas actuais no sector da aviação e, como tal, não constitui um encargo significativo para a indústria ou as administrações.

O artigo 13.º obriga cada Estado-Membro a levar a cabo actividades de controlo do cumprimento através de um programa nacional de controlo da qualidade. Este artigo inclui as obrigações estabelecidas no n.º 3 do artigos 5.º e no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

O artigo 14.º prevê inspecções da Comissão, nomeadamente aos aeroportos comunitários. Em geral, mantém-se inalterado em relação às disposições dos n.^{os} 2 a 4 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002 em vigor.

O artigo 15.º trata da divulgação de informações.

O artigo 16.º cria um comité para apoiar a Comissão no desenvolvimento de legislação de execução, mantendo-se substancialmente inalterado em relação ao artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

O artigo 17.º substitui o actual artigo 10.º relativo à segurança dos voos provenientes de países terceiros e prevê acordos entre a Comunidade e países terceiros que possibilitem a dispensa do rastreio e/ou de outros controlos de segurança dos passageiros, bagagem e carga em transferência nos aeroportos comunitários.

O artigo 18.º obriga à existência de sanções contra quem não cumprir as exigências comunitárias para a segurança da aviação. A exigência mantém-se inalterada em relação ao disposto no actual artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

Os artigos 19.º e 20.º revogam o regulamento em vigor e substituem-no pelo presente novo acto. É prevista uma aplicação escalonada por forma a que a legislação de execução em vigor que complementa o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 possa ser actualizada pelo procedimento de comitologia a fim de a tornar conforme com o novo acto, evitando assim lacunas decorrentes da revogação do regulamento em vigor.

Quanto ao anexo do novo acto, este é estruturado da mesma forma que o anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002. Contudo, o conteúdo de cada capítulo do anexo foi

simplificado em conjuntos gerais de princípios. Embora sejam necessárias regras, estas serão desenvolvidas na legislação de execução. Por exemplo, o novo capítulo 4 sobre passageiros e bagagem tem aproximadamente metade do tamanho do actual capítulo 4. Apenas o capítulo 10 sobre medidas de segurança durante o voo não existe no regulamento em vigor.

2005/0191 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[3],

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado[4],

Considerando o seguinte:

(1) Para proteger pessoas e bens na União Europeia, é necessário obstar à prática de actos de interferência ilegal nas aeronaves civis através do estabelecimento de regras comuns de protecção da aviação civil. Este objectivo deverá ser alcançado mediante a fixação de regras e normas comuns de segurança da aviação, bem como de mecanismos de controlo do cumprimento.

(2) No interesse geral da segurança da aviação civil, é conveniente prever a base para uma interpretação comum do Anexo 17 (versão de Abril de 2002) da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944 (Convenção de Chicago).

(3) O Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil[5] foi adoptado na sequência dos eventos ocorridos nos Estados Unidos em 11 de Setembro de 2001.

(4) É necessário rever o referido regulamento à luz da experiência adquirida e proceder à sua substituição por um novo acto com vista à simplificação, harmonização e clarificação das regras existentes e ao aumento dos níveis de segurança.

(5) Atendendo à necessidade de aumentar a flexibilidade na adopção de medidas e procedimentos de segurança para dar resposta à evolução das avaliações do risco e permitir a introdução das novas tecnologias, o novo acto deverá estabelecer os princípios de base das medidas a adoptar para proteger a aviação civil contra actos de

---

1 JO C [...], [...], p.[...]
2 JO C [...], [...], p.[...]
3 JO C [...], [...], p.[...]
4 JO C [...], [...], p.[...]
5 JO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

interferência ilegal, omitindo os pormenores técnicos e processuais de aplicação desses princípios.

(6) O novo acto deverá aplicar-se aos aeroportos que servem a aviação civil situados no território dos Estados-Membros, aos operadores que prestam serviços nesses aeroportos e às entidades que fornecem bens e/ou serviços a esses aeroportos ou através deles.

(7) Sem prejuízo da Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, de 1963 (Tóquio), da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, de 1970 (Haia) e da Convenção para a Repressão dos Actos Ilegais contra a Segurança da Aviação Civil, de 1971 (Montreal), o novo acto deverá abranger as medidas de segurança aplicáveis a bordo e durante o voo das aeronaves das transportadoras aéreas comunitárias.

(8) Os diversos tipos de actividades de aviação civil não estão necessariamente sujeitos ao mesmo grau de ameaça. Ao estabelecer normas comuns de segurança da aviação, deverão ser tidas em conta as dimensões da aeronave, a natureza da operação e/ou a frequência das operações nos aeroportos, de forma a permitir a concessão de derrogações.

(9) Deverá igualmente ser permitido aos Estados-Membros aplicar medidas mais rigorosas do que as estabelecidas, com base numa avaliação do risco. Contudo, a Comissão deve poder examinar essas medidas mais rigorosas e decidir se o Estado-Membro pode continuar a aplicá-las.

(10) Os países terceiros podem impor medidas distintas das estabelecidas no presente acto relativamente aos voos que partem de um aeroporto de um Estado-Membro com destino ao país terceiro em causa ou que sobrevoam o seu território. No entanto, sem prejuízo de eventuais acordos bilaterais de que a Comunidade seja Parte, a Comissão deverá poder examinar as medidas impostas pelo país terceiro e decidir se o Estado-Membro, o operador ou outra entidade envolvida podem continuar a aplicar as referidas medidas.

(11) Apesar de, num Estado-Membro, poderem desempenhar funções no domínio da segurança da aviação dois ou mais organismos ou entidades, cada Estado-Membro deverá designar uma única autoridade responsável pela coordenação e controlo da aplicação das normas de segurança.

(12) Para definir as responsabilidades pela aplicação das normas comuns e enunciar as medidas impostas aos operadores e outras entidades para esse efeito, cada Estado-Membro deverá elaborar um programa nacional de segurança da aviação civil. Além disso, cada operador aeroportuário, transportadora aérea e entidade que aplique normas de segurança da aviação deverá elaborar, aplicar e manter um programa de segurança de modo a assegurar o cumprimento do novo acto e do programa nacional de segurança da aviação civil aplicável.

(13) Para controlar o cumprimento do novo acto e do programa nacional de segurança da aviação civil, cada Estado-Membro deverá elaborar um programa nacional destinado a verificar a qualidade da segurança da aviação civil e assegurar a aplicação desse programa.

(14) Para controlar a aplicação do novo acto pelos Estados-Membros e identificar os pontos fracos na segurança da aviação, a Comissão deverá realizar inspecções, incluindo inspecções sem aviso prévio.

(15) Os actos de execução que estabeleçam medidas e procedimentos comuns para a aplicação das normas comuns e contenha informações sensíveis de segurança, assim como os relatórios de inspecção da Comissão e as respostas das autoridades nacionais deverão ser considerados "informações classificadas da UE", na acepção da Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom da Comissão, de 29 de Novembro de 2001, que altera o seu Regulamento Interno[6]. Tais documentos não deverão ser publicados e a sua disponibilização deverá limitar-se aos operadores e às entidades com um interesse legítimo.

(16) As medidas e os procedimentos necessários à execução do presente regulamento deverão ser aprovados em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão[7].

(17) Para possibilitar a dispensa de rastreio dos passageiros e da bagagem em transferência à chegada a um aeroporto num voo com partida de um país terceiro, conhecida pelo conceito de "balcão de segurança único" ("*one stop security*"), bem como para permitir aos passageiros que chegam a um aeroporto num desses voos misturar-se com os passageiros que partem desse aeroporto e tenham sido rastreados, convém encorajar a celebração de acordos entre a Comunidade e países terceiros de reconhecimento da equivalência entre as normas aplicadas no país terceiro e as normas comunitárias.

(18) Deverão ser previstas sanções para os casos de violação das disposições do presente regulamento. Tais sanções deverão ser eficazes, proporcionais e dissuasivas.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º
Objectivos

1. O presente regulamento estabelece regras comuns para a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilegal.

   O presente regulamento constitui igualmente a base de uma interpretação comum do Anexo 17 (versão de Abril de 2002) da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago).

2. Os meios para a consecução dos objectivos definidos no n.º 1 são:

   a) a fixação de regras e normas comuns sobre a segurança da aviação;

   b) os mecanismos de controlo do cumprimento.

Artigo 2.º
Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se:

a) a todos os aeroportos que servem a aviação civil situados no território dos Estados-Membros;

b) a todos os operadores, incluindo transportadoras aéreas, que prestam serviços nos aeroportos referidos na alínea a);

---

6 JO L 317 de 03.12.2001, p. 1.
7 JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

c) a todas as entidades que operam a partir de instalações situadas no interior ou exterior das instalações aeroportuárias e que fornecem bens e/ou serviços aos aeroportos referidos na alínea a) ou através desses aeroportos.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. "Aviação civil", as operações de transporte aéreo comerciais ou não-comerciais, regulares ou não-regulares, excluindo as operações realizadas por aeronaves estatais referidas no artigo 3.º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 1944 (Convenção de Chicago);
2. "Segurança da aviação", a combinação de medidas e de recursos humanos e naturais destinada a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilegal;
3. "Operador", a pessoa, organização ou empresa que efectua ou se oferece para efectuar uma operação de transporte aéreo;
4. "Transportadora aérea", a empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida;
5. "Transportadora aérea comunitária" a transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2407/92[8];
6. "Artigos proibidos", armas, explosivos ou outros dispositivos, substâncias ou artigos perigosos que possam ser utilizados para a prática um acto de interferência ilegal;
7. "Rastreio", a aplicação de meios técnicos ou outros destinados a identificar e/ou detectar artigos proibidos;
8. "Controlo de segurança", a aplicação dos meios susceptíveis de impedir a introdução de artigos proibidos;
9. "Controlo de acesso", a aplicação dos meios que impedem a entrada de pessoas e/ou veículos não autorizados;
10. "Lado ar", a zona de movimento dos aeroportos, terrenos e edifícios adjacentes ou parte destes de acesso restrito;
11. "Lado terra", as zonas dos aeroportos, terrenos e edifícios adjacentes ou parte destes não incluídas no lado ar;
12. "Zona restrita de segurança", a zona do lado ar na qual, além do acesso ser restrito, se aplica o controlo de acesso;
13. "Zona demarcada", a zona separada através de um controlo de acesso quer de zonas restritas de segurança quer, se a própria zona demarcada for uma zona restrita de segurança, das outras zonas restritas de segurança do aeroporto;
14. "Inquérito pessoal", o controlo verificável da identidade de um individuo, incluindo o eventual registo criminal, como parte da avaliação da sua aptidão para aceder sem escolta às zonas restritas de segurança;

---

[8] JO L 240 de 24.08.1992, p. 1.

15. “Passageiros, bagagem ou carga em transferência”, os passageiros, a bagagem ou a carga que partem do aeroporto numa aeronave distinta daquela em que chegaram;

16. “Passageiros, bagagem ou carga em trânsito”, os passageiros, a bagagem ou a carga que partem do aeroporto na mesma aeronave em que chegaram;

17. “Passageiro potencialmente perturbador”, o passageiro expulso do país, a pessoa considerada não admissível por motivos relacionados com a imigração ou o passageiro objecto de uma medida privativa da liberdade;

18. “Bagagem de cabine”, a bagagem destinada ao transporte na cabine da aeronave;

19. “Bagagem de porão”, a bagagem destinada ao transporte no porão da aeronave;

20. “Bagagem de porão acompanhada”, a bagagem aceite para transporte no porão da aeronave a bordo da qual viaja o passageiro que a registou;

21. “Correio da transportadora aérea”, o correio cujo remetente e destinatário são uma transportadora aérea;

22. “Material da transportadora aérea”, os materiais cuja origem e destino são uma transportadora aérea ou que são utilizados por uma transportadora aérea;

23. “Carga”, os bens destinados ao transporte numa aeronave distintos da bagagem, do correio e material da transportadora aérea e as provisões a bordo;

24. “Agente habilitado”, a transportadora aérea, o agente, o transitário ou qualquer outra entidade que efectua os controlos de segurança em conformidade com o disposto no presente regulamento no que respeita à carga;

25. “Expedidor conhecido”, o expedidor de carga cujos procedimentos respeitam as regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte dessa carga em qualquer aeronave sem rastreio suplementar;

26. “Expedidor avençado”, o expedidor de carga cujos procedimentos respeitam as regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte dessa carga em aeronaves de carga sem rastreio suplementar;

27. “Controlo da aeronave”, a inspecção das partes interiores da aeronave a que os passageiros possam ter tido acesso, juntamente com a inspecção do seu porão, destinada a detectar artigos proibidos e interferências ilegais;

28. “Revista da aeronave”, a inspecção do interior e do exterior acessível da aeronave destinada a detectar artigos proibidos e interferências ilegais na aeronave;

29. “Agente de segurança a bordo", a pessoa contratada por um Estado-Membro para viajar numa aeronave da transportadora aérea licenciada por esse Estado-Membro com o objectivo de proteger essa aeronave e os seus ocupantes contra actos de interferência ilegal.

Artigo 4.º

Normas comuns

1. As normas comuns de protecção da aviação civil contra actos de interferência ilegal constam do anexo.

2. As medidas e os procedimentos pormenorizados de aplicação das normas comuns referidas no n.º 1 serão estabelecidas em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 16º.

Essas medidas referir-se-ão, em especial:

a) aos métodos de rastreio, controlo de acesso e outros controlos de segurança;

b) aos métodos de realização dos controlos e das revistas das aeronaves;

c) aos artigos proibidos;

d) aos critérios de desempenho e ensaios de aceitação de equipamentos;

e) às exigências de recrutamento e formação do pessoal;

f) à definição das partes críticas das zonas restritas de segurança;

g) às obrigações e aos procedimentos de validação aplicáveis aos agentes habilitados, expedidores conhecidos e expedidores avençados;

h) às categorias de pessoas e mercadorias que, por motivos objectivos, devem ser submetidas a procedimentos especiais de segurança ou dispensadas do rastreio, do controlo de acesso ou de outros controlos de segurança.

Em derrogação às normas comuns referidas no n.º 1, as medidas e os procedimentos podem igualmente referir-se ao rastreio, ao controlo de acesso ou a outros controlos de segurança que proporcionam um nível adequado de protecção nos aeroportos ou nas suas zonas demarcadas. Essas medidas alternativas devem ser justificadas por motivos referentes às dimensões da aeronave, à natureza da operação e/ou à frequência das operações nos aeroportos em causa.

3. Os Estados-Membros assegurarão a aplicação das normas comuns referidas no n.º1.

Artigo 5.º

Aplicação de medidas mais rigorosas pelos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros podem aplicar medidas mais rigorosas do que as normas comuns indicadas no artigo 4.º. Para tal, basear-se-ão numa avaliação do risco e agirão em conformidade com o direito comunitário. As medidas mais rigorosas devem ser relevantes, objectivas, não-discriminatórias e proporcionais ao risco a que visam dar resposta.

   Os Estados-Membros notificarão essas medidas à Comissão.

2. A Comissão pode examinar a aplicação do n.º 1 e, após consulta do Comité referido no n.º 1 do artigo 16.º, decidir se o Estado-Membro pode ser autorizado a continuar a aplicar as medidas.

   A Comissão comunicará a sua decisão ao Conselho e aos Estados-Membros.

   No prazo de um mês a contar da comunicação da decisão pela Comissão, o Estado-Membro pode submeter a decisão à apreciação do Conselho. O Conselho pode adoptar uma decisão distinta, por maioria qualificada, no prazo de três meses.

3. O disposto no segundo parágrafo do n.º 1 e no n.º 2 não será aplicável se as medidas mais rigorosas forem limitadas a um voo determinado numa data específica.

Artigo 6.º

Medidas de segurança impostas por países terceiros

1. Sem prejuízo de eventuais acordos bilaterais de que a Comunidade seja Parte, os Estados-Membros devem notificar à Comissão as medidas distintas das normas

comuns indicadas no artigo 4.º impostas por um país terceiro aos voos que partem de um aeroporto de um Estado-Membro com destino a esse país terceiro ou que sobrevoam o território desse país terceiro.

2. A pedido do Estado-Membro em causa ou por iniciativa própria, a Comissão examinará a aplicação do disposto no n.º 1 e, após consulta do Comité referido no n.º 1 do artigo 16.º, pode decidir se o Estado-Membro, o operador ou outra entidade envolvida podem continuar a aplicar tais medidas.

   A Comissão comunicará a sua decisão ao Conselho e aos Estados-Membros.

3. O disposto nos n.ºs 1 e 2 não se aplica:

   a) se o Estado-Membro envolvido aplicar as medidas em causa em conformidade com o estabelecido no artigo 5.º; ou

   b) se a exigência imposta pelo país terceiro for limitada a um voo determinado numa data específica.

Artigo 7.º
Autoridade nacional

Caso dois ou mais organismos ou entidades desempenhem funções no domínio da segurança da aviação num Estado-Membro, este deve designar uma única autoridade (a seguir designada "a autoridade nacional") responsável pela coordenação e controlo da aplicação das normas comuns referidas no artigo 4.º.

Artigo 8.º
Programas

Os Estados-Membros, os operadores aeroportuários, as transportadoras aéreas e as outras entidades que aplicam normas de segurança da aviação são responsáveis pela elaboração, aplicação e manutenção dos respectivos programas de segurança, conforme disposto nos artigos 9.º a 12.º.

Além disso, os Estados-Membros assegurarão a função geral de controlo da qualidade definida no artigo 13º.

Artigo 9.º
Programa nacional de segurança da aviação civil

1. Cada Estado-Membro elaborará, aplicará e manterá um programa nacional de segurança da aviação civil.

   Esse programa definirá as responsabilidades pela aplicação das normas comuns referidas no artigo 4.º e descreverá as medidas impostas aos operadores e outras entidades para esse efeito.

2. A autoridade nacional disponibilizará, por escrito, aos operadores e às entidades com um interesse legítimo nas mesmas, as partes relevantes do seu programa nacional de segurança da aviação civil.

Artigo 10.º

Programa aeroportuário de segurança

1. Cada operador aeroportuário elaborará, aplicará e manterá um programa aeroportuário de segurança.

   Esse programa descreverá os métodos e procedimentos que o operador aeroportuário aplicará para dar cumprimento ao presente regulamento e ao programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro em que o aeroporto se situa.

   O programa descreverá igualmente a forma como o operador aeroportuário controlará o cumprimento desses métodos e procedimentos.

2. O programa aeroportuário de segurança será apresentado à autoridade nacional.

Artigo 11.º

Programa de segurança da transportadora aérea

1. Cada transportadora aérea elaborará, aplicará e manterá um programa de segurança.

   Esse programa descreverá os métodos e procedimentos que a transportadora aérea aplicará para dar cumprimento ao presente regulamento e ao programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro a partir do qual presta os seus serviços.

   O programa descreverá igualmente a forma como a transportadora aérea controlará o cumprimento desses métodos e procedimentos.

2. Mediante pedido, o programa de segurança da transportadora aérea será apresentado à autoridade nacional.

Artigo 12.º

Programa de segurança das entidades que aplicam normas de segurança da aviação

1. Cada entidade que aplica normas de segurança da aviação elaborará, aplicará e manterá um programa de segurança.

   Esse programa descreverá os métodos e procedimentos que a entidade aplicará para dar cumprimento ao presente regulamento e ao programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro em que está estabelecida.

   O programa descreverá igualmente a forma como a própria entidade controlará o cumprimento desses métodos e procedimentos.

2. Mediante pedido, o programa de segurança da entidade que aplica normas de segurança da aviação será apresentado à autoridade nacional.

Artigo 13.º

Programa nacional de controlo da qualidade

1. Cada Estado-Membro elaborará e assegurará a aplicação de um programa nacional de controlo da qualidade.

   Esse programa permitirá ao Estado-Membro verificar a qualidade da segurança da aviação civil de modo a controlar o cumprimento do presente regulamento e do seu programa nacional de segurança da aviação civil.

2. As especificações do programa nacional de controlo da qualidade serão adoptadas de acordo com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 16.º.

O programa permitirá a detecção e correcção rápidas de deficiências. O programa estabelecerá igualmente que todos os aeroportos, operadores e outras entidades responsáveis pela aplicação das normas de segurança situados ou estabelecidos no território do Estado-Membro em causa serão regularmente controlados pela autoridade nacional ou sob a supervisão desta última.

Artigo 14.º

Inspecções da Comissão

1. Em cooperação com a autoridade nacional, a Comissão realizará inspecções (incluindo inspecções aos aeroportos, operadores e às entidades que aplicam normas de segurança da aviação) com o objectivo de controlar a aplicação do presente regulamento pelos Estados-Membros e identificar pontos fracos na segurança da aviação. Para este efeito, a autoridade nacional informará a Comissão por escrito de todos os aeroportos que servem a aviação civil situados no seu território distintos dos cobertos pelo terceiro parágrafo do n.º 2 do artigo 4.º.

Os procedimentos para a realização das inspecções da Comissão serão adoptados segundo o procedimento referido no n.º 2 do artigo 16º.

2. As inspecções da Comissão aos aeroportos, operadores e às outras entidades que aplicam normas de segurança da aviação serão efectuadas sem aviso prévio.

3. Os relatórios das inspecções da Comissão serão enviados à autoridade nacional do Estado-Membro em causa que deve, na sua resposta, indicar as medidas adoptadas para corrigir as eventuais deficiências identificadas.

O relatório e a resposta da autoridade nacional serão subsequentemente comunicados às restantes autoridades nacionais.

Artigo 15.º

Divulgação de informações

São considerados “"documentos classificados da UE", para efeitos da Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom, e não serão divulgados ao público:

a) as medidas e os procedimentos referidos no n.º 2 do artigo 4.º, caso contenham informações sensíveis de segurança;

b) os relatórios das inspecções da Comissão e as respostas das autoridades nacionais referidos no n.º 3 do artigo 14.º.

Artigo 16.º

Comité

1. A Comissão será assistida por um comité (a seguir designado “o Comité”).

2. Sempre que seja feita referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.

O período referido no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

3. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 17.º

Países terceiros

A Comunidade e os países terceiros podem concluir acordos de reconhecimento da equivalência entre as normas de segurança aplicadas no país terceiro e as normas comunitárias, em conformidade com artigo 300.º do Tratado.

Artigo 18.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecerão as regras relativas às sanções aplicáveis às infracções ao disposto no presente regulamento e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionais e dissuasivas.

Artigo 19.º

Revogação

É revogado o Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

Artigo 20.º

Entrada em vigor

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 [...], à excepção do n.º 2 do artigo 4.º, n.º 2 do artigo 13.º, n.º 1 do artigo 14.º e do artigo 16.º, que são aplicáveis a partir da data da entrada em vigor.

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*

ANEXO

NORMAS COMUNS PARA A PROTECÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL CONTRA ACTOS DE INTERFERÊNCIA ILEGAL (ARTIGO 4.º)

1. SEGURANÇA DO AEROPORTO

1.1 Exigências de planeamento aeroportuário

1. As exigências de aplicação das normas comuns estabelecidas no presente anexo e nos actos de execução serão plenamente tidas em conta no projecto e na construção de novas instalações aeroportuárias ou na alteração de instalações existentes.

2. Nos aeroportos, serão criadas as seguintes zonas:

   a) lado terra;

   b) lado ar;

   c) zonas restritas de segurança; e

   d) partes críticas das zonas restritas de segurança.

1.2 Controlo do acesso

1. O acesso ao lado ar será restrito para impedir a entrada de pessoas e veículos não autorizados nessas zonas.

2. O acesso às zonas restritas de segurança será controlado para garantir que não entram nas mesmas pessoas e veículos não autorizados.

3. Só pode ser concedido acesso ao lado ar e às zonas restritas de segurança às pessoas e aos veículos que satisfaçam as condições de segurança exigidas.

4. Antes da emissão dos respectivos cartões de identificação de tripulante, os membros da tripulação de voo das transportadoras aéreas comunitárias devem ter sido aprovados num inquérito pessoal realizado pelo Estado-Membro emissor da licença.

5. Antes da emissão do respectivo cartão de identificação aeroportuário que permite o acesso às zonas restritas de segurança, os membros do pessoal devem ter sido aprovados num inquérito pessoal realizado pelo Estado-Membro em que o aeroporto se situa. Esta disposição não se aplica aos membros da tripulação de voo titulares de um cartão de identificação de tripulante referido no ponto 4.

1.3 Rastreio das pessoas distintas dos passageiros e dos objectos transportados

1. As pessoas distintas dos passageiros e os objectos transportados serão submetidos a um rastreio realizado numa base aleatória e contínua à entrada das zonas restritas de segurança para impedir a introdução de artigos proibidos nessas zonas.

2. Todas as pessoas distintas dos passageiros e os objectos transportados serão submetidos a um rastreio à entrada das partes críticas das zonas restritas de segurança para impedir a introdução de artigos proibidos nessas partes.

1.4 Controlo dos veículos

Os veículos serão controlados à entrada das zonas restritas de segurança para impedir a introdução de artigos proibidos nessas zonas.

1.5 Vigilância, rondas e outros controlos físicos

Será assegurada a vigilância, a realização de rondas e de outros controlos físicos nas zonas restritas de segurança e em todas as zonas adjacentes de acesso público para identificar comportamentos suspeitos, vulnerabilidades que possam ser exploradas para a prática de actos de interferência ilegal e dissuadir as pessoas de praticar tais actos.

2. ZONAS DEMARCADAS DOS AEROPORTOS

As aeronaves estacionadas nas zonas demarcadas dos aeroportos às quais se apliquem as medidas alternativas referidas no terceiro parágrafo do n.º 2 do artigo 4.º serão separadas das aeronaves às quais se apliquem plenamente as normas comuns estabelecidas no anexo, de forma a evitar que as normas de segurança aplicadas às aeronaves, aos passageiros, à bagagem e à carga sejam comprometidas.

3. SEGURANÇA DA AERONAVE

1. Em caso de desembarque dos passageiros, realizar-se-á um controlo da aeronave antes da partida para garantir a inexistência de artigos proibidos a bordo.
2. Todas as aeronaves serão protegidas contra interferências não autorizadas.
3. As aeronaves que não tenham sido protegidas contra interferências não autorizadas serão revistadas.

4. PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINE

4.1 Rastreio dos passageiros e da bagagem de cabine

1. Todos os passageiros em início de viagem, em transferência e em trânsito, bem como a respectiva bagagem de cabine, serão submetidos ao rastreio para impedir a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança e a bordo da aeronave.
2. Os passageiros em transferência e a respectiva bagagem de cabine podem ser dispensados do rastreio nas seguintes situações:
   a) à chegada de um Estado-Membro, excepto se a Comissão ou esse Estado-Membro comunicarem que esses passageiros e as respectivas bagagens de cabine não podem considerar-se rastreados em conformidade com as normas comuns; ou
   b) à chegada de um país terceiro com o qual a Comunidade tenha concluído um acordo referido no artigo 17.º que reconheça que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabine foram rastreados segundo normas de segurança equivalentes às normas comunitárias.
3. Os passageiros em trânsito e a respectiva bagagem de cabine podem ser dispensados do rastreio nas seguintes situações:
   a) caso permaneçam a bordo da aeronave; ou
   b) caso não se misturem com os passageiros rastreados que partem do aeroporto, à excepção dos que embarcam na mesma aeronave; ou
   c) à chegada de um Estado-Membro, excepto se a Comissão ou esse Estado-Membro comunicarem que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabine não podem considerar-se rastreados em conformidade com as normas comuns; ou

d) à chegada de um país terceiro com o qual a Comunidade tenha concluído um acordo referido no artigo 17.º que reconheça que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabine foram rastreados segundo normas de segurança equivalentes às normas comunitárias.

4.2 Protecção dos passageiros e da bagagem de cabine

1. Os passageiros e a respectiva bagagem de cabine serão protegidos contra interferências não autorizadas a partir do ponto em que são rastreados até à partida da aeronave em que são transportados.

2. Os passageiros rastreados que partem do aeroporto não se misturarão com os passageiros que chegam ao aeroporto, excepto:

   a) à chegada de um Estado-Membro, desde que a Comissão ou esse Estado-Membro não tenham comunicado que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabine não podem considerar-se rastreados em conformidade com as normas comuns; ou

   b) à chegada de um país terceiro com o qual a Comunidade tenha concluído um acordo referido no artigo 17.º que reconheça que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabine foram rastreados segundo normas de segurança equivalentes às normas comunitárias.

4.3 Passageiros potencialmente perturbadores

Antes da partida, os passageiros potencialmente perturbadores serão submetidos às medidas de segurança adequadas.

5. BAGAGEM DE PORÃO

5.1 Rastreio da bagagem de porão

1. Toda a bagagem de porão será rastreada antes do embarque na aeronave.

2. A bagagem de porão em transferência pode ser dispensada do rastreio nas seguintes situações:

   a) à chegada de um Estado-Membro, excepto se a Comissão ou esse Estado-Membro comunicarem que essa bagagem de porão não pode considerar-se rastreada em conformidade com as normas comuns; ou

   b) à chegada de um país terceiro com o qual a Comunidade tenha concluído um acordo referido no artigo 17.º que reconheça que essa bagagem de porão foi rastreada segundo normas de segurança equivalentes às normas comunitárias.

3. A bagagem de porão em trânsito pode ser dispensada do rastreio caso permaneça a bordo da aeronave.

5.2 Protecção da bagagem de porão

A bagagem de porão a transportar numa aeronave será protegida contra interferências não autorizadas desde o ponto em que é rastreada ou aceite à guarda da transportadora aérea, consoante a circunstância que ocorrer primeiro, até à partida da aeronave em que deve ser transportada.

5.3 Reconciliação de bagagem

1. Cada artigo de bagagem de porão será identificado como acompanhado ou não acompanhado. A bagagem de porão de um passageiro registado para um voo mas que não se encontre a bordo da aeronave será identificada como não acompanhada.

2. A bagagem de porão não acompanhada não será transportada, excepto se tiver sido separada devido a factores estranhos ao controlo do passageiro ou se for submetida a controlos de segurança suplementares.

6. CARGA

6.1 Controlos de segurança para a carga

1. Toda a carga será submetida a controlos de segurança antes do embarque na aeronave. As transportadoras aéreas não aceitarão transportar carga numa aeronave se a aplicação dos controlos de segurança não for confirmada e assegurada por um agente habilitado, um expedidor conhecido ou um expedidor avençado.

2. A carga em transferência será submetida aos controlos de segurança especificados nos actos de execução.

3. A carga em trânsito pode ser dispensada dos controlos de segurança caso permaneça a bordo da aeronave.

6.2 Protecção da carga

1. A carga a transportar numa aeronave será protegida contra interferências não autorizadas desde o ponto em que são aplicados os controlos de segurança até à partida da aeronave em que deve ser transportada.

2. A carga que não for protegida de modo adequado contra interferências não autorizadas após a aplicação dos controlos de segurança será submetida a rastreio.

7. CORREIO E MATERIAL DA TRANSPORTADORA AÉREA

O correio e o material da transportadora aérea serão submetidos a controlos de segurança e posteriormente protegidos até ao embarque na aeronave para impedir a introdução de artigos proibidos a bordo da aeronave.

8. PROVISÕES DE BORDO

As provisões a bordo, incluindo os produtos de restauração, destinados ao transporte ou à utilização a bordo da aeronave serão submetidos a controlos de segurança e posteriormente protegidos até ao embarque na aeronave para impedir a introdução de artigos proibidos a bordo da aeronave.

9. PROVISÕES DO AEROPORTO

As provisões destinadas à venda ou utilização nas zonas restritas de segurança dos aeroportos, incluindo as mercadorias das lojas francas (*duty free*) e dos restaurantes, serão submetidas a controlos de segurança para impedir a introdução de artigos proibidos nessas zonas.

10. MEDIDAS DE SEGURANÇA DURANTE O VOO

1. Sem prejuízo das regras de segurança da aviação aplicáveis, durante o voo, será impedida a entrada de pessoas não autorizadas na cabine da tripulação de voo.

2. Sem prejuízo das regras de segurança da aviação aplicáveis, durante o voo, os passageiros potencialmente perturbadores serão submetidos às medidas de segurança adequadas.

3. Se, no decurso de um voo, um passageiro tentar cometer um acto de interferência ilegal, serão adoptadas as medidas de segurança adequadas para impedir a prática desse acto.

4. Não são permitidas armas a bordo da aeronave, salvo autorização do Estado-Membro em causa e respeito das condições de segurança exigidas.

5. Os agentes de segurança a bordo só podem ser afectados a bordo de uma aeronave se forem respeitadas as condições exigidas de segurança e formação. Os Estados-Membros têm o direito de não autorizar agentes de segurança a bordo dos voos das transportadoras aéreas por eles licenciadas.

6. O disposto nos pontos 1 a 5 aplica-se exclusivamente às transportadoras aéreas comunitárias.

11. RECRUTAMENTO E FORMAÇÃO DO PESSOAL

1. As pessoas que executam ou são responsáveis pela execução do rastreio, do controlo de acesso ou de outros controlos de segurança serão recrutadas, formadas e certificadas de modo a assegurar que estão habilitadas e têm as competências para desempenhar as funções que lhes serão atribuídas.

2. As pessoas distintas dos passageiros que devam ter acesso às zonas restritas de segurança receberão formação em matéria de segurança antes da emissão de um cartão de identificação aeroportuário ou de um cartão de identificação de tripulante.

3. A formação referida nos pontos 1 e 2 será inicial e contínua.

4. Os instrutores envolvidos na formação das pessoas mencionadas nos pontos 1 e 2 serão qualificados.

12. EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

Os equipamentos utilizados para o rastreio, o controlo de acesso e os restantes controlos de segurança devem ser adequados à realização dos controlos em causa.