

SUBPARTE R

TRANSPORTE AÉREO DE MERCADORIAS PERIGOSAS

OPS 1.1145

Generalidades

O operador deve dar cumprimento às disposições aplicáveis contidas nas Instruções Técnicas, independentemente de:

- a) O voo se realizar total ou parcialmente dentro ou completamente fora do território de um Estado; ou
- b) Ser detentor de uma aprovação para o transporte de mercadorias perigosas, em conformidade com a OPS 1.1155.

OPS 1.1150

Terminologia

- a) Os termos utilizados nesta subparte têm o seguinte significado:
 - 1) Lista de procedimentos de aceitação de mercadoria perigosa. Um documento utilizado para a verificação externa de volumes de mercadorias perigosas e respectiva documentação, com vista a determinar que foram cumpridos os requisitos aplicáveis.
 - 2) Aprovação. Exclusivamente para efeitos do cumprimento da OPS 1.1165 b) 2, uma autorização prevista nas Instruções Técnicas e emitida por uma Autoridade, para o transporte de mercadorias perigosas cujo transporte é normalmente proibido ou para outros fins, conforme especificado nas Instruções Técnicas.
 - 3) Avião cargueiro. Qualquer avião que transporte carga ou bens mas não passageiros. Neste contexto, as seguintes pessoas não são consideradas passageiros:
 - i) Tripulantes;
 - ii) Empregados do operador autorizados e transportados em conformidade com as instruções contidas no Manual de Operações de Voo;
 - iii) Um representante autorizado da Autoridade;
 - iv) Uma pessoa com funções respeitantes a alguma carga em particular, a bordo.
 - 4) Mercadorias perigosas. Artigos ou substâncias susceptíveis de constituir um risco para a saúde, a segurança, a propriedade ou o ambiente e que constam da lista de mercadorias perigosas das Instruções Técnicas ou estão classificados em conformidade com as referidas instruções.
 - 5) Acidente com mercadoria perigosa. Ocorrência associada e relacionada com o transporte de mercadorias perigosas, que resulta em danos fatais ou graves a pessoas ou em sérios danos à propriedade.
 - 6) Incidente com mercadoria perigosa. Uma ocorrência, que não um acidente com mercadoria perigosa, associada e relacionada com o transporte de mercadoria perigosa, ocorrendo não necessariamente a bordo do avião, e que resulte em danos a pessoas ou propriedade, em incêndio, em derrame ou fuga de fluido, em radiação ou outro indício de que a integridade da embalagem não se manteve. Qualquer ocorrência relacionada com o transporte de mercadoria perigosa e que ponha seriamente em risco a segurança do avião ou dos seus ocupantes também constitui um incidente de mercadoria perigosa.
 - 7) Documento de transporte de mercadoria perigosa. Um documento que é especificado nas Instruções Técnicas. É preenchido pela pessoa que entrega a mercadoria perigosa para transporte e contém informação acerca da mercadoria.
 - 8) Isenção. Exclusivamente para efeitos do cumprimento do disposto nesta subparte, uma autorização prevista nas Instruções Técnicas e emitida por todas as autoridades competentes, que concede dispensa dos requisitos das Instruções Técnicas.
 - 9) Contentor de carga. Um contentor de carga é um artigo de equipamento de transporte de materiais radioactivos, desenhado para facilitar o transporte de tais materiais, quer embalados ou não, por uma ou mais formas de transporte. (Nota: Ver o Dispositivo de Carga Unitária, quando as mercadorias não forem material radioactivo.)

- 10) Agente de assistência ("handling"). Uma agência que efectua, em nome do operador, algumas ou todas as funções deste, incluindo a recepção, o carregamento, o descarregamento, a transferência ou outro tratamento de passageiros ou carga.
- 11) "Overpack". Um recipiente utilizado por um transportador único, contendo uma ou mais embalagens, constituindo uma unidade para efeitos de manuseamento e armazenagem. [Nota: Não é incluído nesta definição o Dispositivo de Carga Unitária ("Unit Load Device").]
- 12) Pacote. O produto completo da operação de embalagem e da preparação do produto para o transporte.
- 13) Embalagem. Receptáculos e outros componentes ou materiais necessários para que o receptáculo desempenhe a sua função de contenção.
- 14) Lesões sérias. Danos sofridos por uma pessoa num acidente e que:
 - i) Conduzam à hospitalização da vítima por mais de 48 horas, iniciadas num espaço de sete dias a contar da data dos danos sofridos; ou
 - ii) Resultem em fractura de qualquer osso (excepto fracturas simples de dedos ou nariz); ou
 - iii) Envolvam laceração que cause hemorragia grave, ou danos a nervos, músculos ou tendões; ou
 - iv) Envolvam lesões de qualquer órgão interno;
 - v) Envolvam queimaduras de segundo ou terceiro grau ou qualquer queimadura que afecte mais do que 5 % da superfície do corpo; ou
 - vi) Envolvam exposição verificada a substâncias infecciosas ou danos por radiações.
- 15) Instruções Técnicas. A última edição efectiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo o suplemento e qualquer adenda, aprovadas e publicadas por decisão do Conselho da Organização Internacional da Aviação Civil (Doc OACI 9284-AN/905).
- 16) Dispositivo de Carga Unitária ("Unit Load Device"). Qualquer tipo de contentor de aeronave, paleta de aeronave com rede ou paleta com rede sobre um iglu. (Nota: Esta definição não contém o "overpack"; para um contentor com materiais radioactivos, ver a definição de contentor de carga.)

OPS 1.1155

Aprovação para transporte de mercadorias perigosas

- a) O operador não deverá transportar mercadorias perigosas, excepto se aprovado para o fazer pela Autoridade.
- b) Antes da emissão de uma aprovação para o transporte de mercadorias perigosas, o operador demonstrará à Autoridade que foi ministrada formação adequada, que todos os documentos pertinentes (por exemplo, para assistência em terra, assistência ao avião, formação) contêm informações e instruções sobre mercadorias perigosas e que foram criados procedimentos para garantir a assistência, em condições de segurança, às mercadorias perigosas em todas as fases do transporte aéreo.

Nota: A isenção ou aprovação previstas na OPS 1.1165 b) 1) ou 2) entendem-se em aditamento ao que precede e as condições mencionadas na alínea b) podem não ser necessariamente aplicáveis.

OPS 1.1160

Âmbito

Artigos e substâncias que, de outro modo, seriam classificados como mercadorias perigosas, mas que não se encontram subordinados às Instruções Técnicas, em conformidade com as partes 1 e 8 das referidas instruções, e que são excluídos do disposto nesta subparte, desde que:

- a) Quando colocados a bordo com a aprovação do operador para prestação, durante o voo, de assistência médica ao paciente sejam:
 - 1) Transportados para utilização durante o voo; ou façam parte do equipamento permanente do avião, quando este tiver sido adaptado para utilização especializada na evacuação médica; ou transportados num voo feito pelo mesmo avião para recolha de um paciente ou após a entrega deste, quando for impraticável carregar ou descarregar as mercadorias por ocasião do voo em que o paciente é transportado, mas com a intenção de as descarregar logo que possível; e

- 2) Quando colocadas a bordo com a aprovação do operador para prestação, durante o voo, de assistência médica a um paciente, as mercadorias perigosas limitar-se-ão ao seguinte, devendo ser mantidas na posição em que são utilizadas, ou acomodadas de forma segura, quando não estiverem a ser utilizadas, e amarradas de forma adequada durante a descolagem e a aterragem e em todas as ocasiões consideradas necessárias pelo comandante por motivos de segurança:
 - i) Cilindros de gás que devem ter sido fabricados especificamente para o fim de conter e transportar aquele gás em particular;
 - ii) Medicamentos e outro material médico que deve estar sob o controlo de pessoal especializado, durante o tempo em que estão a uso a bordo do avião;
 - iii) Equipamento contendo baterias de célula húmida que deve ser mantido e, quando necessário, amarrado em posição vertical para impedir o derrame do electrólito.
- b) Devam encontrar-se a bordo do avião e estejam em conformidade com os requisitos pertinentes, ou por razões operacionais, embora os artigos e as substâncias que se destinam a efectuar substituições ou que foram retirados para substituição devam ser transportados num avião conforme especificado nas Instruções Técnicas.
- c) Se encontrem na bagagem:
 - 1) Transportada por passageiros ou membros da tripulação, em conformidade com as Instruções Técnicas; ou
 - 2) Tenham sido separados do seu proprietário durante o trânsito (por exemplo, bagagem perdida ou bagagem incorrectamente encaminhada), mas sejam transportados pelo operador.

OPS 1.1165

Limitações de transporte de mercadorias perigosas

- a) O operador deverá assegurar que não são transportados, em nenhum avião, os artigos e as substâncias ou outras mercadorias declaradas perigosas especificamente identificados por nome ou geralmente descritos nas Instruções Técnicas como proibidos para transporte em quaisquer circunstâncias.
- b) O operador não transportará artigos e substâncias ou outras mercadorias declaradas perigosas, identificados nas Instruções Técnicas como proibidos para transporte em circunstâncias normais, a menos que sejam cumpridos os seguintes requisitos dessas Instruções:
 - 1) Todos os Estados envolvidos tenham concedido as isenções necessárias, em conformidade com os requisitos das Instruções Técnicas; ou
 - 2) Todos os Estados envolvidos tenham concedido uma aprovação nos casos em que as Instruções Técnicas indicam que apenas é exigida tal aprovação.

OPS 1.1190

Intencionalmente em branco

OPS 1.1195

Aceitação de mercadoria perigosas

- a) O operador não aceitará mercadorias perigosas, a menos que:
 - 1) A embalagem, o "overpack" ou o contentor de carga tenham sido inspeccionados, de acordo com os procedimentos de aceitação indicados nas Instruções Técnicas;
 - 2) Sejam acompanhadas de dois exemplares de um documento de transporte de mercadorias perigosas, excepto quando as Instruções Técnicas prevejam disposições em contrário;
 - 3) Seja utilizada a língua inglesa para:
 - i) A marcação e etiquetagem da embalagem;
 - e
 - ii) O documento de transporte de mercadorias perigosas,para além de quaisquer outros requisitos linguísticos.

- b) O operador utilizará uma lista de verificação para aceitação de carga que permitirá averiguar todos os detalhes relevantes a verificar e deve ser de molde a permitir o registo dos resultados da verificação de aceitação por meios manuais, mecânicos ou informatizados.

OPS 1.1200

Inspeção de danos, fugas ou contaminação

- a) O operador deverá assegurar-se de que:
- 1) São inspeccionados todos os pacotes, "overpacks" e contentores de carga quanto a indícios de derrames ou danos, imediatamente antes de embarcar a carga num avião ou num dispositivo unitário de carga, conforme especificado nas Instruções Técnicas;
 - 2) Nenhum dispositivo unitário de carga é embarcado num avião, salvo se tiver sido inspeccionado, de acordo com as Instruções Técnicas, e se verifique que não apresenta indícios de derrame ou danos no material que contém;
 - 3) Não são embarcados volumes ou contentores de carga danificados ou com derrames;
 - 4) São retirados do avião quaisquer volumes de mercadorias perigosas que apresentem danos ou derrames ou que são tomadas as medidas necessárias para que a sua retirada do avião seja efectuada por uma entidade, autoridade ou organização adequada. No caso de se detectarem danos ou derrames, o compartimento de carga deverá ser inspeccionado de modo a assegurar que se encontre em condições adequadas ao transporte e que não ocorreram danos nem contaminação do avião ou da sua carga; e
 - 5) No desembarque do avião, os volumes, as embalagens e os contentores de carga são inspeccionados quanto a indícios de danos ou derrames e, se existir qualquer indício de dano ou derrame, a área de armazenamento da carga perigosa é inspeccionada, quanto a danos e contaminações.

OPS 1.1205

Eliminação da contaminação

- a) O operador deverá assegurar-se de que:
- 1) É eliminada sem demora qualquer contaminação resultante de derrame ou dano relacionado com os artigos ou as embalagens que contêm mercadorias perigosas e são tomadas medidas para anular qualquer risco, conforme especificado nas Instruções Técnicas; e
 - 2) É imediatamente retirado de serviço um avião que tenha sido contaminado por material radioactivo e não volta a ser colocado ao serviço até o nível de radiação, em qualquer superfície acessível, e a contaminação não controlada não serem superiores aos valores indicados nas Instruções Técnicas.
- b) Em caso de incumprimento de qualquer limite das Instruções Técnicas aplicável ao nível de radiação ou à contaminação
- 1) O operador deve:
 - i) Garantir que o transportador seja informado, caso o incumprimento seja identificado durante o transporte;
 - ii) Tomar medidas imediatas para mitigar as consequências do incumprimento;
 - iii) Comunicar o incumprimento ao transportador e à(s) Autoridade(s) competente(s), respectivamente, logo que possível e imediatamente, caso tenha ocorrido ou esteja a ocorrer uma situação de emergência;
 - 2) O operador deve igualmente, no âmbito das suas responsabilidades:
 - i) Investigar o incumprimento e as suas causas, circunstâncias e consequências;

- ii) Tomar medidas adequadas para remediar as causas e as circunstâncias que conduziram ao incumprimento e para evitar uma repetição de circunstâncias semelhantes que conduziram ao incumprimento;
- iii) Comunicar à(s) Autoridade(s) competente(s) as causas do incumprimento e as medidas correctivas ou preventivas tomadas ou a tomar.

OPS 1.1210

Restrições de carga

- a) Cabina de passageiros e cabina de pilotagem. O operador deverá assegurar-se de que as mercadorias perigosas não são transportadas na cabina do avião destinada aos passageiros nem na cabina de pilotagem, excepto se especificado nas Instruções Técnicas.
- b) Compartimentos de carga. O operador deverá assegurar-se de que as mercadorias perigosas são embarcadas separadamente, arrumadas e amarradas de acordo com as indicações das Instruções Técnicas.
- c) Mercadorias perigosas destinadas apenas a transporte em aviões cargueiros. O operador deverá assegurar-se de que os volumes contendo mercadorias perigosas, com a etiqueta "Apenas aviões cargueiros", são transportados num avião cargueiro e embarcados conforme especificado nas Instruções Técnicas.

OPS 1.1215

Prestação de informação

- a) Informação ao pessoal. O operador deve fornecer informação no manual de operações e/ou noutros manuais adequados que permita ao pessoal assumir as suas responsabilidades relativamente ao transporte de mercadorias perigosas, conforme especificado nas Instruções Técnicas, incluindo as medidas a tomar em caso de emergências envolvendo mercadorias perigosas. Quando aplicável, a referida informação deve também ser fornecida ao seu agente de "handling" (assistência).
- b) Informação aos passageiros e a outras pessoas:
 - 1) O operador deverá assegurar-se de que a informação é difundida em conformidade com o disposto nas Instruções Técnicas, a fim de avisar os passageiros quanto ao tipo de artigos proibidos para transporte a bordo do avião; e
 - 2) O operador deverá certificar-se de que são dispostos avisos nos pontos de aceitação de carga, dando informações quanto ao transporte de mercadorias perigosas.
- c) Informação ao comandante. O operador deverá assegurar-se de que:
 - 1) O comandante dispõe de informação escrita sobre as mercadorias perigosas a transportar num avião, conforme especificado nas Instruções Técnicas;
 - 2) É prestada informação destinada a ser utilizada em resposta a emergências em voo, conforme especificado nas Instruções Técnicas;
 - 3) É conservado em terra um exemplar legível da informação escrita ao comandante, em local facilmente acessível, até ao fim do voo a que se refere a informação escrita. Esse exemplar, ou a informação nele contida, deve ser de fácil acesso para os aeródromos da última partida e do próximo ponto de chegada previsto, até ao fim do voo a que se refere a informação;
 - 4) Quando são transportadas mercadorias perigosas num voo que se efectua total ou parcialmente fora do território de um Estado, é utilizada a língua inglesa para a informação escrita ao comandante, para além de quaisquer outros requisitos linguísticos.

(Ver quadro 1 do apêndice 1 à OPS 1.1065 para o período de conservação do documento.)

- d) Informação em caso de incidente ou acidente com um avião:
 - 1) O operador de um avião envolvido num incidente deverá, quando solicitado, dar quaisquer informações, conforme previsto nas Instruções Técnicas;

- 2) O operador de um avião envolvido num acidente ou num incidente grave deverá prestar eventuais informações, sem demora, conforme previsto nas Instruções Técnicas;
 - 3) O operador de um avião incluirá procedimentos nos manuais e nos planos de contingência de acidentes adequados, a fim de permitir a prestação desta informação.
- e) Informação no caso de emergência em voo:
- 1) Em caso de ocorrência de uma emergência em voo, o comandante dará conhecimento à unidade competente dos serviços de tráfego aéreo, logo que a situação o permita, de quaisquer mercadorias perigosas transportadas como carga a bordo do avião, conforme especificado nas Instruções Técnicas.

OPS 1.1220

Programas de formação

- a) O operador deverá estabelecer e manter programas de formação de pessoal, conforme indicado nas Instruções Técnicas, que devem ser aprovados pela Autoridade.
- b) O operador deverá garantir que o pessoal recebe formação sobre os requisitos, proporcional às suas responsabilidades.
- c) O operador deverá garantir que a formação é ministrada ou verificada, quando emprega uma pessoa num cargo que envolve o transporte aéreo de mercadorias perigosas.
- d) O operador deverá assegurar que todo o pessoal que recebe formação seja submetido a um teste para verificar a compreensão das suas responsabilidades.
- e) O operador deverá assegurar-se de que todo o pessoal que necessita de formação sobre mercadorias perigosas recebe formação contínua a intervalos não superiores a dois anos.
- f) O operador deverá assegurar-se de que são mantidos os registos de formação sobre mercadorias perigosas de todo o pessoal, tal como exigido pelas Instruções Técnicas.
- g) O operador deverá assegurar-se de que o pessoal do seu agente de "handling" (assistência) recebe formação, tal como exigido pelas Instruções Técnicas.

OPS 1.1225

Comunicação de acidentes e incidentes com mercadorias perigosas

- a) O operador deverá comunicar acidentes e incidentes com mercadorias perigosas à Autoridade e à Autoridade competente do Estado em que o acidente ou o incidente ocorreu, conforme previsto no apêndice 1 à OPS 1.1225. O primeiro relatório deverá ser despachado num espaço de 72 horas após a ocorrência, excepto se circunstâncias excepcionais o impedirem, e incluir os pormenores conhecidos naquele momento. Se necessário, deverá ser elaborado um outro relatório, o mais rapidamente possível, com quaisquer informações adicionais que tenham sido constatadas.
- b) O operador deverá igualmente comunicar à Autoridade e à Autoridade competente do Estado em que se registou a ocorrência a descoberta de mercadorias perigosas não declaradas ou incorrectamente declaradas detectadas na carga ou nas bagagens dos passageiros, conforme previsto no apêndice 1 à OPS 1.1225. O primeiro relatório deverá ser despachado num espaço de 72 horas após a descoberta, excepto se circunstâncias excepcionais o impedirem, e incluir os pormenores conhecidos naquele momento. Se necessário, deverá ser elaborado um outro relatório, o mais rapidamente possível, com quaisquer informações adicionais que tenham sido constatadas.

*Apêndice 1 à OPS 1.1225***Comunicação de incidentes e acidentes com mercadorias perigosas**

1. O operador garantirá que qualquer tipo de incidente ou acidente com mercadorias perigosas seja comunicado, independentemente do facto de as mercadorias perigosas estarem contidas na carga, no correio, na bagagem dos passageiros ou na bagagem da tripulação. A descoberta de mercadorias perigosas não declaradas ou incorrectamente declaradas na carga, no correio ou na bagagem deve igualmente ser comunicada.
 2. O primeiro relatório será despachado num espaço de 72 horas após a ocorrência, excepto se circunstâncias excepcionais o impedirem. Pode ser enviado por qualquer meio, incluindo e-mail, telefone ou fax. Este relatório incluirá os pormenores conhecidos nesse momento, em conformidade com os títulos mencionados no parágrafo 3. Se necessário, será elaborado um outro relatório, o mais rapidamente possível, com indicação de todos os pormenores conhecidos no momento do envio do primeiro relatório. Se um relatório tiver sido apresentado verbalmente, será enviada conformação escrita o mais rapidamente possível.
 3. O primeiro relatório e qualquer relatório subsequente serão o mais rigorosos possível e incluirão os seguintes dados pertinentes:
 - a) Data do incidente ou do acidente ou da descoberta das mercadorias perigosas não declaradas ou incorrectamente declaradas;
 - b) Localização, número de voo e data de voo;
 - c) Descrição das mercadorias e número de referência da carta de porte aéreo, da sacos de correio, etiqueta da bagagem, bilhete, etc.;
 - d) Nome de embarque correcto (incluindo o nome técnico, se necessário) e número UN/ID, quando conhecido;
 - e) Classe ou divisão e eventuais riscos secundários;
 - f) Tipo de embalagem e marcações sobre as especificações das embalagens;
 - g) Quantidade;
 - h) Nome e morada do transportador, passageiro, etc.;
 - i) Quaisquer outros pormenores pertinentes;
 - j) Causa suspeita do incidente ou do acidente;
 - k) Medidas tomadas;
 - l) Quaisquer outras medidas tomadas em matéria de comunicação; e
 - m) Nome, título, morada e número de telefone da pessoa que redige o relatório.
 4. Devem ser apensas ao relatório cópias dos documentos pertinentes e eventuais fotografias tiradas.
-

SUBPARTE 5

SEGURANÇA

OPS 1.1235

Requisitos de segurança

O operador deverá certificar-se de que todo o pessoal adequado está familiarizado e cumpre os requisitos pertinentes dos programas de segurança nacional do Estado do operador.

OPS 1.1240

Programas de formação e treino

O operador deverá estabelecer, manter e efectuar programas aprovados de formação e treino que permitam aos membros da tripulação do operador tomarem as medidas adequadas com vista a impedir actos de interferência ilícita, como sabotagem ou desvio ilegal de aviões, e minimizar as consequências na eventualidade de tais ocorrências. O programa de formação deve ser compatível com o Programa Nacional de Segurança da Aviação. Cada um dos membros da tripulação deve ter conhecimentos e competências relativas a todos os elementos pertinentes do programa de formação.

OPS 1.1245

Comunicação de actos de interferência ilícita

A seguir a um acto de interferência ilícita a bordo de um avião, o comandante ou, na sua ausência, o operador, deverão apresentar, sem demora, um relatório de tal acto à autoridade local apropriada e à Autoridade do Estado do operador.

OPS 1.1250

Lista de verificação dos procedimentos de busca de avião

O operador deverá assegurar-se de que existe a bordo uma lista de verificação dos procedimentos a seguir, quando se tratar de procurar uma bomba ou um engenho explosivo improvisado, em caso de suspeita de sabotagem e para efeitos de inspecção do avião em busca de armas dissimuladas, explosivos ou outros artigos perigosos, sempre que exista uma suspeita bem fundamentada de que o avião pode ser objecto de um acto de interferência ilícita. A lista de verificação deve ser acompanhada de orientações sobre a actuação adequada a adoptar quando for detectada uma bomba ou um objecto suspeito, assim como de informações sobre a localização de menor risco da bomba no avião em causa, quando fornecidas pelo titular do Certificado de Tipo.

OPS 1.1255

Segurança da cabina de pilotagem

- a) Em todos os aviões equipados com uma porta de cabina de pilotagem, esta deverá poder ser trancada, e devem ser disponibilizados ou previstos meios e procedimentos aceitáveis para a Autoridade que permitam à tripulação de cabina notificar a tripulação técnica de voo em caso de actividade suspeita ou de falhas de segurança na cabina.
- b) Todos os aviões de transporte de passageiros com uma massa máxima certificada de descolagem superior a 45 500 kg ou com uma configuração máxima aprovada superior a 60 lugares de passageiros devem ser equipados com uma porta de cabina de pilotagem que possa ser trancada e aberta a partir de qualquer lugar de piloto e que corresponda aos requisitos operacionais retroactivos de aeronavegabilidade operacional aplicáveis. A configuração da referida porta não deve impedir as operações de emergência, tal como exigido pelos requisitos operacionais retroactivos de aeronavegabilidade aplicáveis.

- c) Em todos os aviões equipados com uma porta de cabina de pilotagem conforme com a alínea b):
- 1) Essa porta deve ser fechada antes da colocação dos motores em marcha para a descolagem e será trancada sempre que exigido por um procedimento de segurança ou pelo comandante, até que o(s) motor(es) seja(m) desligado(s) após a aterragem, excepto quando se considerar necessário o acesso ou saída de pessoas autorizadas, em conformidade com o Programa Nacional de Segurança da Aviação;
 - 2) Devem ser previstos os meios para monitorizar, a partir de qualquer dos lugares dos tripulantes técnicos, a zona exterior à cabina de pilotagem na medida do necessário para identificar as pessoas que solicitem a entrada na cabina de pilotagem e para detectar comportamentos suspeitos ou uma potencial ameaça.»
-