Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B REGULAMENTO (UE) 2018/1139 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 4 de julho de 2018

relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 212 de 22.8.2018, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►M1	Regulamento Delegado (UE) 2021/1087 da Comissão de 7 de abril de 2021	L 236	1	5.7.2021
►M2	Regulamento (UE) 2024/1689 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de junho de 2024	L 1689	1	12.7.2024
►M3	Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2024	L 2803	1	11.11.2024
►M4	Regulamento Delegado (UE) 2025/870 da Comissão de 28 de fevereiro de 2025	L 870	1	5.5.2025
►M5	Regulamento (UE) 2026/1744 do Parlamento Europeu e do Conselho de 8 de julho de 2026	L 1744	1	24.7.2026

Retificado por:

►C1	Retificação, JO L 116 de 4.5.2023, p. 30 (2018/1139)

▼B

REGULAMENTO (UE) 2018/1139 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 4 de julho de 2018

relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS

Artigo 1.º

Objeto e objetivos

1. O presente regulamento tem como objetivo principal estabelecer e manter um nível elevado e uniforme de segurança operacional da aviação civil na União.

2. O presente regulamento tem também por objetivo:

a) Contribuir para a política da União mais abrangente no domínio da aviação e para a melhoria do desempenho global do setor da aviação civil;

b) Facilitar, nos domínios por ele abrangidos, a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais, proporcionando condições de igualdade para todos os intervenientes no mercado interno da aviação, e reforçar a competitividade do setor da aviação na União;

c) Contribuir para um nível elevado e uniforme de proteção ambiental;

d) Facilitar, nos domínios por ele abrangidos, a circulação de bens, pessoas e serviços em todo o mundo através do estabelecimento de uma cooperação adequada com os países terceiros e as respetivas autoridades aeronáuticas e promovendo a aceitação mútua de certificados e de outros documentos relevantes.

e) Promover a eficiência em termos de custos, nomeadamente, evitando a duplicação, e promover a eficácia dos processos de regulamentação, de certificação e de supervisão, bem como uma utilização eficiente dos recursos conexos ao nível nacional e da União;

f) Contribuir, nos domínios por ele abrangidos, para o estabelecimento e para a manutenção de um nível elevado e uniforme de segurança contra atos ilícitos na aviação civil;

▼B

g) Prestar assistência aos Estados-Membros, nos domínios por ele abrangidos, no exercício dos direitos que lhes assistem e no cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago, garantindo uma interpretação comum e a aplicação uniforme e atempada das suas disposições, conforme adequado;

h) Promover, a nível mundial, a posição da União em matéria de normas e de regras no domínio da aviação civil, estabelecendo relações de cooperação adequadas com os países terceiros e com as organizações internacionais;

i) Promover a investigação e a inovação, nomeadamente ao nível dos processos de regulamentação, de certificação e de supervisão;

j) Promover, nos domínios por ele abrangidos, a interoperabilidade técnica e operacional e a partilha das melhores práticas administrativas;

k) Apoiar a confiança dos passageiros numa aviação civil segura.

3. Os objetivos definidos nos n.os 1 e 2 devem ser alcançados, nomeadamente, através do seguinte:

a) A preparação, a adoção e a aplicação uniforme de todos os atos necessários;

b) A tomada de medidas para aperfeiçoar as normas de segurança;

c) Assegurar que as declarações apresentadas e os certificados emitidos em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução nele baseados sejam válidos e reconhecidos em toda a União, sem requisitos adicionais;

d) O desenvolvimento, com a participação dos organismos de normalização e outros organismos do setor, de normas técnicas pormenorizadas a utilizar como meios de assegurar o cumprimento do presente regulamento e, se for caso disso, dos atos delegados e de execução nele baseados;

e) A criação de uma Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação independente («Agência»);

f) Aplicação uniforme de todos os atos necessários pelas autoridades nacionais competentes e pela Agência, nas respetivas áreas de responsabilidade;

g) A recolha, análise e intercâmbio de informações para fundamentar uma tomada de decisão baseada em factos;

h) O lançamento de iniciativas de sensibilização e de promoção, incluindo formação, comunicação e difusão de informações relevantes.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável:

a) Ao projeto e ao fabrico de produtos, peças e equipamento de controlo remoto das aeronaves por pessoas singulares ou coletivas sob a supervisão da Agência ou de um Estado-Membro, na medida em que não sejam abrangidos pela alínea b);

▼B

b) Ao projeto, ao fabrico, à manutenção e operação de aeronaves, bem como aos seus motores, hélices, peças, equipamento não instalado associados e ao equipamento de controlo remoto das aeronaves, no caso de as aeronaves serem ou virem a ser:

   i) registadas num Estado-Membro, salvo se e na medida em que esse Estado-Membro tiver transferido as responsabilidades que lhe incumbem por força da Convenção de Chicago para um país terceiro e se essas aeronaves forem operadas por um operador de aeronaves de um país terceiro,

   ii) registadas num país terceiro e operadas por um operador de aeronaves estabelecido, residente ou com estabelecimento principal no território a que se aplicam os Tratados,

   iii) aeronaves não tripuladas que não estejam registadas em nenhum Estado-Membro nem em nenhum país terceiro e que sejam operadas no território a que se aplicam os Tratados por um operador de aeronaves estabelecido, residente ou com estabelecimento principal nesse mesmo território;

c) Às operações de aeronaves com destino ao, no interior ou a partir do território em que os Tratados são aplicáveis realizadas por um operador de aeronaves de um país terceiro;

d) Ao projeto, ao fabrico, manutenção e operação de equipamentos de aeródromo relacionados com a segurança utilizados ou destinados a serem utilizados nos aeródromos a que se refere a alínea e) e à prestação de serviços de assistência em escala e de AMS nesses aeródromos;

e) Ao projeto, à manutenção e à exploração de aeródromos, bem como o respetivo equipamento relacionado com a segurança utilizado nesses aeródromos, situados no território em que se aplicam os Tratados, nos seguintes casos:

   i) aeródromos abertos ao uso público,

   ii) aeródromos que oferecem serviços de transporte aéreo comercial, e

   iii) aeródromos que dispõem de uma pista por instrumentos pavimentada com uma extensão igual ou superior a 800 metros, ou que sejam exclusivamente utilizados por helicópteros que usem procedimentos de aproximação ou de descolagem por instrumentos;

f) Sem prejuízo da legislação da União e nacional aplicáveis em matéria de ambiente e de ordenamento do território, à proteção das áreas envolventes dos aeródromos a que se refere a alínea e);

g) À prestação de serviços ATM/ANS no espaço aéreo do céu único europeu e ao projeto, ao fabrico, à manutenção e à operação dos sistemas e dos componentes utilizados para a prestação desses serviços ATM/ANS;

▼M3

h) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e das responsabilidades dos Estados-Membros no que respeita ao espaço aéreo sob a sua jurisdição, à conceção de estruturas de espaço aéreo no Céu Único Europeu.

([1]) Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativo à realização do Céu Único Europeu (JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj).

▼B

2. O presente regulamento é também aplicável ao pessoal e às organizações envolvidas nas atividades a que se refere o n.º 1.

3. O presente regulamento não se aplica:

a) Às aeronaves e aos seus motores, hélices, peças, equipamentos não instalados e aos equipamentos de controlo remoto de aeronaves, quando realizam atividades ou serviços militares, aduaneiros, policiais, de busca e salvamento, de combate aos incêndios, de controlo de fronteiras, de guarda costeira ou atividades ou serviços similares, sob o controlo e a responsabilidade de um Estado-Membro, no interesse público, por um órgão ou em nome de um órgão com poderes de autoridade pública, nem ao pessoal nem às organizações envolvidas nas atividades e nos serviços realizados por essas aeronaves;

b) Aos aeródromos ou partes de aeródromos, bem como ao equipamento, ao pessoal e às organizações, controlados e operados pelas forças militares;

c) Aos serviços ATM/ANS prestados ou disponibilizados pelas forças militares, incluindo aos sistemas e os componentes, e ao pessoal e às organizações envolvidas;

d) Ao projeto, ao fabrico, à manutenção e à operação de aeronaves cujas operações implicam um risco reduzido para a segurança da aviação, conforme enumeradas no anexo I, e ao pessoal e às organizações envolvidas, a menos que tenha sido, ou se considere que tenha sido, emitido um certificado para a aeronave em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008.

No que respeita à alínea a), os Estados-Membros devem assegurar que as atividades e os serviços realizados pelas aeronaves a que se refere essa alínea têm devidamente em conta os objetivos de segurança previstos no presente regulamento. Os Estados-Membros devem ainda assegurar, se for caso disso, a separação, em condições de segurança, entre essas aeronaves e as outras aeronaves.

Sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros nos termos da Convenção de Chicago, as aeronaves abrangidas pelo anexo I do presente regulamento que estejam registadas num Estado-Membro, podem ser operadas em outros Estados-Membros, sob reserva de acordo do Estado-Membro em cujo território tenha lugar a operação. A manutenção destas aeronaves ou a alteração do seu projeto pode ser efetuada em outros Estados-Membros, desde que a manutenção e as alterações sejam realizadas sob a supervisão do Estado-Membro onde a aeronave está registada e em conformidade com os procedimentos estabelecidos na legislação nacional desse Estado-Membro.

4. Em derrogação do n.º 3, primeiro parágrafo, alínea d), o presente regulamento e os atos delegados e de execução nele baseados são aplicáveis ao projeto, ao fabrico e à manutenção dos tipos de aeronave abrangidos pelo âmbito de aplicação do anexo I, ponto 1, alíneas e), f), g), h) ou i), bem como ao pessoal e às organizações envolvidas nessas atividades, caso:

a) A organização responsável pelo projeto de um desses tipos de aeronaves tenha solicitado à Agência um certificado de tipo nos termos do artigo 11.º ou, consoante o caso, tenha apresentado à Agência uma declaração nos termos do artigo 18.º, n.º 1, alínea a), a respeito desse tipo de aeronave;

▼B

b) Esse tipo de aeronave se destine a ser produzido em série; e

c) O projeto desse tipo de aeronave não tenha sido previamente aprovado em conformidade com a legislação nacional de um Estado-Membro.

O presente regulamento e os atos delegados e de execução nele baseados são aplicáveis aos tipos de aeronave em causa a partir da data em que for emitido o certificado de tipo ou, consoante o caso, a partir da data em que for apresentada a declaração. No entanto, as disposições respeitantes à avaliação do pedido de certificado de tipo e à emissão deste pela Agência são aplicáveis a partir da data de receção do pedido.

▼M3

5. Sem prejuízo dos requisitos nacionais em matéria de segurança e de defesa e do disposto no artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2024/2803, os Estados-Membros asseguram que:

a) As instalações a que se refere o n.º 3, primeiro parágrafo, alínea b), do presente artigo que estejam abertas ao uso público; e

b) Os serviços ATM/ANS a que se refere o n.º 3, primeiro parágrafo, alínea c), do presente artigo que sejam prestados ao tráfego aéreo a que se aplica o Regulamento (UE) 2024/2803,

ofereçam um nível de segurança e de interoperabilidade com os sistemas civis tão eficaz como o que resulta da aplicação dos requisitos essenciais estabelecidos nos anexos VII e VIII do presente regulamento.

▼B

6. Os Estados-Membros podem decidir aplicar as disposições do capítulo III, secções I, II, III ou VII, a todas ou a parte das atividades referidas no n.º 3, primeiro parágrafo, alínea a), e ao pessoal e às organizações envolvidos nessas atividades se considerarem que, tendo em conta as características das atividades, do pessoal e das organizações em causa e o objetivo e âmbito das disposições em causa, estas podem ser efetivamente aplicadas.

A partir da data fixada nessa decisão, as atividades, o pessoal e as organizações em causa regem-se exclusivamente pelas disposições das secções aplicáveis e pelas disposições do presente regulamento relativas à aplicação das referidas secções.

O Estado-Membro em causa notifica sem demora a Comissão e a Agência da sua decisão e fornece-lhes todas as informações pertinentes, nomeadamente:

a) A secção ou as secções em causa;

b) As atividades, o pessoal e as organizações em causa;

c) Os motivos da sua decisão; e

d) A data a partir da qual a decisão é aplicável.

▼B

Caso, após consultar a Agência, a Comissão considere que as condições previstas no primeiro parágrafo não estão preenchidas, adota uma decisão para o efeito, por meio de um ato de execução. Uma vez notificado do referido ato de execução, o Estado-Membro em causa decide, sem demora, alterar ou revogar a decisão a que se refere o primeiro parágrafo do presente número e informa a Comissão e a Agência.

Sem prejuízo do quarto parágrafo, um Estado-Membro pode também decidir, a qualquer momento, alterar ou revogar a decisão a que se refere o primeiro parágrafo do presente número. Se for esse o caso, informa sem demora a Comissão e a Agência.

A Agência guarda no repositório a que se refere o artigo 74.º todas as decisões da Comissão e dos Estados-Membros notificadas nos termos do presente número.

A Comissão, a Agência e as autoridades competentes do Estado-Membro em causa cooperam para efeitos da aplicação do presente número.

7. Os Estados-Membros podem decidir isentar da aplicação do presente regulamento o projeto, a manutenção e a operação de um aeródromo, assim como o equipamento relacionado com a segurança utilizado nesse aeródromo caso o referido aeródromo não registe mais de 10 000 movimentos de passageiros de transporte aéreo comercial por ano nem mais de 850 movimentos relacionados com operações de carga por ano e desde que o Estado-Membro em causa garanta que essa isenção não prejudica o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 33.º.

A partir da data fixada nessa decisão de isenção, o projeto, a manutenção e a operação do aeródromo em causa, o seu equipamento relacionado com a segurança, os serviços de assistência em escala e os serviços AMS deixam de se reger pelo presente regulamento e pelos atos delegados e de execução nele baseados.

O Estado-Membro em causa notifica sem demora a Comissão e a Agência da sua decisão de isenção e das razões que a motivaram.

Caso a Comissão, após consultar a Agência, considere que a isenção decidida por um Estado-Membro não cumpre as condições previstas no primeiro parágrafo, adota uma decisão para o efeito, por meio de um ato de execução. Uma vez notificado do referido ato de execução, o Estado-Membro em causa decide, sem demora, alterar ou revogar a decisão de isenção e informa a Comissão e a Agência.

Os Estados-Membros notificam também a Comissão e a Agência das isenções que concederam nos termos do artigo 4.º, n.º 3-B), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Os Estados-Membros devem analisar, todos os anos, os dados de tráfego dos aeródromos aos quais concederam uma isenção nos termos do presente número ou do artigo 4.º, n.º 3-B), do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Se essa análise demonstrar que, durante três anos consecutivos, um desses aeródromos registou mais de 10 000 movimentos de passageiros de transporte aéreo comercial por ano ou mais de 850 movimentos relacionados com operações de carga por ano, o Estado-Membro em causa revoga a isenção concedida a esse aeródromo. Se for esse o caso, informa a Comissão e a Agência em conformidade.

▼B

A Agência guarda no repositório a que se refere o artigo 74.º todas as decisões da Comissão e dos Estados-Membros notificadas nos termos do presente número.

8. Um Estado-Membro pode decidir isentar da aplicação do presente regulamento as atividades de projeto, de fabrico, de manutenção e de operação no que diz respeito a uma ou mais das seguintes categorias de aeronaves:

a) Aviões, que não sejam aviões não tripulados, que não tenham mais de dois lugares, uma velocidade de perda mensurável ou uma velocidade estabilizada de cruzeiro mínima, em configuração de aterragem, não superior a 45 nós de velocidade-ar calibrada e uma massa máxima à descolagem (MTOM), registada pelo Estado-Membro, não superior a 600 kg para aviões não concebidos para ser operados na água ou a 650 kg para aviões concebidos para ser operados na água;

b) Helicópteros, que não sejam helicópteros não tripulados, que não tenham mais de dois lugares e uma MTOM, registada pelo Estado-Membro, não superior a 600 kg para helicópteros não concebidos para ser operados na água ou a 650 kg para helicópteros concebidos para ser operados na água;

c) Planadores, que não sejam planadores não tripulados, e planadores motorizados, que não sejam planadores motorizados não tripulados, que não tenham mais de dois lugares e uma MTOM, registada pelo Estado-Membro, não superior a 600 kg.

Contudo, no que diz respeito às categorias de aeronaves a que se refere o primeiro parágrafo, os Estados-Membros não podem tomar a decisão de isenção em relação às aeronaves para as quais tenha sido, ou se considere que tenha sido, emitido um certificado em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou com o presente regulamento, ou para as quais tenha sido apresentada uma declaração em conformidade com o presente regulamento.

9. Uma decisão de isenção tomada por um Estado-Membro nos termos do n.º 8 não impede que uma organização com o estabelecimento principal no território desse Estado-Membro decida realizar as suas atividades de projeto e de fabrico de no que diz respeito a aeronaves abrangidas por essa decisão em conformidade com o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução nele baseados. Nesse caso, a decisão de isenção tomada por um Estado-Membro nos termos do n.º 8 não se aplica a essas atividades de projeto e de fabrico nem às aeronaves projetadas e fabricadas em resultado dessas atividades.

10. Sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros nos termos da Convenção de Chicago, as aeronaves às quais a decisão de isenção tomada nos termos do n.º 8 é aplicável, registadas no Estado-Membro que tomou essa decisão, podem ser operadas noutros Estados-Membros, sob reserva de acordo do Estado-Membro em cujo território tenha lugar a operação. A manutenção dessas aeronaves ou a alteração do seu projeto pode ser efetuada noutros Estados-Membros, desde que as atividades de manutenção e de alteração do projeto sejam realizadas sob a supervisão do Estado-Membro em que a aeronave está registada e em conformidade com os procedimentos estabelecidos na legislação nacional desse Estado-Membro.

▼B

Os certificados emitidos a respeito de uma aeronave à qual se aplica uma decisão de isenção tomada nos termos do n.º 8 deve indicar claramente que esses certificados não foram emitidos com base no presente regulamento, mas sim ao abrigo da legislação nacional do Estado-Membro que os emitiu. Apenas os Estados-Membros que tenham tomado uma decisão correspondente nos termos do n.º 8 podem aceitar esses certificados nacionais.

11. As disposições nacionais do Estado-Membro que tiver tomado uma decisão de isenção nos termos do n.º 8, que regulam as atividades de projeto, de fabrico, de manutenção e de operação de aeronaves às quais essa decisão se aplica, devem ser proporcionadas em relação à natureza e ao risco da atividade em causa e devem ter em conta os objetivos e os princípios estabelecidos nos artigos 1.º e 4.º, respetivamente.

O Estado-Membro que tenha tomado uma decisão de isenção nos termos do n.º 8 notifica sem demora a Comissão e a Agência da sua decisão e presta-lhes todas as informações pertinentes, nomeadamente, a data a partir da qual a decisão é aplicável e a categoria de aeronaves abrangida pela decisão.

Um Estado-Membro pode decidir alterar ou revogar a decisão de isenção por si tomada nos termos do n.º 8. Nesse caso, informa sem demora a Comissão e a Agência.

A Agência guarda no repositório a que se refere o artigo 74.º todas as decisões dos Estados-Membros notificadas nos termos do presente número.

Uma decisão de isenção tomada por um Estado-Membro nos termos do n.º 8 aplica-se igualmente às organizações e ao pessoal envolvidos nas atividades de projeto, de fabrico, de manutenção e operação às quais essa decisão é aplicável.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) «Supervisão»: a verificação permanente, pela autoridade competente ou em seu nome, de que os requisitos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados, com base nos quais foi emitido um certificado ou relativamente aos quais foi apresentada uma declaração, continuam a ser cumpridos;

2) «Convenção de Chicago»: a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e os seus anexos, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944;

3) «Produto»: uma aeronave, um motor ou uma hélice;

4) «Peça»: um elemento de um produto, tal como definido no projeto do tipo desse produto;

▼M3

5) «ATM/ANS»: gestão do tráfego aéreo, na aceção do artigo 2.º, ponto 9, do Regulamento (UE) 2024/2803 e serviços de navegação aérea, na aceção do artigo 2.º, ponto 5, do mesmo regulamento, bem como as funções da rede a que se refere o artigo 37.º do mesmo regulamento, e serviços de produção e tratamento, formatação e fornecimento de dados ao tráfego aéreo geral para efeitos de navegação aérea;

▼B

6) «Componente ATM/ANS»: os objetos corpóreos, como os equipamentos, e os objetos incorpóreos, como os programas informáticos, dos quais depende a interoperabilidade da REGTA;

7) «Sistema ATM/ANS»: a conjugação dos componentes de bordo e no solo, bem como o equipamento espacial, que prestam apoio aos serviços de navegação aérea em todas as fases de voo;

8) «Plano diretor de ATM»: o plano aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho ([1]), nos termos do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho ([2]);

9) «Certificação»: uma forma de reconhecimento, em conformidade com o presente regulamento, com base numa avaliação adequada, de que uma pessoa singular ou coletiva, produto, peça, equipamento não instalado, equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada, aeródromo, equipamento de aeródromo relacionado com a segurança, sistema ou componente ATM/ANS ou dispositivo de treino de simulação de voo cumprem os requisitos aplicáveis do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados, mediante a emissão de um certificado que atesta essa conformidade;

10) «Declaração»: uma declaração escrita apresentada em conformidade com o presente regulamento exclusivamente sob a responsabilidade de uma pessoa singular ou coletiva abrangida pelo presente regulamento e que confirma que são cumpridos os requisitos aplicáveis do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados, no respeitante a uma pessoa singular ou coletiva, produto, peça, equipamento não instalado, equipamento de controlo remoto de uma aeronave não tripulada, equipamento de aeródromo relacionado com a segurança, sistema ATM/NS, componente ATM/ANS ou dispositivo de treino de simulação de voo;

11) «Entidade qualificada»: uma pessoa singular ou coletiva acreditada à qual podem ser atribuídas atividades específicas de certificação ou de supervisão ao abrigo do presente regulamento, por parte e sob o controlo e a responsabilidade da Agência ou de uma autoridade nacional competente;

([1]) Decisão 2009/320/CE do Conselho, de 30 de março de 2009, que aprova o Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo do Projeto de Investigação e Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (SESAR) (JO L 95 de 9.4.2009, p. 41).

([2]) Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho, de 27 de fevereiro de 2007, relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR) (JO L 64 de 2.3.2007, p. 1).

▼B

12) «Certificado»: um certificado, uma aprovação, uma licença, uma autorização, um atestado ou outro documento emitido na sequência de um processo de certificação que atestam o cumprimento dos requisitos aplicáveis;

13) «Operador de aeronave»: uma pessoa singular ou coletiva que opera ou pretende operar uma ou mais aeronaves;

14) «Operador de aeródromo»: uma pessoa singular ou coletiva que opera ou pretende operar um ou mais aeródromos;

15) «Dispositivo de treino de simulação de voo»: um tipo de dispositivo em que as condições de voo são simuladas no solo, incluindo os simuladores de voo, os dispositivos de treino de voo, os dispositivos de treino de procedimentos de voo e de navegação e os dispositivos de treino básico de voo por instrumentos;

16) «Aeródromo»: uma área definida, em terra ou na água, numa estrutura fixa, numa plataforma fixa no mar ou flutuante, incluindo os edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser utilizada, no todo ou em parte, pelas aeronaves para a realização de aterragens, descolagens ou movimentos de superfície;

17) «Equipamento de aeródromo relacionado com a segurança»: um instrumento, um equipamento, um mecanismo, um aparelho, um componente, um programa informático ou um acessório utilizados ou destinados a ser utilizados para contribuir para a operação segura das aeronaves num aeródromo;

18) «Placa»: uma área definida de um aeródromo destinada a acomodar aeronaves para efeitos de embarque ou desembarque de passageiros, bagagem, correio ou carga, abastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção;

19) «Serviço de gestão da placa ("MAS")»: o serviço prestado para regular as atividades e o movimento das aeronaves e dos veículos na placa;

20) «Serviço de informação de voo»: o serviço prestado para aconselhar e prestar informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;

21) «Tráfego aéreo geral»: todos os movimentos de aeronaves civis e de aeronaves do Estado realizados em conformidade com os procedimentos da Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»);

22) «►C1 Normas e práticas recomendadas internacionais ◄»: ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄ adotadas pela OACI em conformidade com o artigo 37.º da Convenção de Chicago;

23) «Serviço de assistência em escala»: um serviço prestado nos aeródromos, incluindo as atividades relacionadas com a segurança, nos domínios da supervisão em terra, da preparação do voo e do controlo do carregamento, da assistência a passageiros, da assistência a bagagem, da assistência a carga e correio, da assistência a aeronaves na placa, dos serviços a aeronaves, do abastecimento de combustível e óleo, e do carregamento de artigos de restauração, incluindo os casos em que operadores de aeronaves prestam estes serviços de assistência em escala a si mesmos (autoassistência);

▼B

24) «Transporte aéreo comercial»: uma operação de aeronave realizada para transportar passageiros, carga ou correio, mediante remuneração ou outra retribuição;

25) «Desempenho de segurança»: o nível de segurança obtido pela União, por um Estado-Membro ou por uma organização, conforme definido pelos seus objetivos e indicadores de desempenho de segurança;

26) «Indicador de desempenho de segurança»: um parâmetro usado para monitorizar e avaliar o desempenho de segurança;

27) «Objetivo de desempenho de segurança»: um objetivo planeado ou previsto para observância dos indicadores de desempenho de segurança ao longo de um determinado período;

28) «Aeronave»: um aparelho cuja sustentação na atmosfera se deve às reações do ar, com exceção das reações do ar contra a superfície terrestre;

29) «Equipamento não instalado»: um instrumento, equipamento, mecanismo, aparelho, componente, programa informático ou acessório transportado a bordo de uma aeronave pelo operador da aeronave, que não é uma peça da mesma e que é utilizado ou se destina a ser utilizado na operação ou no controlo de uma aeronave, que contribui para a sobrevivência dos passageiros ou que pode ter impacto na operação segura da aeronave;

30) «Aeronave não tripulada»: uma aeronave operada ou concebida para operar autonomamente, ou para ser pilotada remotamente sem piloto a bordo;

31) «Piloto remoto»: uma pessoa singular responsável por conduzir em segurança o voo de uma aeronave não tripulada operando os seus comandos de voo manualmente ou, no caso das aeronaves não tripuladas em voo automático, controlando a sua rota e apto para intervir e alterar a rota a qualquer momento;

32) «Equipamento de controlo remoto de uma aeronave não tripulada»: um instrumento, equipamento, mecanismo, aparelho, componente, programa informático ou acessório que é necessário para a operação segura de uma aeronave não tripulada, que não é uma peça da mesma e que não é transportado a bordo da aeronave não tripulada;

▼M3

33) «Espaço aéreo do céu único europeu»: o espaço aéreo por cima do território a que se aplicam os Tratados e qualquer outro espaço aéreo em que os Estados-Membros aplicam o Regulamento (UE) 2024/2803, nos termos do artigo 1.º, n.º 4, do mesmo regulamento;

34) «Autoridade nacional competente»: uma ou mais entidades designadas por um Estado-Membro, às quais foram conferidos os poderes necessários e atribuídas responsabilidades para realizar as atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e o regime sancionatório, em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução nele baseados.

▼B

Artigo 4.º

Princípios aplicáveis às medidas a tomar nos termos do presente regulamento

1. As medidas tomadas pela Comissão, pela Agência e pelos Estados-Membros nos termos do presente regulamento devem reger-se pelo seguinte:

a) Refletir o estado da técnica e as melhores práticas no domínio da aviação, bem como a experiência mundial no domínio da aviação e os progressos científicos e técnicos nos respetivos domínios;

b) Basear-se nos melhores dados e análises disponíveis;

c) Permitir uma reação imediata às causas comprovadas de acidentes, incidentes graves e violações intencionais da segurança contra atos ilícitos;

d) Ter em devida conta as interdependências entre os diferentes domínios da segurança operacional da aviação e entre a segurança operacional da aviação, a cibersegurança e os outros domínios técnicos da regulamentação aplicável ao setor da aviação;

e) Estabelecer, na medida do possível, requisitos e procedimentos baseados no desempenho e centrados nos objetivos a alcançar, admitindo simultaneamente diferentes meios para atingir esses objetivos baseados no desempenho;

f) Promover a cooperação e a utilização eficiente dos recursos entre autoridades ao nível da União e dos Estados-Membros;

g) Tomar medidas não vinculativas, incluindo medidas de promoção da segurança, sempre que possível;

h) Ter em conta os direitos e as obrigações internacionais no domínio da aviação civil da União e dos Estados-Membros, nomeadamente os previstos pela Convenção de Chicago.

2. As medidas adotadas nos termos do presente regulamento devem corresponder e ser proporcionadas à natureza e aos riscos associados a cada uma das atividades especificas a que se reportam. Na preparação e adoção dessas medidas a Comissão, a Agência e os Estados-Membros devem ter em conta, conforme pertinente para a atividade em causa:

a) Se são transportadas a bordo pessoas que não sejam tripulantes de voo e, em especial, se a operação está aberta ao público;

b) Em que medida a atividade constitui um perigo para terceiros ou para os bens no solo;

c) A complexidade, o desempenho e as características operacionais das aeronaves envolvidas;

d) O objetivo do voo, o tipo de aeronave e o tipo de espaço aéreo utilizado;

e) O tipo, a escala e a complexidade da operação ou da atividade, incluindo, se for caso disso, a dimensão e o tipo de tráfego gerido pela organização ou pessoa responsável;

▼B

f) Em que medida as pessoas afetadas pelos riscos envolvidos na operação estão em condições de avaliar e de exercer um controlo sobre esses riscos;

g) Os resultados de anteriores atividades de certificação e de supervisão.

CAPÍTULO II

GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO

Artigo 5.º

Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação

1. Após consulta à Agência e aos Estados-Membros, a Comissão adota, publica e atualiza, se necessário, um documento que descreve o funcionamento do sistema europeu de segurança operacional da aviação, incluindo as regras, as atividades e os processos usados para gerir a segurança da aviação civil ao nível da União, em conformidade com o presente Regulamento («Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação»).

2. Do Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação devem constar, pelo menos, os elementos relacionados com as responsabilidades de gestão nacional da segurança operacional descritos ►C1 nas normas e nas práticas recomendadas internacionais ◄.

O Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação descreve igualmente o processo de elaboração, adoção, atualização e execução do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação a que se refere o artigo 6.º, que conta com a colaboração estreita dos Estados-Membros e dos principais interessados.

Artigo 6.º

Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação

1. A Agência, em estreita colaboração com os Estados-Membros e os principais interessados, conforme previsto no artigo 5.º, n.º 2, segundo parágrafo, elabora, adota, publica e subsequentemente atualiza, pelo menos uma vez por ano, um Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação. Com base na avaliação das informações de segurança pertinentes, o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação identifica os principais riscos para a segurança que afetam o sistema europeu de segurança operacional da aviação e define as medidas necessárias para atenuar esses riscos.

2. A Agência, em estreita colaboração com os Estados-Membros e os principais interessados, conforme previsto artigo 5.º, n.º 2, segundo parágrafo, documenta, num portfólio específico de riscos para a segurança, os riscos para a segurança a que se refere o n.º 1 do presente artigo, e acompanha a aplicação das medidas de atenuação tomadas pelas partes em causa, incluindo, se for caso disso, a fixação de indicadores de desempenho de segurança.

3. O Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação especifica, tendo em conta os objetivos definidos no artigo 1.º, o nível de desempenho de segurança a nível da União, que a Comissão, a Agência e os Estados-Membros em conjunto visam alcançar esse nível de desempenho de segurança.

▼B

Artigo 7.º

Programa nacional de segurança operacional

1. Cada Estado-Membro, em consulta com os principais interessados, estabelece e mantém um programa nacional de segurança operacional para a gestão da segurança na aviação civil no que respeita às atividades aeronáuticas sob a sua responsabilidade («programa nacional de segurança operacional»). Esse programa é proporcionado em relação à dimensão e à complexidade dessas atividades, e coerente com o Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação.

2. O programa nacional de segurança operacional inclui, pelo menos, os elementos relacionados com as responsabilidades de gestão nacional da segurança operacional descritos ►C1 nas normas e nas práticas recomendadas internacionais ◄.

3. O programa nacional de segurança operacional define, tendo em conta os objetivos estabelecidos no artigo 1.º e o nível de desempenho de segurança a que se refere o artigo 6.º, n.º 3, o nível de desempenho de segurança a alcançar à escala nacional em relação às atividades aeronáuticas sob a responsabilidade do Estado-Membro em causa.

Artigo 8.º

Plano nacional de segurança operacional da aviação

1. O programa nacional de segurança operacional inclui ou é acompanhado de um plano nacional de segurança operacional da aviação. Tendo por base a avaliação das informações de segurança pertinentes, cada Estado-Membro, em consulta com os principais interessados, identifica nesse plano os principais riscos para a segurança que afetam o seu sistema nacional de segurança da aviação civil, e toma as medidas necessárias para atenuar esses riscos.

2. O plano nacional de segurança operacional da aviação inclui os riscos e as medidas identificadas no Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação aplicáveis ao Estado-Membro em causa. O Estado-Membro informa a Agência sobre os riscos e as medidas identificadas no Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação que não considere relevantes para o seu sistema nacional de segurança da aviação, e sobre as razões para tal.

CAPÍTULO III

REQUISITOS SUBSTANTIVOS

SECÇÃO 1

Aeronavegabilidade e proteção ambiental

Artigo 9.º

Requisitos essenciais

1. As aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), que não sejam aeronaves não tripuladas, e os seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados devem cumprir os requisitos essenciais de aeronavegabilidade estabelecidos no anexo II do presente regulamento.

▼B

2. ►M4 No respeitante ao ruído e às emissões, essas aeronaves e os seus motores, hélices, peças e equipamentos não-instalados devem estar conformes com os requisitos de proteção ambiental estabelecidos na alteração 14 do volume I, na alteração 11 do volume II e na alteração 2 do volume III do anexo 16 da Convenção de Chicago, tal como aplicável a 1 de janeiro de 2024. ◄

Os requisitos essenciais de compatibilidade ambiental estabelecidos no anexo III do presente regulamento são igualmente aplicáveis aos produtos, peças e equipamentos não instalados, na medida em que as disposições da Convenção de Chicago referidas no primeiro parágrafo do presente número não contenham requisitos de proteção ambiental.

As organizações envolvidas no fabrico, na produção e na manutenção dos produtos referidos no artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), devem estar conformes com o anexo III, ponto 8, do presente regulamento.

Artigo 10.º

Conformidade

1. No que respeita às aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea a), que não sejam aeronaves não tripuladas, e aos seus motores, hélices e peças, a conformidade com o artigo 9.º deve ser garantida de acordo com os artigos 11.º, e 12.º e artigo 15.º, n.º 1.

2. No que respeita às aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), que não sejam aeronaves não tripuladas, e aos seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados, a conformidade com o artigo 9.º deve ser garantida de acordo com os artigos 11.º a 16.º.

Artigo 11.º

Projetos de produtos

Os projetos de produtos são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado de tipo. As alterações a esses projetos são também objeto de certificação, da qual resultará a emissão de um certificado de alterações, incluindo certificados de tipo suplementares. Os projetos de reparação são objeto de certificação e deve ser-lhes emitida uma aprovação.

A aprovação é emitida no que diz respeito aos dados de adequação operacional associados a um projeto de tipo. Essa aprovação deve constar do certificado de tipo ou do certificado de tipo restrito a que se refere o artigo 18.º, n.º 1, alínea b), conforme aplicável.

O certificado do tipo, o certificado de alterações, a aprovação do projeto de reparação e a aprovação dos dados de adequação operacional são emitidos mediante requerimento, caso o requerente demonstre que o projeto de produto está conforme com a base de certificação estabelecida de acordo com o ato delegado a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), conforme aplicável, e que o projeto de tipo não apresenta aspetos ou características que o tornem incompatível do ponto de vista ambiental ou que comprometam a segurança das operações.

▼B

O certificado de tipo, o certificado de alterações, a aprovação do projeto de reparação e a aprovação dos dados de adequação operacional podem também ser emitidos sem apresentação de qualquer requerimento, por uma organização aprovada em conformidade com o artigo 15.º à qual tenha sido concedida a prerrogativa de emitir tais certificados ou aprovações de acordo com o ato delegado a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea k), caso essa organização tenha determinado que o projeto de produto satisfaz as condições estabelecidas no terceiro parágrafo do presente número.

O certificado de tipo separado não é obrigatório para os projetos de motores e de hélices que tenham sido certificados como parte de um projeto de aeronave em conformidade com o presente artigo.

Artigo 12.º

Projetos de peças

Salvo disposição em contrário prevista nos atos delegados a que se refere o artigo 19.º, os projetos de peças são objeto de certificação e deve ser-lhes emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que o projeto das peças está em conformidade com a base de certificação estabelecida de acordo com os atos delegados a que se refere o artigo 19, n.º 1, alínea b), subalínea iii).

O certificado pode também ser emitido sem apresentação de qualquer requerimento, por uma organização aprovada em conformidade com o artigo 15.º à qual tenha sido concedida a prerrogativa de emitir tais certificados de acordo com o ato delegado a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea k), caso essa organização tenha determinado que o projeto de peça está conforme com a base de certificação estabelecida de acordo com os atos delegados a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea b), subalínea iii).

O certificado de tipo separado não é obrigatório para os projetos de peças que tenham sido certificados como parte de um projeto de produto em conformidade com o artigo 11.º.

Artigo 13.º

Projetos de equipamento não instalado

Nos casos previstos nos atos delegados a que se refere o artigo 19.º, os projetos de equipamento não instalado são objeto de certificação e deve ser-lhes emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que o projeto de equipamento não instalado está em conformidade com a base de certificação estabelecida de acordo com os atos delegados a que se refere artigo 19, n.º 1, alínea b), subalínea iii).

O certificado pode também ser emitido sem apresentação de qualquer requerimento, por uma organização aprovada em conformidade com o artigo 15.º à qual tenha sido concedida a prerrogativa para emitir tais certificados de acordo com o ato delegado a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea k), caso essa organização tenha determinado que o projeto de equipamento não instalado está conforme com a base de certificação estabelecida de acordo com os atos delegados a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea b), subalínea iii).

▼B

Artigo 14.º

Aeronaves individuais

1. As aeronaves individuais são objeto de certificação e deve ser-lhes emitido um certificado de aeronavegabilidade e, nos casos previstos nos atos delegados a que se refere o artigo 19.º, um certificado de ruído.

Esses certificados são emitidos mediante requerimento, caso o requerente demonstre que a aeronave está conforme com o projeto certificado de acordo com o artigo 11.º e apta a realizar operações seguras e compatíveis com o ambiente.

2. Os certificados a que se refere o n.º 1 do presente artigo permanecem válidos enquanto a aeronave, os seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados forem mantidos em conformidade com os atos de execução relativos à aeronavegabilidade permanente a que se refere o artigo 17.º e estiverem aptos a realizar operações seguras e compatíveis com o ambiente.

Artigo 15.º

Organizações

1. Salvo disposição em contrário prevista nos atos delegados a que se refere o artigo 19.º, as organizações responsáveis pelos projetos e pela produção de produtos, peças e equipamentos não instalados são objeto de certificação e deve ser-lhes concedida uma aprovação. A aprovação é emitida mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre as regras estabelecidas nos atos delegados a que se refere o artigo 19.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º Da aprovação devem constar as prerrogativas concedidas à organização e o âmbito da aprovação.

2. A aprovação é obrigatória para:

a) As organizações responsáveis pela manutenção e gestão da aeronavegabilidade permanente de produtos, peças e equipamentos não instalados; e

b) As organizações envolvidas na formação do pessoal responsável pela colocação em serviço, após as operações de manutenção, de um produto, peça ou equipamento não instalado.

No entanto, o primeiro parágrafo não se aplica nos casos em que, em virtude dos atos de execução a que se refere o artigo 17.º, n.º 1, alínea b), tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, as aprovações não são obrigatórias.

As aprovações a que se refere o presente número são emitidas mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 17.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º.

3. Das aprovações a que se refere o n.º 2 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas à organização. Essas aprovações podem ser alteradas para acrescentar ou suprimir prerrogativas, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 17.º, n.º 1, alínea b).

▼B

4. As aprovações a que se refere o n.º 2 do presente artigo podem ser limitadas, suspensas ou revogadas se o seu titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão e de manutenção da aprovação, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 17.º, n.º 1, alínea b).

5. Se, em resultado da adoção de um ato de execução a que se refere o artigo 17.º, n.º 1, alínea b), tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, as aprovações a que se refere o n.º 2 do presente artigo não forem obrigatórias, os atos de execução a que se refere o artigo 17.º podem estabelecer que a organização em causa apresente uma declaração sobre a sua capacidade e sobre os meios que dispõe para assumir as suas responsabilidades associadas às atividades que realiza em conformidade com esses atos de execução.

Artigo 16.º

Pessoal

1. O pessoal responsável pela colocação em serviço, após as operações de manutenção, de um produto, de uma peça ou de um equipamento não instalado deve ser titular de uma licença, exceto se, em virtude da adoção dos atos de execução a que se refere o artigo 17.º, n.º 1, alínea d), e tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, essas licenças não forem obrigatórias.

A licença é emitida mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 17.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º.

2. Da licença a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas ao pessoal. A licença pode ser alterada para acrescentar ou suprimir prerrogativas, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 17.º, n.º 1, alínea d).

3. A licença referida no n.º 1 do presente artigo pode ser limitada, suspensa ou revogada se o seu titular deixar de cumprir os requisitos de emissão e de manutenção da licença, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 17.º, n.º 1, alínea d).

Artigo 17.º

Atos de execução relativos à aeronavegabilidade

1. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º, no que diz respeito às aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), que não sejam aeronaves não tripuladas, e os seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados, a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

a) As regras e os procedimentos de manutenção dos certificados a que se refere o artigo 14.º e o artigo 18.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a);

b) As regras e os procedimentos de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação das aprovações a que se refere o artigo 15.º, n.º 2, e os casos em que essas aprovações não são obrigatórias;

c) As regras e os procedimentos das declarações a que se refere o artigo 15.º, n.º 5, e os casos em que essas declarações não são obrigatórias;

▼B

d) As regras e os procedimentos de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou de revogação das licenças a que se refere o artigo 16.º, e os casos em que essas licenças não são obrigatórias;

e) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares das aprovações e licenças emitidas nos termos do artigo 15.º, n.º 2, e do artigo 16.º, e das organizações que apresentam declarações de acordo com o artigo 15.º, n.º 5;

f) As regras e os procedimentos de manutenção dos produtos, peças e equipamentos não instalados;

g) As regras e os procedimentos de gestão da aeronavegabilidade permanente das aeronaves;

h) Os requisitos de aeronavegabilidade adicionais dos produtos, peças e equipamentos não instalados, cujo projeto já tenha sido certificado, necessários para promover a melhoria da aeronavegabilidade permanente e da segurança.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

2. Ao adotar esses atos de execução, a Comissão garante o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 9.º e tem devidamente em conta ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄, em especial as enunciadas nos anexos 1, 6 e 8 da Convenção de Chicago.

▼M2

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, aquando da adoção de atos de execução nos termos do n.º 1 relativos a sistemas de inteligência artificial que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), devem ser tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

Artigo 18.º

Derrogações

1. Em derrogação do disposto nos artigos 9.º a 13.º, conforme aplicável:

a) Nos casos previstos nos atos delegados a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea d), subalínea i), a conformidade dos projetos de produtos, peças e equipamentos não instalados com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º pode ser avaliada sem que seja emitido qualquer certificado. Nesses casos, os atos delegados a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea j), definem as condições e os procedimentos da referida avaliação. Os atos delegados a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea d), subalínea i), podem prever que a organização responsável pelos projetos e pelo fabrico desses produtos, peças e equipamentos não instalados seja autorizada a declarar a conformidade dos seus projetos com os requisitos essenciais e as especificações pormenorizadas estabelecidos nos termos dos atos delegados a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea i), adotados de modo a garantir a conformidade desses projetos com os requisitos essenciais;

([1]) Regulamento (UE) 2024/1689 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, que cria regras harmonizadas em matéria de inteligência artificial e que altera os Regulamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 e (UE) 2019/2144 e as Diretivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 e (UE) 2020/1828 (Regulamento da Inteligência Artificial) (JO L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

b) Caso o projeto de aeronave não cumpra os requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º, pode ser emitido um certificado de tipo restrito. Nesse caso, esse certificado é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que o projeto de aeronave está conforme com a base de certificação estabelecida de acordo com o ato delegado a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), e que é adequado, no respeitante à aeronavegabilidade e à compatibilidade ambiental, tendo em conta a utilização prevista da aeronave.

2. Em derrogação do disposto nos artigos 9.º, 10.º e 14.º, conforme aplicável:

a) Em conformidade com os atos delegados a que se refere o artigo 19.º, é emitido um certificado de aeronavegabilidade restrito ou um certificado de ruído restrito às aeronaves cujo projeto tenha sido objeto de uma declaração em conformidade com o n.º 1, alínea a), ou às quais tenha sido emitido um certificado de tipo restrito em conformidade com o n.º 1, alínea b). Neste caso, esses certificados são emitidos mediante requerimento, caso o requerente demonstre que a aeronave está conforme com o projeto e apta a realizar operações seguras e compatíveis com o ambiente;

b) Em conformidade com os atos delegados a que se refere o artigo 19.º, pode ser emitida uma licença de voo para autorizar as operações de aeronaves que não disponham de um certificado de aeronavegabilidade válido ou de um certificado de aeronavegabilidade restrito válido. Neste caso, essa licença de voo é emitida mediante requerimento, caso o requerente demonstre que a aeronave está apta a realizar um voo básico em condições de segurança.

A licença de voo pode também ser emitida sem apresentação de qualquer requerimento, por uma organização aprovada em conformidade com o artigo 15.º à qual tenha sido concedida a prerrogativa para emitir licenças de voo de acordo com os atos delegados a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea k), ou com o ato de execução a que se refere o artigo 17.º, n.º 1, alínea e), desde que essa organização tenha determinado que a aeronave está apta a realizar um voo básico em condições de segurança.

A licença de voo está sujeita às limitações adequadas, conforme previsto nos atos delegados a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea f), e em especial sujeita às limitações para garantir a segurança de terceiros.

Artigo 19.º

Poderes delegados

1. No caso das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), que não sejam aeronaves não tripuladas, e dos seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 128.º, a fim de estabelecer regras de execução pormenorizadas a respeito:

a) Dos requisitos pormenorizados de proteção do ambiente para produtos, peças e equipamentos não instalados, nas situações referidas no artigo 9.º, n.º 2, segundo parágrafo;

b) Das condições de estabelecimento e de notificação a um requerente, pela Agência, nos termos do artigo 77.º:

   i) da base de certificação de tipo aplicável a um produto para efeitos da certificação de tipo a que se refere o artigo 11.º e o artigo 18.º, n.º 1, alínea b);

▼B

ii) da base de certificação aplicável a um produto para efeitos da aprovação dos dados de adequação operacional a que se refere o artigo 11.º, nomeadamente:

— o programa mínimo de formação para a qualificação de tipo do pessoal de certificação da manutenção,

— o programa mínimo de formação para a qualificação de tipo dos pilotos e os dados de referência para a qualificação objetiva dos simuladores associados,

— a lista de equipamento mínimo de referência, se for caso disso,

— os dados sobre o tipo de aeronave relevantes para a tripulação de cabina,

— especificações adicionais para garantir o cumprimento do disposto na secção III;

iii) da base de certificação aplicável a uma peça ou a um equipamento não instalado, incluindo equipamento e instrumentos relacionados com a segurança a que se refere o artigo 30.º, n.º 7, para efeitos da certificação a que se referem os artigos 12.º e 13.º;

c) Das condições específicas para cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º pelas aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii);

d) Das condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados a que se referem os artigos 11.º, 12.º e 13.º e o artigo 18.º, n.º 1, alínea b), e, nomeadamente:

i) as condições em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, esses certificados são ou não obrigatórios, ou são permitidas as declarações, conforme aplicável,

ii) as condições relativas ao prazo de validade desses certificados e à sua renovação, caso tenham duração limitada;

e) Das condições de emissão, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados de aeronavegabilidade e dos certificados de ruído a que se refere o artigo 14.º, n.º 1, bem como dos certificados de aeronavegabilidade restritos e dos certificados de ruído restritos a que se refere o artigo 18.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a);

f) Das condições de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão, de revogação e de utilização das licenças de voo a que se refere o artigo 18.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea b);

g) Das condições de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação das aprovações a que se refere o artigo 15.º, n.º 1, e os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, essas aprovações são ou não obrigatórias, ou são permitidas as declarações, conforme aplicável;

h) Das prerrogativas e das responsabilidades dos titulares de certificados emitidos em conformidade com os artigos 11.º, 12.º e 13.º, com o artigo 14.º, n.º 1, com o artigo 15.º, n.º 1, com o artigo 18.º, n.º 1, alínea b), e com o artigo 18.º, n.º 2, e das organizações que apresentam declarações em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, alíneas a) e g), do presente número;

▼B

i) Das condições de estabelecimento das especificações pormenorizadas aplicáveis aos projetos de produtos, de peças e de equipamentos não instalados que são objeto de uma declaração nos termos do artigo 18.º, n.º 1, alínea a);

j) Das condições e dos procedimentos de avaliação, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, alínea a), da aeronavegabilidade e da compatibilidade ambiental dos projetos de produtos, de peças e de equipamentos não instalados para os quais não é obrigatória a emissão de um certificado, incluindo as condições e as restrições para as operações;

k) Das condições em que pode ser concedida às organizações, que tenham sido objeto de aprovação em conformidade com o disposto no artigo 15.º, n.º 1, a prerrogativa de emitir os certificados a que se referem os artigos 11.º, 12.º e 13.º e o artigo 18.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea b);

2. No que respeita à aeronavegabilidade e à compatibilidade ambiental das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), que não sejam aeronaves não tripuladas, e dos seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 128.º, para alterar os anexos II e III, se tal for necessário para ter em conta o progresso técnico, operacional ou científico, ou dados no domínio da aeronavegabilidade ou da compatibilidade ambiental, a fim de alcançar os objetivos estabelecidos no artigo 1.º, e na medida do necessário para esse efeito.

3. No que diz respeito à compatibilidade ambiental das aeronaves referidas no artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), que não sejam aeronaves não tripuladas, e dos seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 128.º, para alterar as referências às disposições da Convenção de Chicago referidas no artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, a fim de as atualizar à luz das alterações subsequentes a essas disposições que entrarem em vigor após 4 de julho de 2018 e que se tornem aplicáveis em todos os Estados-Membros, na medida em que essas adaptações não alterem o âmbito de aplicação do presente regulamento.

▼M2

4. Aquando da adoção de atos delegados nos termos dos n.os 1 e 2 relativos a sistemas de inteligência artificial que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, devem ser tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

SECÇÃO II

Tripulação de voo

Artigo 20.º

Requisitos essenciais

Os pilotos e os tripulantes de cabina envolvidos nas operações das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), que não sejam aeronaves não tripuladas, bem como os dispositivos de treino de simulação de voo, as pessoas e organizações envolvidas na formação, nos exames, nas verificações e na avaliação médica desses pilotos e desses tripulantes de cabina, cumprem os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV.

▼B

Artigo 21.º

Pilotos

1. Os pilotos devem ser titulares de uma licença de piloto e de um certificado médico de piloto adequados às operações a realizar, exceto se, em virtude dos atos de execução a que se refere o artigo 23.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), e tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, essas licenças e esses certificados não forem obrigatórios.

2. A licença de piloto a que se refere o n.º 1 do presente artigo é emitida mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 23.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º

3. O certificado médico de piloto a que se refere o n.º 1 do presente artigo é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 23.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º

4. Da licença de piloto e do certificado médico de piloto a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas aos pilotos.

A licença de piloto e o certificado médico de piloto podem ser alterados para acrescentar ou suprimir prerrogativas, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 23.º, n.º 1, alínea c).

5. A licença de piloto ou o certificado médico de piloto referidos no n.º 1 do presente artigo podem ser limitados, suspensos ou revogados se o seu titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão e de manutenção da licença ou do certificado médico, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 23.º, n.º 1, alínea c).

6. A formação e a experiência com aeronaves não abrangidas pelo presente regulamento podem ser reconhecidas para efeitos da obtenção da licença de piloto a que se refere o n.º 1 do presente artigo, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 23.º, n.º 1, alínea c), subalínea iv).

Artigo 22.º

Tripulação de cabina

1. Os tripulantes de cabina envolvidos em operações de transporte aéreo comercial devem ser titulares de um atestado.

2. Tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, pode igualmente ser obrigatório que os tripulantes de cabina envolvidos em operações que não sejam de transporte aéreo comercial sejam titulares de um atestado, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 23.º, n.º 2, alínea a).

▼B

3. Os atestados a que se referem os n.os 1 e 2 do presente artigo são emitidos mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 23.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º

4. Dos atestados a que se referem os n.os 1 e 2 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas à tripulação de cabina. Os atestados podem ser alterados para acrescentar ou suprimir prerrogativas, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 23.º, n.º 2.

5. Os atestados a que se referem os n.os 1 e 2 do presente artigo podem ser limitados, suspensos ou revogados se o seu titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de manutenção do atestado, de acordo com os atos de execução adotados nos termos do artigo 23.º, n.º 2, alínea a).

6. Antes de exercerem as suas prerrogativas, e, em seguida, periodicamente, a tripulação de cabina é sujeita a uma avaliação de aptidão médica para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º no que respeita à aptidão médica, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 23.º, n.º 2, alínea b).

Artigo 23.º

Atos de execução relativos aos pilotos e à tripulação de cabina

1. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º, no que diz respeito aos pilotos envolvidos na operação de aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), que não sejam aeronaves não tripuladas, a Comissão adota de atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam regras pormenorizadas sobre:

a) As diferentes categorias de licenças de piloto e de certificados médicos de piloto a que se refere o artigo 21.º, bem como diferentes qualificações para as licenças de piloto, adequadas aos vários tipos de atividade exercida;

b) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares de licenças de piloto, de qualificações e de certificados médicos de piloto;

c) As regras e os procedimentos para a emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação das licenças de piloto, das qualificações e dos certificados médicos de piloto, nomeadamente:

   i) as regras e os procedimentos para os casos em que essas licenças, qualificações e certificados médicos não são obrigatórios,

   ii) as regras e os procedimentos para a conversão das licenças nacionais de piloto e dos certificados médicos nacionais de piloto nas licenças de piloto e nos certificados médicos de piloto a que se refere o artigo 21.º, n.º 1,

   iii) as regras e os procedimentos para a conversão das licenças nacionais de técnico de voo nas licenças de piloto a que se refere o artigo 21.º, n.º 1,

▼B

iv) as regras e os procedimentos para o reconhecimento da formação e da experiência com aeronaves não abrangidas pelo presente regulamento para a obtenção das licenças de piloto a que se refere o artigo 21.º, n.º 1.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

Ao adotar esses atos de execução, a Comissão garante o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 20.º do presente regulamento e tem devidamente em conta ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄, em especial as enunciadas no anexo 1 da Convenção de Chicago.

Esses atos de execução incluem, conforme adequado, disposições para a emissão de todos os tipos de licenças e de qualificações de piloto obrigatórias de acordo com o anexo 1 da Convenção de Chicago. Esses atos de execução podem também incluir disposições para a emissão de outros tipos de licenças e qualificações de piloto.

2. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º, no que diz respeito aos tripulantes de cabina envolvidos na operação de aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), com exceção das aeronaves não tripuladas, a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

a) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos atestados da tripulação de cabina e os casos em que os atestados são exigidos à tripulação de cabina que participa em operações que não sejam de transporte aéreo comercial;

b) As regras e os procedimentos de avaliação da aptidão médica da tripulação de cabina a que se refere o artigo 22.º;

c) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares de atestados de tripulação de cabina a que se refere o artigo 22.º

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

Artigo 24.º

Organizações de formação e centros de medicina aeronáutica

1. Os centros de medicina aeronáutica devem ser aprovados.

2. As aprovações são exigidas às organizações de formação de pilotos e às organizações de formação de tripulantes de cabina, exceto nos casos em que, em resultado da adoção de atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a), tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, essas aprovações não sejam obrigatórias.

3. As aprovações a que se referem os n.os 1 e 2 do presente artigo são emitidas mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º

▼B

4. Das aprovações a que se referem os n.os 1 e 2 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas à organização. As aprovações podem ser alteradas para acrescentar ou suprimir poderes, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a).

5. As aprovações referidas nos n.os 1 e 2 podem ser limitadas, suspensas ou revogadas se o seu titular deixar de cumprir os requisitos de emissão e de manutenção das aprovações, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a).

6. Se, em resultado da adoção dos atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a), e tendo em conta os objetivos e os princípios estabelecidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, uma aprovação a que se refere o n.º 2 do presente artigo não for obrigatória em relação a uma organização de formação de pilotos ou a uma organização de formação de tripulantes de cabina, os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea b), podem estabelecer que a organização em causa deve apresentar uma declaração sobre a sua capacidade e sobre os meios que dispõe para assumir as suas responsabilidades associadas às atividades que realiza em conformidade com esses atos de execução.

Artigo 25.º

Dispositivos de treino de simulação de voo

1. Os dispositivos de treino de simulação de voo utilizados na formação de pilotos devem dispor de um certificado, exceto se, em virtude dos atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a), e tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, esses certificados não forem obrigatórios.

2. Os certificados a que se refere o n.º 1 do presente artigo são emitidos mediante requerimento, caso o requerente demonstre que ele próprio e o dispositivo cumprem os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º

3. Dos certificados a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem constar as funcionalidades do dispositivo. Os certificados podem ser alterados de modo a refletir as alterações nas funcionalidades, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a).

4. Os certificados podem ser limitados, suspensos ou revogado se o titular ou o dispositivo deixarem de cumprir as regras e os procedimentos de emissão e de manutenção do certificado, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a).

5. Nos casos previstos nos atos de execução a que se refere to artigo 27.º, a organização responsável pela operação dos dispositivos de treino de simulação de voo deve declarar a conformidade do dispositivo com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º e com as especificações estabelecidas de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea b).

▼B

Artigo 26.º

Instrutores e examinadores

1. As pessoas responsáveis pela instrução de voo, pela instrução de voo simulado ou pela avaliação das competências de pilotos, assim como os examinadores médicos aeronáuticos, devem ser titulares de um certificado, exceto se, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a), e tendo em conta os objetivos e os princípios estabelecidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, esses certificados não forem obrigatórios.

2. Tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, pode ser exigido que as pessoas responsáveis pela formação ou pela avaliação das competências dos tripulantes de cabina sejam titulares de um certificado, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a).

3. Os certificados a que se referem os n.os 1 e 2 do presente artigo são emitidos mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º

4. Dos certificados a que se referem os n.os 1 e 2 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas.

Esses certificados podem ser alterados para acrescentar ou suprimir prerrogativas, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a).

5. Os certificados a que se referem os n.os 1 e 2 do presente artigo podem ser limitados, suspensos ou revogados se o titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão ou de manutenção dos certificados, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 27.º, n.º 1, alínea a).

Artigo 27.º

Atos de execução relativos a formação, exames, verificações e avaliação médica

1. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 20.º, no que diz respeito aos dispositivos de treino de simulação de voo e às pessoas e organizações envolvidas na formação, nos exames, nas verificações e na avaliação médica dos pilotos e tripulantes de cabina, a Comissão adota de atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

a) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação das aprovações e dos certificados a que se referem os artigos 24.º, 25.º e 26.º, e as situações em que essas aprovações e esses certificados são ou não obrigatórios;

▼B

b) As regras e os procedimentos das declarações das organizações de formação de pilotos e as organizações de formação de tripulantes de cabina a que se refere o artigo 24.º, n.º 6, e dos operadores de dispositivos de treino de simulação de voo referidos no artigo 25. º, n.º 5, e as situações em que essas declarações são obrigatórias;

c) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares das aprovações e dos certificados a que se referem os artigos 24.º, 25.º e 26.º, e das organizações que apresentam declarações de acordo com os artigos 24.º, n.º 6, e 25.º, n.º 5.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

2. Ao adotar esses atos de execução, a Comissão garante o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 20.º e tem devidamente em conta ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄, em especial as enunciadas nos anexos 1 e 6 da Convenção de Chicago.

▼M5

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, aquando da adoção de atos de execução nos termos do n.º 1 relativos a sistemas de inteligência artificial (IA) que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), são tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

Artigo 28.º

Poderes delegados

1. No que respeita aos pilotos e aos tripulantes de cabina envolvidos nas operações de aeronaves referidas no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), que não sejam aeronaves não tripuladas, e aos dispositivos de treino de simulação de voo e às pessoas e organizações envolvidas na formação, nos exames, nas verificações e na avaliação médica desses pilotos e tripulantes de cabina, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 128.º, para alterar o anexo IV, se tal for necessário para ter em conta o progresso técnico, operacional ou científico, ou dados sobre segurança relacionados com a tripulação de voo, a fim de alcançar os objetivos estabelecidos no artigo 1.º, e na medida do necessário para esse efeito.

2. As regras a que se refere o n.º 1 incluem, conforme adequado, disposições para a emissão de todos os tipos de licenças e de qualificações de piloto exigidos pela Convenção de Chicago. Essas regras podem também incluir disposições para a emissão de outros tipos de licenças e qualificações.

([1]) Regulamento (UE) 2024/1689 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, que cria regras harmonizadas em matéria de inteligência artificial e que altera os Regulamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 e (UE) 2019/2144 e as Diretivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 e (UE) 2020/1828 (Regulamento da Inteligência Artificial) (JO L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

SECÇÃO III

Operações aéreas

Artigo 29.º

Requisitos essenciais

As operações das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), que não sejam aeronaves não tripuladas, cumprem os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V e, se aplicável, nos anexos VII e VIII.

Artigo 30.º

Operadores de aeronaves

1. Tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, os atos de execução a que se refere o artigo 31.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alíneas b) e c), podem estabelecer que, para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 29.º, os operadores de aeronaves estabelecidos, residentes ou com estabelecimento principal no território a que se aplicam os Tratados:

a) Apresentem uma declaração sobre a sua capacidade e sobre os meios que dispõem para assumir as suas responsabilidades associadas à operação de aeronaves em conformidade com os atos de execução; ou

b) Sejam titulares de um certificado.

2. Os certificados a que se refere o n.º 1 do presente artigo são emitidos mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 31.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º

3. Dos certificados a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas ao operador de aeronaves. Os certificados podem ser alterados para acrescentar ou suprimir prerrogativas, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 31.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea b).

4. Os certificados a que se refere o n.º 1 do presente artigo podem ser limitados, suspensos ou revogados se o titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão e de manutenção do certificado, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 31.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea b).

5. Tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, pode ser exigido que, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 31.º, os operadores de aeronaves a que se refere o n.º 1 do presente artigo:

a) Cumpram requisitos específicos, ao celebrarem acordos de partilha de códigos ou acordos de locação;

▼B

b) Cumpram requisitos específicos, ao operarem uma aeronave registada num país terceiro;

c) Estabeleçam uma lista de equipamento mínimo (MEL) ou um documento equivalente que preveja a operação da aeronave em condições especificadas, quando determinados instrumentos, equipamentos ou funções que estejam inoperativos no início do voo.

6. Os Estados-Membros devem assegurar que as operações de aeronaves para, no interior, ou a partir do território abrangido pelos Tratados, por um operador estabelecido, residente ou com estabelecimento principal fora desse território, mas relativamente ao qual os Estados-Membros executam as funções e os deveres do Estado do operador nos termos da Convenção de Chicago, bem como as pessoas e organizações envolvidas nessas operações, garantem um nível de segurança equivalente ao estabelecido pelo presente regulamento.

7. Caso esteja previsto nos atos de execução a que se refere o artigo 31.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea g), as aeronaves são equipadas com o equipamento e com os instrumentos necessários relacionados com a segurança, certificados, se aplicável, de acordo com o ato delegado a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, alínea b), subalínea iii), incluindo um ou todos os elementos seguintes:

a) Registadores de voo;

b) Meios para detetar a posição da aeronave;

c) Meios para recuperar atempadamente os dados do registador de voo, no caso de a aeronave estar em perigo, apoiando-se nas comunicações eletrónicas em tempo real ou noutras soluções técnicas adequadas.

Artigo 31.º

Medidas de execução para as operações aéreas

1. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º, para a operação de aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), que não sejam aeronaves não tripuladas, a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

a) As regras e os procedimentos específicos para a operação de aeronaves, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º;

b) As regras e procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados a que se refere o artigo 30.º, n.º 1, alínea b), e as situações em que esses certificados são obrigatórios;

c) As regras e procedimentos para a declaração dos operadores de aeronaves a que se refere o artigo 30.º, n.º 1, alínea a), e as situações em que essas declarações são obrigatórias;

▼B

d) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares dos certificados a que se refere o artigo 30.º, n.º 1, alínea b), e dos operadores de aeronaves que apresentam declarações a que se refere o artigo 30.º, n.º 1, alínea a);

e) Os requisitos adicionais necessários para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º, aplicáveis aos operadores de aeronaves estabelecidos, residentes ou com estabelecimento principal no território a que se aplicam os Tratados, quando esses operadores celebram acordos de partilha de códigos ou acordos de locação ou quando operam uma aeronave registada num país terceiro;

f) As regras e os procedimentos aplicáveis aos operadores de aeronaves a que se refere o artigo 30.º, n.º 1, relativos à criação de uma lista de equipamento mínimo (MEL), ou um documento equivalente, e as situações em que esta é obrigatória;

g) As regras e os procedimentos de acordo com os quais uma aeronave deve ser equipada com o equipamento e com os instrumentos necessários relativos à segurança, incluindo os registadores de voo e/ou os meios referidos no artigo 30.º, n.º 7, e as regras e os procedimentos de preservação, de proteção, de utilização e, se aplicável, de transmissão segura dos dados em causa.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

2. Ao adotar esses atos de execução, a Comissão garante o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 29.º do presente regulamento e tem devidamente em conta ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄, em especial as enunciadas no anexo 6 da Convenção de Chicago.

▼M5

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, aquando da adoção de atos de execução nos termos do n.º 1 relativos a sistemas de IA que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, são tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

Artigo 32.º

Poderes delegados

1. No que diz respeito à operação das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), que não sejam aeronaves não tripuladas, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 128.º, a fim de estabelecer regras pormenorizadas a respeito das:

a) Condições a cumprir pelos operadores a que se refere ao artigo 30.º, n.º 1, e pelos seus tripulantes de voo no que respeita às limitações de tempo de voo e de serviço, bem como aos requisitos aplicáveis à tripulação de voo em matéria de repouso;

▼B

b) Condições e procedimentos necessários para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º, no respeitante à aprovação, pelas autoridades nacionais competentes, dos regimes individuais de especificação do tempo de voo e à emissão de pareceres sobre esses regimes pela Agência, nos termos do artigo 76.º, n.º 7.

2. No que respeita às operações das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), que não sejam aeronaves não tripuladas, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 128.º, para alterar o anexo V e, se aplicável, os anexos VII e VIII, se tal for necessário para ter em conta o progressos técnico, operacional ou científico, ou dados sobre segurança relacionados com as operações aéreas, a fim de alcançar os objetivos estabelecidos no artigo 1.º, e na medida do necessário para esse efeito.

▼M5

3. Aquando da adoção de atos delegados nos termos do n.º 1 relativos a sistemas de IA que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, são tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

SECÇÃO IV

Aeródromos

Artigo 33.º

Requisitos essenciais

Os aeródromos, o equipamento de aeródromo relacionado com a segurança, a exploração de aeródromos e a prestação de serviços de assistência em escala e de AMS nos aeródromos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea e), devem cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VII e, se aplicável, no anexo VIII.

Artigo 34.º

Certificação de aeródromos

1. Os aeródromos devem dispor de um certificado. Esse certificado abrange o aeródromo e o seu equipamento relacionado com a segurança, salvo se esse equipamento estiver abrangido por uma declaração ou por um certificado a que se refere o artigo 35.º, n.º 1, alíneas a) e b), respetivamente.

2. O certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que o aeródromo:

a) Está em conformidade com os atos de execução a que se refere o artigo 36.º e com a base de certificação de aeródromo prevista no n.º 5 do presente artigo; e

b) Não apresenta aspetos ou características que comprometam a segurança das operações.

▼B

3. O certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo pode ser alterado de modo a refletir as alterações no aeródromo ou no equipamento relacionado com a segurança, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 36.º, n.º 1, alínea c).

4. O certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo pode ser limitado, suspenso ou revogado se o aeródromo ou o equipamento relacionado com a segurança deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão e de manutenção do certificado, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 36.º, n.º 1, alínea c).

5. A base de certificação de um aeródromo consiste no seguinte:

a) As especificações de certificação aplicáveis ao tipo de aeródromo;

b) As disposições especificações de certificação aplicáveis para as quais tenha sido aceite um nível equivalente de segurança;

c) As especificações técnicas pormenorizadas especiais necessárias, sempre que as características do projeto de um aeródromo ou a experiência adquirida com a sua exploração tornem qualquer das especificações de certificação a que se refere a alínea a) do presente número inadequadas ou inapropriadas para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 33.º.

Artigo 35.º

Equipamento de aeródromo relacionado com a segurança

1. Tendo em conta os objetivos e os princípios estabelecidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, os atos de execução a que se refere o artigo 36.º podem estabelecer que as organizações envolvidas no projeto, no fabrico e na manutenção do equipamento de aeródromo relacionado com segurança utilizado ou destinado a ser utilizado em aeródromos abrangidos pelo presente regulamento:

a) Declarem que o referido equipamento cumpre as especificações pormenorizadas estabelecidas de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 36.º; ou

b) Sejam titulares de um certificado relativo a esse equipamento de aeródromo relacionado com a segurança.

2. O certificado a que se refere o n.º 1, alínea b), do presente artigo é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que o equipamento cumpre as especificações pormenorizadas estabelecidas de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 36.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 33.º

3. Do certificado a que se refere o n.º 1, alínea b), do presente artigo devem constar as funcionalidades do equipamento. O certificado pode ser alterado de modo a refletir as alterações dessas funcionalidades, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 36.º, n.º 1, alínea d).

▼B

4. O certificado a que se refere o n.º 1, alínea b), do presente artigo pode ser limitado, suspenso ou revogado se o equipamento deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão e de manutenção do certificado, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 36.º n.º 1, alínea d).

Artigo 36.º

Atos de execução relativos aos aeródromos e ao equipamento de aeródromo relacionado com a segurança

1. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 33.º, no que diz respeito aos aeródromos e ao equipamento de aeródromo relacionado com a segurança, a Comissão adota atos delegados, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

a) As regras e procedimentos de estabelecimento e de notificação a um requerente, nos termos do artigo 34.º, n.º 5, da base de certificação aplicável a um aeródromo, para efeitos de certificação nos termos do artigo 34.º, n.º 1;

b) As regras e procedimentos de estabelecimento e de notificação a um requerente das especificações pormenorizadas aplicáveis ao equipamento de aeródromo relacionado com a segurança, para efeitos de certificação de acordo com o artigo 35.º, n.º 1;

c) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados de aeródromo a que se refere o artigo 34.º, incluindo as restrições operacionais ligadas ao projeto específico do aeródromo;

d) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados de equipamento de aeródromo relacionado com a segurança a que se refere o artigo 35.º, n.º 1, e as situações em que esses certificados são obrigatórios;

e) As regras e os procedimentos de estabelecimento das especificações pormenorizadas aplicáveis ao equipamento de aeródromo relacionado com a segurança que é objeto de uma declaração de acordo com o artigo 35.º, n.º 1;

f) As regras e os procedimentos para as declarações, de acordo com o artigo 35.º, n.º 1, em relação ao equipamento de aeródromo relacionado com a segurança, e as situações em que essas declarações são obrigatórias;

g) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares dos certificados a que se refere o artigo 34.º e o artigo 35.º, n.º 1, e das organizações que apresentam declarações de acordo com o artigo 35.º, n.º 1;

h) As regras e os procedimentos de aceitação e de conversão dos certificados de aeródromo emitidos a nível nacional, com base na legislação nacional, nos certificados de aeródromo a que se refere o artigo 34.º do presente regulamento, incluindo as medidas já autorizadas pelo Estado-Membro em causa com base nas diferenças notificadas relativamente ao anexo 14 da Convenção de Chicago.

▼B

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

2. Ao adotar os atos de execução, a Comissão garante o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 33.º do presente regulamento e tem devidamente em conta ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄, em especial as enunciadas no anexo 14 da Convenção de Chicago.

▼M5

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, aquando da adoção de atos de execução nos termos do n.º 1 relativos a sistemas de IA que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, são tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

Artigo 37.º

Organizações

1. As organizações responsáveis pela exploração de aeródromos são objeto de certificação, e deve ser-lhes emitido um certificado. O certificado é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados a que se refere o artigo 39.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 33.º

Do certificado devem constar as prerrogativas concedidas à organização certificada e o âmbito do certificado.

2. As organizações responsáveis pela prestação de serviços de assistência em escala e de AMS nos aeródromos abrangidos pelo presente regulamento declaram a sua capacidade e a disponibilidade dos seus meios para assumir as suas responsabilidades associadas aos serviços prestados, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 33.º

Artigo 38.º

Proteção das áreas envolventes dos aeródromos

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para garantir que os aeródromos localizados no seu território estão protegidos contra atividades e desenvolvimentos nas suas áreas envolventes que sejam suscetíveis de criar riscos inaceitáveis para as aeronaves que os utilizam.

2. As organizações a que se refere o artigo 37.º, n.º 1, monitorizam as atividades e os desenvolvimentos suscetíveis de criar riscos inaceitáveis para a segurança da aviação nas áreas envolventes do aeródromo por cuja exploração são responsáveis. Tomam as medidas necessárias para atenuar esses riscos, caso os possam controlar e, não sendo esse o caso, dão conhecimento desses riscos às autoridades competentes do Estado-Membro em que o aeródromo está localizado.

▼B

3. A fim de assegurar a aplicação uniforme do presente artigo, a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

Artigo 39.º

Poderes delegados

1. No que diz respeito à exploração de aeródromos e da prestação de serviços de assistência em escala e de AMS, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 128.º, a fim de estabelecer regras pormenorizadas sobre:

a) As condições específicas para a exploração de aeródromos, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 33.º;

b) As condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados a que se refere o artigo 37.º, n.º 1;

c) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares dos certificados a que se refere o artigo 37.º, n.º 1;

d) As condições e os procedimentos para as declarações a apresentar pelas organizações que prestam serviços de assistência em escala e pelas organizações que prestam serviços de gestão da placa de acordo com o artigo 37.º, n.º 2, incluindo o reconhecimento, sem outras verificações, dessas declarações pelos operadores;

e) As prerrogativas e as responsabilidades das organizações que prestam serviços de assistência em escala e das organizações que prestam serviços de gestão da placa que apresentaram declarações de acordo com o artigo 37.º, n.º 2;

2. No que respeita aos aeródromos, ao equipamento de aeródromo relacionado com a segurança, à exploração de aeródromos e aos serviços de assistência em escala e os serviços de AMS, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 128.º, para alterar o anexo VII e, se aplicável, o anexo VIII, se tal for necessário para ter em conta o progresso técnico, operacional ou científico, ou dados sobre segurança relacionados com os aeródromos, a fim de alcançar os objetivos estabelecidos no artigo 1.º, e na medida do necessário para esse efeito.

▼M5

3. Aquando da adoção de atos delegados nos termos do n.º 1 relativos a sistemas de IA que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, são tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

SECÇÃO V

Serviços ATM/ANS

Artigo 40.º

Requisitos essenciais

1. A prestação de serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea g), cumpre os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VIII e, se aplicável, no anexo VII.

▼B

2. As aeronaves que operam no espaço aéreo do céu único europeu, salvo as utilizadas nas atividades a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea a), cumprem os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VIII, ponto 1.

Artigo 41.º

Prestadores de serviços ATM/ANS

1. Os prestadores de serviços ATM/ANS devem ser titulares de um certificado.

2. O certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 43.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º

3. Do certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas. Esse certificado pode ser alterado para acrescentar ou suprimir prerrogativas, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 43.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea b).

▼M3

3-A. O certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo pode estar sujeito a condições objetivamente justificadas, não discriminatórias, proporcionadas e transparentes. Essas condições poderão, se for caso disso, dizer respeito:

a) À delimitação ou restrição de operações de serviços diversos dos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea;

b) Aos contratos, acordos ou outros convénios entre o prestador de serviços ATM/ANS e um terceiro e que sejam relativos aos serviços em questão;

c) À prestação de informações que seja razoavelmente necessária para a verificação dos requisitos relativos ao certificado estabelecidos no presente artigo; e

d) Quaisquer outras condições jurídicas não específicas dos serviços de navegação aérea, como as condições para a suspensão ou a retirada do certificado.

▼B

4. O certificado a que se refere o n.º 1 pode ser limitado, suspenso ou revogado se o titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão ou de manutenção do certificado, de acordo com os atos de execução adotados nos termos do artigo 43.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea b).

5. Em derrogação do disposto no n.º 1 do presente artigo, nos termos dos atos de execução a que se refere o artigo 43.º, os Estados-Membros podem decidir que os prestadores de serviços de informação de voo sejam autorizados a apresentar uma declaração sobre a sua capacidade e sobre os meios que dispõem para assumir as suas responsabilidades associadas aos serviços prestados, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve informar a Comissão, a Agência e os outros Estados-Membros da sua decisão.

6. Em derrogação do disposto no n.º 1, os Estados-Membros podem conceder isenções aos prestadores de serviços ATM/ANS da obrigação de serem titulares de um certificado, caso estejam preenchidas todas as condições que se seguem:

a) O prestador tenha o seu estabelecimento principal localizado fora dos territórios pelos quais os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago;

▼B

b) A prestação de serviços ATM/ANS por parte desse prestador diga respeito a um pequeno volume de tráfego aéreo numa parte limitada do espaço aéreo sob responsabilidade do Estado-Membro que concede a isenção e essa parte do espaço aéreo fizer fronteira com um espaço aéreo sob a responsabilidade de um país terceiro;

c) Exigir ao prestador que demonstre que cumpre as regras a que se refere o n.º 1 obrigaria a um esforço desproporcionado por parte desse prestador à luz da natureza e do risco particular da atividade que exerce nesse espaço aéreo;

d) O Estado-Membro em causa tenha definido as regras e os procedimentos aplicáveis à prestação de serviços ATM/ANS pelo prestador que assegurem, em conformidade com ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄ e tendo em conta as circunstâncias específicas do caso em apreço, um nível aceitável de segurança e conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º, e tenha estabelecido meios e mecanismos apropriados e eficazes de supervisão e de execução a fim de assegurar o cumprimento dessas regras e desses procedimentos;

e) O âmbito da isenção seja claramente definido e a isenção se mantenha limitada ao que é estritamente necessário; caso a sua duração seja superior a cinco anos, a isenção é objeto de revisão periódica em intervalos de tempo adequados; a isenção deve ser aplicada de forma não discriminatória.

Caso um Estado-Membro pretenda conceder a referida isenção, notifica a Comissão e a Agência da sua intenção, e apresenta todas as informações pertinentes.

Após consultar a Agência, a Comissão decide, adotando atos de execução, se estão reunidas as condições enunciadas no primeiro parágrafo do presente número. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 127.º, n.º 2. Esses atos de execução são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia* e são guardados pela Agência no repositório a que se refere o artigo 74.º

O Estado-Membro em causa só pode conceder a isenção se, dos atos de execução a que se refere o terceiro parágrafo, constar uma decisão favorável. O Estado-Membro revoga a isenção se tomar conhecimento, em especial através da revisão periódica a que se refere o primeiro parágrafo, alínea e), de que as condições enunciadas no primeiro parágrafo deixaram de ser cumpridas. O Estado-Membro informa sem demora a Comissão e a Agência da concessão e da revogação das isenções bem como, se for caso disso, do resultado das referidas revisões.

Artigo 42.º

Organizações envolvidas no projeto, fabrico ou manutenção de sistemas e de componentes ATM/ANS

1. Tendo em conta os objetivos e os princípios definidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em especial, a natureza e os riscos da atividade em causa, os atos de execução a que se refere o artigo 43.º podem estabelecer que as organizações envolvidas no projeto, no fabrico ou na manutenção de sistemas e de componentes ATM/ANS:

a) Apresentem uma declaração sobre a sua capacidade e sobre os meios que dispõem para assumir as suas responsabilidades associadas às atividades realizadas em conformidade com esses atos de execução; ou

b) Sejam titulares de um certificado.

▼B

2. O certificado a que se refere o n.º 1, alínea b), do presente artigo é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre as regras estabelecidas nos atos de execução a que se refere o artigo 43.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º.

3. Do certificado a que se refere o n.º 1, alínea b), do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas. O certificado pode ser alterado para acrescentar ou suprimir prerrogativas, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 43.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea d).

4. O certificado a que se refere o n.º 1, alínea b), do presente artigo pode ser limitado, suspenso ou revogado se o titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão e de manutenção do certificado, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 43.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea d).

▼M3

Artigo 43.º

Atos de execução relativos a prestadores de serviços ATM/ANS e a organizações envolvidas no projeto, fabrico ou manutenção de sistemas e componentes ATM/ANS

1. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º, para a prestação dos serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea g), a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

a) As regras e os procedimentos específicos de prestação de serviços ATM/ANS em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º, incluindo o estabelecimento e aplicação do plano de contingência nos termos do ponto 5.1, alínea f), do anexo VIII;

b) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados a que se refere o artigo 41.º, n.º 1;

b-B) As condições referidas no artigo 41.º, n.º 3-A;

c) As regras e os procedimentos para a declaração pelos prestadores de serviços de informação de voo a que se refere o artigo 41.º, n.º 5, e as situações em que esses certificados são autorizados;

d) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados a que se refere o artigo 42.º, n.º 1, alínea b) e as situações em que esses certificados são obrigatórios;

e) As regras e os procedimentos para a declaração pelas organizações a que se refere o artigo 42.º, n.º 1, alínea a), e as situações em que essas declarações são obrigatórias;

f) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares dos certificados a que se referem o artigo 41.º, n.º 1, e o artigo 42.º, n.º 1, alínea b), e das organizações que apresentam declarações de acordo com o artigo 41.º, n.º 5, e com o artigo 42.º, n.º 1, alínea a).

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

▼M3

2. As regras a que se refere o n.º 1 devem ter devidamente em conta o Plano Diretor de ATM europeu.

3. Ao adotar esses atos de execução, a Comissão garante o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 40.º do presente regulamento e tem devidamente em conta as normas e as práticas recomendadas internacionais, em especial as enunciadas nos anexos 2 a 4, 10, 11 e 15 da Convenção de Chicago.

▼M2

4. Aquando da adoção de atos de execução nos termos do n.º 1 relativos a sistemas de inteligência artificial que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, devem ser tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção2, desse regulamento.

▼B

Artigo 44.º

Atos de execução para a utilização do espaço aéreo e para a conceção de estruturas de espaço aéreo

1. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º, para a prestação dos serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea g), bem como para a conceção de estruturas de espaço aéreo, a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

a) As regras operacionais relativas à utilização do espaço aéreo, do equipamento da aeronave e dos sistemas e componentes ATM/ANS necessários para utilizar o espaço aéreo;

b) As regras e os procedimentos para a conceção de estruturas de espaço aéreo, a fim de garantir o cumprimento do artigo 46.º.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

2. As regras a que se refere o n.º 1 devem ter devidamente em conta o Plano Diretor ATM.

3. Ao adotar os atos de execução, a Comissão garante o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 40.º do presente regulamento e tem devidamente em conta ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄, em especial as enumeradas nos anexos 2, 3, 10, 11 e 15 da Convenção de Chicago.

Artigo 45.º

Sistemas e componentes ATM/ANS

1. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 47.º, os prestadores de serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 41.º devem declarar que os sistemas e componentes ATM/ANS que vão colocar em operação respeitam as especificações pormenorizadas estabelecidas de acordo com os atos delegados a que se refere artigo 47.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º

2. Nos casos previstos nos atos delegados a que se refere o artigo 47.º, os sistemas e os componentes ATM/ANS são objeto de certificação, e deve ser-lhes emitido um certificado.

▼B

O certificado é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que esses sistemas e componentes estão conformes com as especificações pormenorizadas estabelecidas de acordo com os atos delegados a que se refere o artigo 47.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º

Em derrogação do disposto no primeiro parágrafo, nos casos previstos nos atos delegados a que se refere o artigo 47.º, as organizações envolvidas no projeto, no fabrico ou manutenção de sistemas e componentes ATM/ANS estão autorizadas a declarar a conformidade desses sistemas e componentes com as especificações pormenorizadas estabelecidas de acordo com os atos delegados a que se refere o artigo 47.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º, bem como a sua aptidão para o serviço.

Artigo 46.º

Conceção de estruturas de espaço aéreo

Os Estados-Membros garantem que as estruturas de espaço aéreo sejam concebidas, verificadas e validadas de forma adequada antes de serem colocadas em serviço e utilizadas pelas aeronaves, de acordo com as regras pormenorizadas adotadas pela Comissão nos termos do artigo 44.º, n.º 1, alínea b).

Artigo 47.º

Poderes delegados

1. No que diz respeito aos sistemas e aos componentes ATM/ANS, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 128.º, a fim de estabelecer regras pormenorizadas sobre:

a) As condições de estabelecimento e de notificação a um requerente das especificações pormenorizadas aplicáveis aos sistemas e aos componentes ATM/ANS para efeitos de certificação, nos termos do artigo 45.º, n.º 2;

b) As condições de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados a que se refere o artigo 45.º, n.º 2, e as situações em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco particular da atividade em causa, esses certificados são obrigatórios, ou é autorizada a apresentação de declarações, conforme aplicável;

c) As prerrogativas e responsabilidades dos titulares dos certificados a que se refere o artigo 45.º, n.º 2;

d) As prerrogativas e responsabilidades das organizações que apresentam declarações nos termos do artigo 45.º, n.ºs 1 e 2;

e) As condições e procedimentos para as declarações a apresentar pelos prestadores de serviços ATM/ANS, nos termos do artigo 45.º, n.º 1, e as situações em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco particular da atividade em causa, essas declarações são obrigatórias;

f) As condições de estabelecimento das especificações pormenorizadas aplicáveis aos sistemas e aos componentes ATM/ANS que são objeto de uma declaração nos termos do artigo 45.º, n.ºs 1 e 2.

▼B

2. No que respeita à prestação de serviços ATM/ANS, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 128.º, para alterar o anexo VIII e, se aplicável, o anexo VII, se tal for necessário para ter em conta o progresso técnico, operacional ou científico, ou dados sobre segurança relacionados com os serviços ATM/ANS, a fim de alcançar os objetivos estabelecidos no artigo 1.º, e na medida do necessário para esse efeito.

▼M2

3. Aquando da adoção de atos delegados nos termos dos n.os 1 e 2 relativos a sistemas de inteligência artificial que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, devem ser tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

SECÇÃO VI

Controladores de tráfego aéreo

Artigo 48.º

Requisitos essenciais

Os controladores de tráfego aéreo envolvidos na prestação de serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea g), bem como as pessoas, organizações e dispositivos de treino artificial envolvidos na formação, exames, verificações e avaliação médica desses controladores de tráfego aéreo, cumprem os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VIII.

Artigo 49.º

Controladores de tráfego aéreo

1. Os controladores de tráfego aéreo devem ser titulares de uma licença de controlador de tráfego aéreo e de um certificado médico de controlador de tráfego aéreo adequado ao serviço a prestar.

2. A licença de controlador de tráfego aéreo a que se refere o n.º 1 do presente artigo é emitida mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 50.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 48.º

3. O certificado médico de controlador de tráfego aéreo a que se refere o n.º 1 do presente artigo é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 50.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 48.º

4. Da licença de controlador de tráfego aéreo e do certificado médico de controlador de tráfego aéreo a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas ao controlador de tráfego aéreo. A licença de controlador de tráfego aéreo e o certificado médico de controlador de tráfego aéreo podem ser alterados para acrescentar ou suprimir prerrogativas, em conformidade com os atos de execução a que se refere o artigo 50.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea c).

5. A licença de controlador de tráfego aéreo e o certificado médico de controlador de tráfego a que se refere o n.º 1 do presente artigo aéreo podem ser limitados, suspensos ou revogados se o titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão e de manutenção da licença ou do certificado médico, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 50.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea c).

▼B

Artigo 50.º

Atos de execução relativos aos controladores de tráfego aéreo

1. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 48.º, para os controladores de tráfego aéreo, a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

a) As várias categorias, qualificações e averbamentos, no que respeita às licenças de controladores de tráfego aéreo a que se refere o artigo 49.º;

b) As prerrogativas e responsabilidades dos titulares de licenças de controladores de tráfego aéreo, as qualificações e os averbamentos, no que respeita às licenças e certificados médicos a que se refere o artigo 49.º;

c) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação de licenças, qualificações e averbamentos, no que respeita às licenças e aos certificados médicos de controladores de tráfego aéreo a que se refere o artigo 49.º, nomeadamente as regras e procedimentos para a conversão das licenças e dos certificados médicos de controlador de tráfego aéreo emitidos a nível nacional nas licenças e certificados médicos de controlador de tráfego aéreo a que se refere o artigo 49.º;

d) As regras e os procedimentos aplicáveis aos controladores de tráfego aéreo no que respeita aos limites de tempo de serviço, bem como aos requisitos de repouso; essas regras e esses procedimentos devem proporcionar um elevado nível de segurança, através da proteção contra os efeitos da fadiga e, ao mesmo tempo, uma adequada flexibilidade de programação;

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

2. Ao adotar esses atos de execução, a Comissão garante o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 48.º do presente regulamento e tem devidamente em conta ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄, em especial as enunciadas no anexo 1 da Convenção de Chicago.

▼M5

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, aquando da adoção de atos de execução nos termos do n.º 1 relativos a sistemas de IA que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, são tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

Artigo 51.º

Organizações de formação de controladores de tráfego aéreo e centros de medicina aeronáutica

1. As organizações de formação de controladores de tráfego aéreo e os centros de medicina aeronáutica devem ser aprovadas.

2. A aprovação a que se refere o n.º 1 do presente artigo é emitida mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 53.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 48.º

▼B

3. Da aprovação a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas à organização. A aprovação pode ser alterada para acrescentar ou suprimir prerrogativas, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 53.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea a).

4. A aprovação a que se refere o n.º 1 do presente artigo pode ser limitada, suspensa ou revogada se o titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão e de manutenção da aprovação, de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 53.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea a).

Artigo 52.º

Instrutores, avaliadores e examinadores médicos aeronáuticos

1. As pessoas responsáveis pela formação prática, pela avaliação das competências práticas dos controladores de tráfego aéreo, bem como os examinadores médicos aeronáuticos devem ser titulares de um certificado.

2. O certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos de execução a que se refere o artigo 53.º, adotados para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 48.º

3. Do certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem constar as prerrogativas concedidas. O certificado pode ser alterado para acrescentar ou suprimir prerrogativas, de acordo com as medidas de execução a que se refere o artigo 53.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea a).

4. O certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo pode ser limitado, suspenso ou revogado se o titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão ou de manutenção do certificado, de acordo com os atos de execução adotados nos termos do artigo 53.º n.º 1, primeiro parágrafo, alínea a).

Artigo 53.º

Atos de execução relativos a formação, exames, verificações e avaliação médica

1. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 48.º, no que diz respeito às pessoas e organizações envolvidas na formação, exames, verificações e avaliação médica dos controladores de tráfego aéreo, a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas:

a) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação das aprovações e dos certificados a que se referem os artigos 51.º e 52.º;

b) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares das aprovações e dos certificados a que se referem os artigos 51.º e 52.º

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

▼B

2. Ao adotar esses atos de execução, a Comissão garante o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 48.º do presente regulamento e tem devidamente em conta ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄, em especial as enunciadas no anexo 1 da Convenção de Chicago.

▼M5

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, aquando da adoção de atos de execução nos termos do n.º 1 relativos a sistemas de IA que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, são tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

Artigo 54.º

Poderes delegados

No que respeita aos controladores de tráfego aéreo, às pessoas e organizações envolvidas na sua formação, exames, verificações e avaliação médica dos controladores de tráfego, bem como aos dispositivos de treino artificial, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 128.º, para alterar o anexo VIII, se tal for necessário para ter em conta o progresso técnico, operacional ou científico, ou dados sobre segurança relacionados com as organizações de formação e os controladores de tráfego aéreo, a fim de alcançar os objetivos estabelecidos no artigo 1.º, e na medida do necessário para esse efeito.

SECÇÃO VII

Aeronaves não tripuladas

Artigo 55.º

Requisitos essenciais para as aeronaves não tripuladas

O projeto, o fabrico, a manutenção e a operação das aeronaves referidas no artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), no que diz respeito às aeronaves não tripuladas, e dos seus motores, hélices, peças, equipamento não instalado e equipamento de controlo remoto, bem como o pessoal, incluindo os pilotos remotos, e as organizações envolvidos nestas atividades, devem cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IX e, nos casos previstos nos atos delegados a que se refere o artigo 58.º e nos atos de execução a que se refere o artigo 57.º, os requisitos essenciais estabelecidos nos anexos II, IV e V.

Artigo 56.º

Conformidade das aeronaves não tripuladas

1. Tendo em conta os objetivos e os princípios estabelecidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em particular, a natureza e os riscos da atividade em causa, as características operacionais das aeronaves não tripuladas em causa e as características da área de operação, pode ser exigido um certificado para o projeto, o fabrico, a manutenção e a operação de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamento não instalado e equipamento para as controlar remotamente, bem como para o pessoal, incluindo os pilotos remotos, e as organizações envolvidas nestas atividades, de acordo com os atos delegados a que se refere o artigo 58.º e com os atos de execução a que se refere o artigo 57.º

▼B

2. O certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo é emitido mediante requerimento, caso o requerente demonstre que cumpre os atos delegados a que se refere o artigo 58.º e os atos de execução a que se refere o artigo 57.º

3. Do certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem constar as limitações relacionadas com a segurança, as condições operacionais e as prerrogativas. O certificado pode ser alterado para acrescentar ou suprimir limitações, condições e prerrogativas, de acordo com atos delegados a que se refere o artigo 58.º e com os atos de execução a que se refere o artigo 57.º

4. O certificado a que se refere o n.º 1 do presente artigo pode ser limitado, suspenso ou revogado se o titular deixar de cumprir as regras e os procedimentos de emissão ou de manutenção do certificado, de acordo com os atos delegados a que se refere o artigo 58.º e com os atos de execução a que se refere o artigo 57.º

5. Tendo em conta os objetivos e os princípios estabelecidos nos artigos 1.º e 4.º, e, em particular, a natureza e os riscos da atividade em causa, as características operacionais das aeronaves não tripuladas em causa e as características da área de operação, os atos delegados a que se refere o artigo 58.º e os atos de execução a que se refere o artigo 57.º podem estabelecer a obrigação de apresentar uma declaração que confirme o cumprimento desses atos, no que diz respeito ao projeto, ao fabrico, manutenção e operação de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamentos não instalados e equipamento para as controlar remotamente, bem como ao pessoal, incluindo os pilotos remotos, e às organizações envolvidas nessas atividades.

6. Caso os objetivos e princípios estabelecidos nos artigos 1.º e 4.º possam ser alcançados sem a aplicação das disposições dos capítulos IV e V do presente regulamento, os atos delegados a que se refere o artigo 58.º, n.º 1, alínea c), podem prever que estes capítulos não se apliquem aos requisitos essenciais a que se refere o artigo 55.º nem às regras pormenorizadas correspondentes estabelecidas em conformidade com o artigo 58.º Nesses casos, esses requisitos essenciais e essas regras pormenorizadas constituem «legislação comunitária de harmonização» na aceção do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e da Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]).

7. Os Estados-Membros garantem que as informações sobre o registo das aeronaves não tripuladas e dos operadores de aeronaves não tripuladas que estão sujeitos a registo obrigatório de acordo com os atos de execução a que se refere o artigo 57.º e com o anexo IX, ponto 4, sejam guardadas em sistemas de registo nacionais digitais, harmonizados e interoperáveis. Os Estados-Membros podem aceder a essas informações e trocá-las através do repositório referido no artigo 74.º

8. A presente secção não prejudica a possibilidade de os Estados-Membros estabelecerem regras nacionais para submeter a certas condições as operações das aeronaves não tripuladas por razões que não estejam abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, tais como a segurança pública ou a proteção da privacidade e dos dados pessoais nos termos do direito da União.

([1]) Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

([2]) Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos, e que revoga a Decisão 93/465/CEE (JO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

▼B

Artigo 57.º

Atos de execução relativos às aeronaves não tripuladas

A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 55.º, para a operação das aeronaves referidas no artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), no que diz respeito às aeronaves não tripuladas, bem como para o pessoal, incluindo os pilotos remotos, e as organizações envolvidas nessas atividades, a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas sobre:

a) As regras e os procedimentos específicos para a operação de aeronaves não tripuladas, bem como para o pessoal, incluindo os pilotos remotos, e as organizações envolvidas nessas operações;

b) As regras e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados, ou para a apresentação de declarações, para a operação de aeronaves não tripuladas, bem como para o pessoal, incluindo os pilotos remotos, e as organizações envolvidos nestas atividades, e as situações em que esses certificados ou declarações são obrigatórios; as regras e os procedimentos de emissão desses certificados e de apresentação dessas declarações podem basear-se, ou consistir, nos requisitos pormenorizados a que se referem as secções I, II e III;

c) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares de certificados e das pessoas singulares ou coletivas que apresentam declarações;

d) As regras e os procedimentos do registo e marcação de aeronaves não tripuladas e do registo de operadores de aeronaves não tripuladas, tal como referidos no anexo IX, secção 4;

e) As regras e os procedimentos relativos à criação de sistemas de registo nacionais digitais, harmonizados e interoperáveis referidos no artigo 56.º, n.º 7;

f) As regras e os procedimentos para a conversão de certificados nacionais nos certificados obrigatórios nos termos do artigo 56.º, n.º 1.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

▼M2

Na adoção desses atos de execução relativamente a sistemas de inteligência artificial que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, devem ser tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

Artigo 58.º

Poderes delegados

1. Para o projeto, fabrico e manutenção das aeronaves referidas no artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), no que diz respeito às aeronaves não tripuladas, e dos seus motores, hélices, peças, equipamentos não instalados e equipamento de controlo remoto das aeronaves, bem como para o pessoal, incluindo os pilotos remotos, e as organizações envolvidas nestas atividades, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 128.º, que estabeleçam regras pormenorizadas sobre:

▼B

a) As condições específicas para o projeto, fabrico, manutenção de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamento não instalado e equipamento de controlo remoto da aeronave, bem como para o pessoal, incluindo os pilotos remotos, e as organizações envolvidos nestas atividades, necessárias para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 55.º Tal pode incluir as condições ao abrigo das quais é obrigatório que as aeronaves não tripuladas estejam dotadas das características e funcionalidades necessárias relacionadas, em especial, com a distância máxima de operação e as limitações de altitude, a comunicação da posição, a restrição de entrada em certas zonas geográficas, a prevenção de colisão, a estabilização em voo e a aterragem automática;

b) As condições e os procedimentos de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação dos certificados, ou para a apresentação de declarações, para o projeto, fabrico e manutenção de aeronaves não tripuladas, e dos seus motores, hélices, peças, equipamento não instalado e equipamento de controlo remoto da aeronave, bem como para o pessoal, incluindo os pilotos remotos, e as organizações envolvidos nestas atividades, referidos no artigo 56.º, n.os 1 e 5, e as situações em que esses certificados ou declarações são obrigatórios. As condições e os procedimentos de emissão desses certificados e de apresentação das declarações podem basear-se, ou consistir, nos requisitos pormenorizados a que se referem as secções I, II e III;

c) As condições em que os requisitos respeitantes ao projeto, ao fabrico e manutenção de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamento não instalado e equipamento para o seu controlo remoto, não estão sujeitos aos capítulos IV e V, para efeitos do artigo 56.º, n.º 6;

d) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares de certificados e das pessoas singulares ou coletivas que apresentem declarações;

e) As condições para a conversão de certificados nacionais nos certificados exigidos nos termos do artigo 56.º, n.º 1.

2. No que respeita ao projeto, ao fabrico, à manutenção e à operação das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), no que diz respeito às aeronaves não tripuladas, e dos seus motores, hélices, peças, equipamentos não instalados e equipamento de controlo remoto das aeronaves, bem como ao pessoal, incluindo os pilotos remotos, e às organizações envolvidas nestas atividades, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 128.º, para alterar o anexo IX e, se aplicável, o anexo III, se tal for necessário para ter em conta o progresso técnico, operacional ou científico, ou dados sobre segurança relacionados com as operações aéreas, a fim de alcançar os objetivos estabelecidos no artigo 1.º, e na medida do necessário para esse efeito.

▼M2

3. Aquando da adoção de atos delegados nos termos dos n.os 1 e 2 relativos a sistemas de inteligência artificial que constituem componentes de segurança na aceção do Regulamento (UE) 2024/1689, devem ser tidos em conta os requisitos estabelecidos no capítulo III, secção 2, desse regulamento.

▼B

SECÇÃO VIII

Aeronaves utilizadas por um operador de um país terceiro com destino à União ou no interior ou a partir dela

Artigo 59.º

Regras aplicáveis

Sem prejuízo do ponto 1 do anexo VIII e das regras adotadas com base no artigo 44.º, n.º 1, alínea a), as aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), bem como a sua tripulação de voo e as suas operações, cumprem as normas aplicáveis da OACI.

Na falta de tais normas, essas aeronaves, bem como a sua tripulação de voo e as suas operações, cumprem:

a) No que diz respeito às aeronaves que não sejam aeronaves não tripuladas, os requisitos essenciais estabelecidos nos anexos II, IV e V;

b) No que diz respeito às aeronaves não tripuladas, os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IX e, nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 61.º, os requisitos essenciais estabelecidos nos anexos II, IV e V.

No entanto, o segundo parágrafo não se aplica nos casos em que esses requisitos essenciais entrem em conflito com os direitos de países terceiros no âmbito de convenções internacionais.

Artigo 60.º

Conformidade

1. As operações de aeronaves de transporte aéreo comercial a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), são objeto de certificação, e deve ser-lhes concedida uma autorização.

Essa autorização é emitida mediante requerimento, caso o requerente demonstre a sua capacidade e os meios que dispõe para assumir as suas responsabilidades associadas à operação dessas aeronaves, em conformidade com os requisitos previstos no artigo 59.º. Da autorização devem constar as prerrogativas concedidas ao operador e o âmbito das operações.

2. Nos casos previstos nos atos delegados a que se refere o artigo 61.º, as operações de aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), que não sejam operações de transporte aéreo comercial são objeto de certificação e deve ser-lhes concedida uma autorização.

Essa autorização é emitida mediante requerimento, caso o requerente demonstre a sua capacidade e os meios que dispõe para assumir as responsabilidades associadas à operação dessas aeronaves, em conformidade com os requisitos previstos no artigo 59.º

Da autorização devem constar as prerrogativas concedidas ao operador e o âmbito das operações.

▼B

Em derrogação do primeiro parágrafo do presente número, nos casos previstos nos atos delegados a que se refere o artigo 61.º, os operadores de aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), envolvidos em operações que não sejam de transporte aéreo comercial, estão autorizados a apresentar uma declaração sobre a sua capacidade e sobre os meios que dispõem para assumir as suas responsabilidades associadas à operação dessas aeronaves, em conformidade com os requisitos previstos no artigo 59.º

3. As autorizações e as declarações a que se referem os n.os 1 e 2 não são obrigatórias em relação às operações de aeronaves que apenas sobrevoem o território a que se aplicam os Tratados, com exceção das operações de aeronaves não tripuladas.

Artigo 61.º

Poderes delegados

1. No caso das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), bem como da sua tripulação de voo e das suas operações, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 128.º, que estabeleçam regras pormenorizadas sobre:

a) A autorização de aeronaves, para as quais não haja um certificado normalizado de aeronavegabilidade da OACI, ou a autorização de pilotos, que não sejam titulares de uma licença normalizada da OACI, para operar com destino ao, no interior ou a partir do território a que se aplicam os Tratados;

b) As condições específicas para operar aeronaves nos termos do artigo 59.º;

c) As condições alternativas para os casos em que não seja possível cumprir as normas e os requisitos a que se refere o artigo 59.º ou que implicam um esforço desproporcionado para o operador, assegurando simultaneamente a realização dos objetivos das normas e dos requisitos em causa;

d) As condições de emissão, de manutenção, de alteração, de limitação, de suspensão ou de revogação das autorizações a que se refere o artigo 60.º, incluindo as situações em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são exigidas essas autorizações, ou é autorizada a apresentação de declarações, conforme aplicável. Estas condições têm em conta os certificados emitidos pelo Estado de registo ou pelo Estado do operador e, no caso das aeronaves não tripuladas, pelo Estado em que se encontra o equipamento de controlo remoto das aeronaves não tripuladas, sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e nos atos de execução nele baseados;

e) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares das autorizações a que se refere o artigo 60.º, n.os 1 e 2, e, se for caso disso, dos operadores de aeronaves que apresentaram declarações nos termos do artigo 60.º, n.º 2;

2. Ao adotar as regras a que se refere o n.º 1, a Comissão deve assegurar, em especial, que:

a) Sejam aplicadas, conforme adequado, as práticas recomendadas e os documentos de orientação da OACI;

▼B

b) Nenhum requisito exceda o previsto pelo presente regulamento em relação às aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), e à tripulação de voo e aos operadores dessas aeronaves;

c) O processo pelo qual são obtidas as autorizações a que se refere o artigo 60.º, n.os 1 e 2, seja simples, proporcionado, eficaz e eficiente em termos de custos, permitindo realizar um conjunto de demonstrações da conformidade proporcionadas à complexidade da operação e aos riscos envolvidos nessa operação. A Comissão deve assegurar, em especial, que sejam tidos em conta:

i) os resultados do Programa Universal de Auditoria de Supervisão da Segurança Operacional da OACI,

ii) as informações recolhidas no quadro dos programas de inspeção na plataforma de estacionamento estabelecidas de acordo com os atos delegados a que se refere o artigo 62.º, n.º 13, e os atos de execução a que se refere o artigo 62.º, n.º 14,

iii) outras informações reconhecidas sobre questões de segurança operacional no que se refere ao operador em causa,

iv) os certificados emitidos em conformidade com a legislação de um país terceiro.

d) Os aspetos relacionados com os serviços ATM/ANS sejam tidos em conta.

CAPÍTULO IV

SISTEMA COMUM DE CERTIFICAÇÃO, SUPERVISÃO E EXECUÇÃO

Artigo 62.º

Certificação, supervisão e execução

1. A Comissão, a Agência e os Estados-Membros, cooperam no âmbito do sistema europeu único de segurança operacional da aviação a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução nele baseados.

2. Para garantir o cumprimento do disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução nele baseados, a Agência e as autoridades nacionais competentes:

a) Aceitam e avaliam os requerimentos e, se for caso disso, emitem ou renovam os certificados e recebem as declarações que lhes são apresentadas em conformidade com o capítulo III;

b) Efetuam a supervisão dos titulares de certificados, das pessoas singulares e coletivas que apresentam declarações e dos produtos, peças, equipamentos, sistemas ATM/ANS e componentes ATM/ANS, dispositivos de treino de simulação de voo e aeródromos abrangidos pelo presente regulamento;

▼B

c) Realizam investigações, inspeções, incluindo inspeções de plataforma de estacionamento, auditorias e outras atividades de monitorização necessárias, de modo a detetar eventuais incumprimentos dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo por parte de pessoas singulares ou coletivas sujeitas ao presente regulamento;

d) Tomam todas as medidas de execução necessárias, incluindo a alteração, a limitação, a suspensão ou a revogação dos certificados por si emitidos, a imobilização das aeronaves e a imposição de sanções, a fim de pôr termo às infrações detetadas;

e) Proíbem, limitam ou sujeitam a determinadas condições as atividades referidas no capítulo III, no interesse da segurança operacional;

f) Asseguram um nível adequado de qualificações do seu pessoal envolvido nas atividades de certificação, de supervisão e de execução, inclusivamente através da prestação de formação adequada.

▼M3

2-A. Sem prejuízo do artigo 5.º, n.º 1, segundo parágrafo, do Regulamento (UE) 2024/2803, para efeitos da execução das suas tarefas de certificação, supervisão e execução em relação aos requisitos essenciais enumerados no anexo VIII, ponto 7, do presente regulamento, as autoridades competentes devem basear-se nas avaliações efetuadas pela autoridade supervisora nacional a que se refere o artigo 4.º desse regulamento na execução das suas tarefas nos termos do artigo 7.º, n.º 3, desse regulamento.

▼B

3. Os Estados-Membros asseguram que as suas autoridades nacionais competentes agem com independência ao tomarem decisões técnicas em matéria de certificação, supervisão e execução, que exercem as suas competências com imparcialidade e transparência e estão organizadas, dispõem do pessoal necessário e são geridas em conformidade. Os Estados-Membros asseguram igualmente que as autoridades nacionais competentes dispõem das capacidades e dos recursos necessários para exercerem de forma eficiente e atempada as competências que lhes são cometidas pelo presente regulamento.

4. A responsabilidade pelas atividades de certificação, de supervisão e de execução a que se refere o n.º 2 é determinada em conformidade com o presente número.

A Agência é responsável pelas atividades que lhe foram atribuídas nos termos dos artigos 77.º a 82.º e pelas atividades que lhe forem atribuídas nos termos dos artigos 64.º e 65.º

No entanto, caso um Estado-Membro conceda uma isenção nos termos do artigo 41.º, n.º 6, deixa de ser aplicável o artigo 80.º, n.º 1, alínea a), e esse Estado-Membro é responsável pela supervisão e pela execução no que respeita ao prestador de serviços ATM/ANS em causa, tal como previsto nessa isenção.

A autoridade nacional competente do Estado-Membro em que o aeródromo está localizado é responsável pelas atividades de certificação do aeródromo a que se refere o artigo 34.º, n.º 1, e de certificação do operador de aeródromo a que se refere o artigo 37.º, n.º 1.

A referida autoridade nacional competente é também responsável pela tarefas supervisão e de execução no que respeita às organizações responsáveis pela prestação de serviços de assistência em escala ou de AMS nesse aeródromo.

▼B

Em todos os restantes casos, a responsabilidade por essas atividades cabe à autoridade nacional competente do Estado-Membro em que a pessoa singular ou coletiva que apresenta o requerimento de certificação ou a declaração tem o seu estabelecimento principal ou, se essa pessoa não tem estabelecimento principal, à autoridade nacional competente do Estado-Membro de residência ou de estabelecimento dessa pessoa, exceto quando o exercício eficaz das atividades de certificação, de supervisão e de execução exija a atribuição dessas responsabilidades a uma autoridade nacional competente de outro Estado-Membro nos termos das regras pormenorizadas a que se refere o n.º 14, alínea d).

No entanto, nos casos previstos nos atos de execução a que se refere o n.º 15:

a) Os examinadores médicos aeronáuticos, os centros de medicina aeronáutica e os médicos de clínica geral são responsáveis pela emissão dos certificados médicos de piloto a que se refere o artigo 21.º, n.º 1, e dos certificados médicos de controlador de tráfego aéreo a que se refere o artigo 49.º, n.º 1;

b) As organizações de formação de tripulantes de cabina que tenham obtido uma aprovação em conformidade com o artigo 24.º, e os operadores de aeronaves que sejam titulares de um certificado em conformidade com o artigo 30.º são responsáveis pela emissão dos atestados de tripulante de cabina a que se refere o artigo 22.º.

5. Em derrogação do disposto no n.º 4, os Estados-Membros podem decidir que as suas autoridades nacionais competentes são conjuntamente responsáveis pelas atividades de certificação, de supervisão e de execução relativamente a um operador de aeronave envolvido em operações de transporte aéreo comercial, se estiverem preenchidas as duas condições seguintes:

a) Essa responsabilidade conjunta foi prevista num acordo celebrado entre esses Estados-Membros antes de 1 de janeiro de 1992;

b) Esses Estados-Membros tomaram as medidas necessárias para que as suas autoridades nacionais competentes executem efetivamente essas atividades nos termos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados.

Os Estados-Membros em causa notificam até 12 de março de 2019, o mais tardar, a Comissão e a Agência da sua decisão de assumir conjuntamente a responsabilidade por essas atividades e transmitem-lhes todas as informações pertinentes, em especial o acordo referido na alínea a) e as medidas tomadas para assegurar que essas atividades possam ser realizadas de forma eficaz, em conformidade com a alínea b).

Caso a Comissão, após consulta à Agência, considere que as condições previstas no primeiro parágrafo não se encontram reunidas, adota uma decisão para o efeito, por meio de um ato de execução. Uma vez notificados desse ato de execução pela Comissão, os Estados-Membros em causa, sem demora, alteram ou revogam a sua decisão de assumir conjuntamente a responsabilidade por aquelas atividades e informam a Comissão e a Agência em conformidade.

A Agência guarda no repositório a que se refere o artigo 74.º todas as decisões da Comissão e dos Estados-Membros notificadas nos termos do presente número.

6. A supervisão efetuada pela Agência e pelas autoridades nacionais competentes é contínua e baseia-se em prioridades estabelecidas em função dos riscos para a aviação civil.

7. Ao realizar as inspeções de plataforma de estacionamento a que se refere o n.º 2, alínea c), a Agência coopera com a autoridade nacional competente do Estado-Membro em cujo território se realiza a inspeção.

▼B

8. A Agência gere e utiliza os instrumentos e os procedimentos necessários para a recolha, intercâmbio e análise das informações relacionadas com a segurança obtidas no âmbito das inspeções de plataforma de estacionamento a que se refere o n.º 2, alínea c).

9. Para facilitar o exercício efetivo das atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução, a Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes procedem ao intercâmbio de informações pertinentes, designadamente sobre possíveis infrações ou sobre as infrações detetadas.

10. A Agência promove uma interpretação e aplicação comuns dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução nele baseados, nomeadamente elaborando os documentos de orientação a que se refere o artigo 76.º, n.º 3, em consulta com as autoridades nacionais competentes.

11. As pessoas singulares ou coletivas abrangidas pelo presente regulamento podem levar ao conhecimento da Agência quaisquer alegadas diferenças na aplicação das regras pelos Estados-Membros. Caso essas diferenças prejudiquem gravemente as atividades dessas pessoas ou possam de algum modo criar dificuldades sérias, a Agência e as autoridades nacionais competentes dos Estados-Membros em causa cooperam para resolver e, se necessário, eliminar de imediato essas diferenças. Caso essas diferenças não possam ser eliminadas, a Agência submete a questão à apreciação da Comissão.

12. A Agência e as autoridades nacionais competentes tomam as medidas necessárias e eficazes para aumentar e promover a sensibilização para as questões da segurança operacional da aviação civil e comunicar as informações relacionadas com a segurança pertinentes para a prevenção de acidentes e de incidentes.

13. No que respeita às atividades da Agência relacionadas com a certificação, a supervisão e a execução nos termos do presente regulamento, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 128.º, para estabelecer regras pormenorizadas relativas:

a) Às condições de condução do processo de certificação e das investigações, das inspeções, das auditorias e de outras atividades de monitorização necessárias para garantir uma supervisão eficaz pela Agência das pessoas singulares e coletivas e dos produtos, peças, equipamentos, sistemas e componentes ATM/ANS, dispositivos de treino de simulação de voo e aeródromos abrangidos pelo presente regulamento;

b) Às condições para a realização das inspeções de plataforma de estacionamento pela Agência e para a imobilização de aeronaves caso essas aeronaves, o seu operador ou a tripulação de voo não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento ou nos atos delegados e de execução nele baseados;

c) Às condições segundo as quais as atividades reguladas pelo capítulo III podem ser proibidas, restringidas ou sujeitas a determinadas condições, no interesse da segurança operacional;

d) Às condições de publicação e comunicação de informações obrigatórias e de recomendações pela Agência, em conformidade com o artigo 76.º, n.º 6, a fim de garantir a segurança operacional das atividades reguladas pelas disposições do capítulo III;

▼B

e) Às condições de publicação e de comunicação de informações obrigatórias pela Agência, em conformidade com o artigo 77.º, para assegurar a aeronavegabilidade permanente e a compatibilidade ambiental dos produtos, peças e equipamentos não instalados e equipamentos de controlo remoto da aeronave, bem como as condições para a aprovação de meios alternativos de conformidade a essas informações obrigatórias;

f) Às condições e procedimentos de acreditação pela Agência de uma entidade qualificada para efeitos do artigo 69.º

14. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos n.os 2 a 9 do presente artigo no que respeita à realização das tarefas das autoridades nacionais competentes relacionadas com as atividades de certificação, de supervisão e de execução no âmbito do presente regulamento, a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas relativas:

▼M3

a) Às regras e os procedimentos para a condução do processo de certificação e das investigações, das inspeções, das auditorias e de outras atividades de monitorização necessárias para garantir uma supervisão eficaz pela autoridade nacional competente das pessoas singulares e coletivas e dos produtos, peças, equipamentos, sistemas e componentes ATM/ANS, dispositivos de treino de simulação de voo e aeródromos abrangidos pelo presente regulamento e às regras e os procedimentos para a avaliação e a supervisão da conformidade dos prestadores de serviços ATM/ANS com os requisitos essenciais enumerados no Anexo VIII, ponto 7, do presente Regulamento pela autoridade supervisora nacional a que se refere o artigo 4.º do Regulamento (UE) 2024/2803 sem prejuízo do artigo 5.º, n.º 1, desse regulamento;

▼B

b) Às regras e aos procedimentos de realização das inspeções de plataforma de estacionamento pela autoridade nacional competente e a imobilização de aeronaves caso essas aeronaves, o seu operador ou a tripulação de voo não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento ou nos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo;

c) Às regras e aos procedimentos de acordo com os quais as atividades reguladas pelo capítulo III podem ser proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas condições, no interesse da segurança operacional;

d) No que respeita ao n.º 4, às regras e os procedimentos de atribuição de responsabilidades entre as autoridades nacionais competentes, de modo a garantir a boa execução das atividades de certificação, de supervisão e de execução;

e) Às regras e aos procedimentos de acreditação pela autoridade nacional competente de uma entidade qualificada para os efeitos do artigo 69.º

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

15. A fim de assegurar a aplicação uniforme e o cumprimento dos n.os 2 a 9 do presente artigo no que respeita à realização das tarefas da Agência e das autoridades nacionais competentes relacionadas com as atividades de certificação, de supervisão e de execução no âmbito do presente regulamento, a Comissão adota atos de execução, com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, e a fim de atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, que estabeleçam disposições pormenorizadas relativas:

▼B

a) Às regras e aos procedimentos para recolha, intercâmbio e difusão de informações pertinentes entre a Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes a fim de possibilitar a realização eficaz das respetivas atividades de certificação, de supervisão e de execução, incluindo informações sobre possíveis infrações ou sobre as infrações identificadas;

b) Às regras e aos procedimentos respeitantes às qualificações do pessoal da Agência e das autoridades nacionais competentes envolvido em atividades de certificação, de supervisão e de execução, bem como dos organismos envolvidas na sua formação;

c) Às regras e aos procedimentos dos sistemas administrativos e de gestão da Agência e das autoridades nacionais competentes relacionados com o exercício da certificação, da supervisão e da execução;

d) No que respeita ao n.º 4 do presente artigo, às regras e aos procedimentos de atribuição de responsabilidades aos examinadores médicos aeronáuticos e aos centros de medicina aeronáutica para efeitos da emissão de certificados médicos de piloto e de certificados médicos de controlador de tráfego aéreo, bem como as condições nas quais os médicos de clínica geral podem assumir essa responsabilidade, de modo a garantir a boa execução dos trabalhos relacionados com a certificação médica de pilotos e de controladores de tráfego aéreo;

e) No que respeita ao n.º 4 do presente artigo, às regras e aos procedimentos de atribuição de responsabilidades às organizações de formação de tripulantes de cabina e aos operadores de aeronave para efeitos da emissão de atestados de tripulante de cabina, de modo a garantir a boa execução dos trabalhos relacionados com a certificação da tripulação de cabina;

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

Artigo 63.º

Grupo de inspetores europeus da aviação

1. A Agência estabelece, em cooperação com as autoridades nacionais competentes, um mecanismo de intercâmbio e partilha voluntária de inspetores e outro pessoal com competências especializadas relevantes para a realização das atividades de certificação e de supervisão no âmbito do presente regulamento.

Para o efeito, a Agência, em cooperação com as autoridades nacionais competentes, define os perfis em termos das qualificações e experiência necessárias com base nos quais essas autoridades e a Agência podem designar, em função da disponibilidade, candidatos à participação no mecanismo de partilha e de intercâmbio de inspetores europeus da aviação.

2. A Agência e cada autoridade nacional competente podem solicitar a assistência do grupo de inspetores europeus da aviação para realizar as atividades de supervisão e de certificação. A Agência coordena as respostas a essas solicitações e elabora os procedimentos adequados para o efeito, em consulta com as autoridades nacionais competentes.

▼B

3. Os inspetores europeus da aviação exercem as suas funções de supervisão e de certificação sob o controlo, as instruções e a responsabilidade da Agência ou da autoridade nacional competente que solicita a sua assistência.

4. Os custos da assistência prestada pelos inspetores europeus da aviação são suportados pela autoridade que solicitou a assistência.

Essa autoridade pode decidir financiar essa assistência através de taxas faturadas e cobradas, com base nas regras estabelecidas de acordo com o n.º 6, alínea c), à pessoa singular ou coletiva que foi objeto de certificação e de supervisão efetuadas pelos inspetores europeus da aviação.

Nesse caso, essa autoridade transfere o montante cobrado para a autoridade que prestou a assistência.

5. As eventuais declarações, registos e relatórios de inspetores europeus da aviação que exercem as suas funções de acordo com o presente artigo são tratados, em todos os aspetos, como equivalentes aos dos inspetores nacionais e constituem elementos de prova admissíveis nos processos administrativos ou judiciais.

6. No caso do mecanismo e de intercâmbio e partilha a que se refere o n.º 1 do presente artigo, a Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam regras detalhadas sobre:

a) As regras e os procedimentos que permitem à Agência e às autoridades nacionais competentes solicitar, receber ou prestar assistência através desse mecanismo;

b) As regras e os procedimentos das autorizações e as regras pormenorizadas aplicáveis aos inspetores europeus da aviação quando prestam tal assistência;

c) As regras e os procedimentos de fixação e de cobrança das taxas a que se refere o n.º 4 do presente artigo.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

Artigo 64.º

Reatribuição das responsabilidades a pedido dos Estados-Membros

1. Um Estado-Membro pode solicitar à Agência que exerça as atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução a que se refere o artigo 62.º, n.º 2, relativamente à totalidade ou a parte das pessoas singulares ou coletivas, aeronaves, equipamentos de aeródromo relacionados com a segurança, sistemas e componentes ATM/ANS, dispositivos de treino de simulação de voo e aeródromos que sejam da responsabilidade do Estado-Membro em causa nos termos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados.

Ao aceitar esse pedido, a Agência torna-se a autoridade competente responsável pelas atividades abrangidas pelo pedido, e o Estado-Membro requerente é exonerado dessas responsabilidades.

▼B

Os capítulos IV e V são aplicáveis à Agência no exercício dessas responsabilidades.

2. Um Estado-Membro pode solicitar a outro Estado-Membro que exerça as atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução a que se refere o artigo 62.º, n.º 2, relativamente à totalidade ou a parte das pessoas singulares ou coletivas, aeronaves, equipamentos de aeródromo relacionados com a segurança, sistemas e componentes ATM/ANS, dispositivos de treino de simulação de voo e aeródromos que sejam da responsabilidade do Estado-Membro em causa nos termos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados.

Ao aceitar esse pedido, o Estado-Membro torna-se responsável pelas atividades abrangidas pelo pedido, e o Estado-Membro requerente é exonerado dessas responsabilidades.

No que se refere ao exercício da responsabilidade pelas atividades reatribuídas nos termos do presente número, aplicam-se os capítulos II e IV e os artigos 131.º e 132.º, bem como as disposições aplicáveis do direito nacional do Estado-Membro que aceitou o pedido.

3. No que respeita à execução, o Estado-Membro que aceitou o pedido, ou a Agência, são apenas responsáveis pelas matérias relativas aos procedimentos conducentes à adoção de decisões pela autoridade nacional competente desse Estado-Membro, ou da Agência, e às atividades de certificação e de supervisão que lhe foram reatribuídas em conformidade com o presente artigo, bem como à aplicação dessas decisões. O presente número não afeta as outras matérias relativas à execução e à atribuição de responsabilidades prevista no presente regulamento e nos atos delegados e de execução nele baseados.

4. A Agência ou um Estado-Membro, conforme aplicável, só aceita o pedido a que se referem os n.os 1 ou 2 se a Agência ou a autoridade nacional competente do Estado-Membro em causa considerar que possui os recursos necessários e que pode desempenhar eficazmente a responsabilidade pelo exercício das atividades em causa.

5. Um Estado-Membro que pretenda aplicar as disposições dos n.os 1 ou 2 estabelece, com a Agência ou com o outro Estado-Membro, conforme aplicável, regras pormenorizadas relativas à reatribuição da responsabilidade pelas atividades em causa. As pessoas singulares e coletivas afetadas pela reatribuição e, no caso da reatribuição a que se refere o n.º 2, a Agência, são consultadas sobre essas regras pormenorizadas antes de serem definitivamente estabelecidas. Essas regras pormenorizadas identificam claramente, no mínimo, as atividades reatribuídas e incluem as disposições legais, práticas e administrativas necessárias para garantir uma transferência ordenada, a continuação efetiva e ininterrupta da realização das atividades em causa em conformidade com o presente regulamento e os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, bem como a prossecução sem interrupções das atividades executadas pelas pessoas singulares ou coletivas afetadas. As regras pormenorizadas incluem também disposições sobre a transferência dos registos técnicos e documentação relevantes.

A Agência e o Estado-Membro ou Estados-Membros em causa, conforme aplicável, asseguram que a reatribuição da responsabilidade pelas atividades seja efetuada de acordo com essas regras pormenorizadas.

▼B

6. A Agência disponibiliza, através do repositório criado nos termos do artigo 74.º, uma lista de Estados-Membros que tenham recorrido às disposições dos n.os 1 ou 2 do presente artigo. Essa lista identifica claramente as atividades reatribuídas e a autoridade competente responsável por elas após a sua reatribuição.

Ao realizar inspeções e outras atividades de acompanhamento nos termos do artigo 85.º, a Agência tem em conta a reatribuição da responsabilidade pelas atividades.

7. As reatribuições da responsabilidade ao abrigo do presente artigo não prejudicam os direitos e obrigações dos Estados-Membros nos termos da Convenção de Chicago.

Caso um Estado-Membro reatribua, nos termos do presente artigo, a responsabilidade pelas atividades que lhe incumbem nos termos da Convenção de Chicago, notifica a OACI de que a Agência ou outro Estado-Membro exerce agora, em seu nome, as atividades e deveres que lhe tinham sido atribuídos pela Convenção de Chicago.

8. Um Estado-Membro que tenha reatribuído a responsabilidade pelas atividades à Agência ou a outro Estado-Membro nos termos do n.º 1 ou do n.º 2 pode decidir revogar essa reatribuição em qualquer momento. Nesse caso, são aplicáveis, com as devidas adaptações, os n.os 4, 5 e 6, e o n.º 7, segundo parágrafo.

Artigo 65.º

Reatribuição de responsabilidades a pedido de organizações que operam em mais de um Estado-Membro

1. Uma organização pode pedir que a Agência aja como autoridade competente responsável pelas atividades relacionadas com a sua certificação, supervisão e execução, em derrogação do artigo 62.º, n.º 4, caso seja titular de um certificado ou elegível para requerer um certificado nos termos do capítulo III à autoridade nacional competente de um Estado-Membro, mas dispõe ou pretende dispor de uma parte importante de instalações e de pessoal abrangidos por esse certificado noutro Estado-Membro ou noutros Estados-Membros.

O pedido pode igualmente ser apresentado por duas ou mais organizações que façam parte de um único agrupamento empresarial, cada uma delas com o seu estabelecimento principal num Estado-Membro diferente, sendo cada uma delas titular de um certificado ou elegível para o efeito nos termos do capítulo III, para o mesmo tipo de atividades aeronáuticas.

2. As organizações em causa enviam o pedido a que se refere o n.º 1 à Agência e às autoridades nacionais competentes dos Estados-Membros em que têm o seu estabelecimento principal.

Após a receção desse pedido, a Agência e as autoridades nacionais competentes em causa consultam-se mutuamente, sem demora injustificada, e, se necessário, procuram obter informações complementares junto das organizações que apresentaram o pedido. Nessas consultas, a Agência e as autoridades nacionais competentes ponderam a possibilidade de recorrer a inspetores e a outro pessoal à disposição das autoridades nacionais competentes em causa, caso haja um acordo em matéria de redistribuição.

▼B

Se, na sequência dessas consultas, a Agência ou a autoridade nacional competente em causa considerar que o pedido teria um efeito negativo sobre a sua própria capacidade de desempenhar eficazmente as atividades de certificação, de supervisão e de execução ao abrigo do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados, ou que de algum modo afetaria negativamente o bom funcionamento da autoridade, informa, no prazo máximo de 180 dias a contar da data de receção do pedido, as organizações em causa, e apresenta uma justificação. Essa carta de informação é também transmitida à outra parte. Nesse caso, o pedido é considerado indeferido.

3. A não ser que o pedido tenha sido indeferido nos termos do n.º 2, a Agência e as autoridades nacionais competentes em causa estabelecem regras pormenorizadas relativas à reatribuição da responsabilidade pelas atividades em causa. As organizações que tiverem pedido à Agência que aja como sua autoridade competente são consultadas a respeito dessas regras pormenorizadas, antes de as mesmas serem definitivamente estabelecidas. Essas regras pormenorizadas identificam claramente, no mínimo, as atividades reatribuídas e incluem as disposições legais, práticas e administrativas necessárias para garantir uma transferência ordenada e a continuação efetiva e ininterrupta do exercício das atividades em causa, nos termos do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados., bem como a prossecução sem interrupções das atividades executadas pelas organizações em causa. As regras pormenorizadas incluem também disposições sobre a transferência dos registos técnicos e da documentação relevantes.

A Agência e o Estado-Membro ou Estados-Membros em causa, conforme aplicável, asseguram que a reatribuição da responsabilidade pelas atividades é efetuada em conformidade com essas regras pormenorizadas. Ao aplicar essas regras, a Agência recorre, na medida do possível, aos inspetores e a outros profissionais disponíveis nos Estados-Membros.

4. Após a finalização das regras pormenorizadas nos termos do n.º 3, a Agência torna-se a autoridade competente responsável pelas atividades abrangidas pelo pedido e o Estado-Membro ou os Estados-Membros são exonerados da responsabilidade por essas atividades. No que se refere ao exercício da responsabilidade da Agência pelas atividades reatribuídas, aplicam-se os capítulos IV e V.

5. As disposições do artigo 64.º, n.os 3, 6 e 7, aplicam-se, com as devidas adaptações, às reatribuições da responsabilidade pelas atividades nos termos do presente artigo.

6. As organizações em relação às quais a Agência aja como autoridade competente nos termos do presente artigo podem solicitar que os Estados-Membros em que estas organizações têm o seu estabelecimento principal retomem a responsabilidade pelas atividades de certificação, de supervisão e de execução relativas às organizações em causa. Nesse caso, aplica-se, com as devidas adaptações, o disposto no artigo 64.º, n.os 4 a 7.

Artigo 66.º

Mecanismo de apoio de supervisão

1. Caso estejam reunidas todas as condições seguintes:

▼B

a) Os resultados das inspeções e outras atividades de monitorização levadas a cabo pela Agência de acordo com o artigo 85.º indiciam uma incapacidade séria e persistente de um Estado-Membro para exercer eficazmente a totalidade ou parte das atividades de certificação, de supervisão e de execução previstas no âmbito do presente regulamento;

b) A Comissão solicitou ao Estado-Membro em causa a correção das deficiências detetadas referidas na alínea a);

c) O Estado-Membro não corrigiu as deficiências de modo satisfatório e a situação daí decorrente põe em risco a segurança da aviação civil,

o Estado-Membro em causa e a Agência criam, em conjunto, a pedido da Comissão, um programa temporário de assistência técnica com vista a corrigir as deficiências detetadas e assistir o Estado-Membro em causa a restabelecer a sua capacidade para desempenhar as atividades de certificação, de supervisão e execução abrangidas pelo presente regulamento até ao final da fase de apoio. Esse programa de assistência técnica inclui, nomeadamente, o calendário do programa, o planeamento e o exercício das atividades de certificação, de supervisão e de execução nos casos em que foram detetadas deficiências, a formação e a qualificação dos inspetores e do pessoal, e a organização do trabalho da autoridade nacional competente do Estado-Membro em causa, caso tenha influência direta sobre as deficiências detetadas.

2. O Estado-Membro em causa é responsável pela aplicação do programa de assistência técnica que visa corrigir as deficiências detetadas. Para esse efeito, o Estado-Membro em causa coopera com a Agência na execução desse programa de assistência técnica, designadamente através da emissão de todas as instruções necessárias à autoridade nacional competente e do fornecimento de todos os recursos materiais necessários ao bom desenrolar do programa de assistência.

Durante a aplicação do programa de assistência técnica, o Estado-Membro em causa continua a ser responsável pelas atividades de certificação, de supervisão e de execução, em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2. A Agência suporta os custos da assistência que presta ao Estado-Membro em causa.

Durante a aplicação do programa de assistência técnica, Estado-Membro em causa utiliza, conforme a natureza das deficiências, o grupo de inspetores europeus da aviação criado nos termos do artigo 63.º, as entidades qualificadas nos termos do artigo 69.º, e as ofertas de formação previstas nos termos do artigo 92.º.

3. A Agência fornece à Comissão e aos outros Estados-Membros informações atualizadas sobre os progressos alcançados na aplicação do programa de assistência técnica.

4. O Estado-Membro em causa fará todos os esforços possíveis para restabelecer a sua capacidade para desempenhar as atividades de certificação, supervisão e execução abrangidas pelo presente regulamento. Caso o Estado-Membro em causa reconheça que o programa de assistência técnica não pode ser aplicado como previsto, informa a Comissão desse facto e reatribui as suas responsabilidades pelas atividades de certificação, de supervisão e de execução à Agência ou a outro Estado-Membro, nos termos do artigo 64.º, ou toma outras medidas para corrigir as deficiências. O âmbito da reatribuição é limitado ao estritamente necessário para corrigir as deficiências identificadas. A Agência guarda no repositório criado nos termos do artigo 74.º as informações sobre as atividades que foram reatribuídas e deve tornar essas informações públicas.

▼B

5. O presente artigo não prejudica a aplicação de outras medidas nem a aplicação do artigo 67.º do presente regulamento e do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Artigo 67.º

Validade e reconhecimento dos certificados e das declarações

1. Os certificados emitidos pela Agência ou pelas autoridades nacionais competentes e as declarações apresentadas por pessoas singulares e coletivas em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução nele baseados estão sujeitos exclusivamente às regras, às condições e aos procedimentos definidos no presente regulamento e nos requisitos administrativos nacionais, e são válidos e reconhecidos em todos os Estados-Membros, sem requisitos ou avaliações suplementares.

2. Se considerar que uma pessoa singular ou coletiva em cujo nome foi emitido um certificado ou que tenha apresentado uma declaração não cumpre os requisitos aplicáveis do presente regulamento ou dos atos delegados e de execução nele baseados, a Comissão, com base numa recomendação da Agência, insta o Estado-Membro responsável pela supervisão dessa pessoa a adotar as medidas corretivas e de salvaguarda adequadas, incluindo a limitação ou a suspensão do certificado. A Comissão adota essa decisão através de atos de execução. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de consulta a que se refere o artigo 127.º, n.º 2. Por imperativos de urgência devidamente justificados, relacionados com a segurança operacional da aviação, a Comissão adota atos de execução imediatamente aplicáveis pelo procedimento a que se refere o artigo 127.º, n.º 4.

Em derrogação do n.º 1, a partir da data em que o referido ato de execução produz efeitos, o certificado ou declaração em causa deixam de ser válidos e reconhecidos em todos os Estados-Membros.

3. Se considerar que o Estado-Membro a que se refere o n.º 2 tomou as medidas corretivas e de salvaguarda adequadas, a Comissão decide, com base numa recomendação da Agência, que o certificado ou declaração em causa voltam a ser válidos e reconhecidos em todos os Estados-Membros, em conformidade com o n.º 1.

A Comissão adota essa decisão através de um ato de execução. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de consulta a que se refere o artigo 127.º, n.º 2. Por imperativos de urgência devidamente justificados, relacionados com a segurança operacional da aviação, a Comissão adota atos de execução imediatamente aplicáveis de acordo com o procedimento a que se refere o artigo 127.º, n.º 4.

4. O presente artigo aplica-se sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

▼B

Artigo 68.º

Aceitação de certificados de países terceiros

1. A Agência e as autoridades nacionais competentes podem emitir os certificados previstos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução nele baseados, com base nos certificados emitidos de acordo com a legislação de um país terceiro, ou aceitar certificados e outros documentos relevantes comprovativos do cumprimento das regras da aviação civil emitidos de acordo com a legislação de um país terceiro, caso essa possibilidade esteja prevista:

a) Nos acordos internacionais celebrados entre a União e um país terceiro relativos ao reconhecimento de certificados;

b) Nos atos de delegados adotados com base no n.º 3; ou

c) Na falta de um acordo internacional ou de atos delegados aplicáveis, como os referidos nas alíneas a) e b) do presente número, respetivamente, e sem prejuízo do artigo 140.º, n.º 6, do presente regulamento, num acordo relativo ao reconhecimento de certificados celebrado entre um Estado-Membro e um país terceiro antes da entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e notificado à Comissão e aos outros Estados-Membros nos termos do artigo 9.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1592/2002 ou do artigo 12.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

2. A fim de alcançar e manter a confiança nos sistemas regulamentares de países terceiros, a Agência é autorizada a realizar as necessárias avaliações técnicas e análises da legislação dos países terceiros e das autoridades estrangeiras de aviação. Para efeitos da realização de tais avaliações e análises, a Agência pode celebrar acordos de cooperação nos termos do artigo 90.º, n.º 2.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 128.º, a fim de estabelecer regras pormenorizadas relativas à aceitação de certificados e outra documentação comprovativos do cumprimento das regras da aviação civil emitidos em conformidade com a legislação de um país terceiro e que garantam um nível de segurança equivalente ao previsto no presente regulamento, incluindo as condições e os procedimentos para assegurar e manter a necessária confiança nos sistemas regulamentares de países terceiros.

Artigo 69.º

Entidades qualificadas

1. A Agência e as autoridades nacionais competentes podem reatribuir asas atividades relacionadas com a certificação e a supervisão nos termos do presente regulamento a entidades qualificadas acreditadas nos termos dos atos delegados a que se refere o artigo 62.º, n.º 13, alínea f), e dos atos de execução a que se refere o artigo 62.º, n.º 14, primeiro parágrafo, alínea e), como cumprindo os critérios estabelecidos no anexo VI.

Sem prejuízo do n.º 4, a Agência e as autoridades nacionais competentes que recorrem a entidades qualificadas criam um sistema de acreditação e de avaliação da conformidade das entidades qualificadas com esses critérios, aquando do processo de acreditação e, posteriormente, de forma contínua.

▼B

As entidades qualificadas são acreditadas individualmente pela Agência ou por uma autoridade nacional competente, ou conjuntamente por duas ou mais autoridades nacionais competentes ou pela Agência e por uma ou mais autoridades nacionais competentes.

2. A Agência ou a autoridade ou autoridades nacionais competentes, conforme aplicável, alteram, limitam, suspendem ou revogam a acreditação concedida a uma entidade qualificada, caso esta não cumpra os critérios estabelecidos no anexo VI.

3. A Agência ou a autoridade ou autoridades nacionais competentes que procedem à acreditação de uma entidade qualificada podem conceder-lhe uma prerrogativa para emitir, renovar, alterar, limitar, suspender ou revogar certificados, ou para receber declarações, em nome da Agência ou da autoridade nacional competente. Essa prerrogativa é incluída no âmbito da acreditação.

4. A Agência e as autoridades nacionais competentes reconhecem, sem quaisquer requisitos técnicos ou avaliações suplementares, as acreditações de entidades qualificadas concedidas pela Agência e por outras autoridades nacionais competentes em conformidade com o n.º 1.

No entanto, a Agência e as autoridades nacionais competentes não são obrigadas a fazer uso de todo o âmbito da acreditação concedida por outra autoridade nacional competente ou pela Agência, nem a fazer uso de todo o âmbito das prerrogativas concedidas a essa entidade qualificada por outra autoridade nacional competente ou pela Agência, em conformidade com o n.º 3.

5. A Agência e as autoridades nacionais competentes trocam informações sobre as acreditações concedidas, limitadas, suspensas e revogadas, incluindo informações sobre o âmbito da acreditação e os privilégios concedidos. A Agência guarda essas informações no repositório a que se refere o artigo 74.º.

Artigo 70.º

Medidas de salvaguarda

1. O presente regulamento e os atos delegados e de execução nele baseados não impedem um Estado-Membro de reagir imediatamente a um problema de segurança operacional da aviação civil, se estiverem reunidas todas as condições seguintes:

a) O problema implica um risco sério para a segurança da aviação e é necessário que o Estado-Membro tome medidas imediatas para o resolver;

b) O Estado-Membro não tem condições para resolver adequadamente o problema em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução nele baseados;

c) As medidas tomadas são proporcionadas em relação à gravidade do problema.

Nesse caso, o Estado-Membro notifica imediatamente a Comissão, a Agência e os outros Estados-Membros, através do repositório criado nos termos do artigo 74.º, das medidas tomadas, da sua duração e das razões para tal.

▼B

2. Após receber a notificação a que se refere o n.º 1 do presente artigo, a Agência avalia, sem demora injustificada, se estão reunidas as condições previstas no n.º 1 do presente artigo. As conclusões dessa avaliação são guardadas pela Agência no repositório criado nos termos do artigo 74.º

Caso considere que essas condições estão reunidas, a Agência avalia, sem demora injustificada, a sua capacidade para resolver o problema identificado pelo Estado-Membro, tomando as decisões referidas no artigo 76.º, n.º 4, primeiro parágrafo, obviando, assim, a necessidade das medidas tomadas pelo Estado-Membro. Se considerar que o problema pode ser resolvido dessa forma, a Agência toma a decisão adequada para o efeito e informa do facto o Estado-Membro através do repositório criado nos termos do artigo 74.º Se considerar que o problema não pode ser resolvido dessa forma, recomenda à Comissão que altere, conforme necessário, quaisquer atos delegados ou de execução adotados com base no presente regulamento à luz da aplicação do n.º 1 do presente artigo.

Caso considere que essas condições não estão reunidas, a Agência deve emitir, sem demora injustificada, uma recomendação à Comissão tendo em conta o resultado dessa avaliação. A Agência armazena a recomendação no repositório criado nos termos do artigo 74.º

3. A Comissão avalia, tendo em conta a recomendação da Agência a que se refere o n.º 2, terceiro parágrafo, se estão reunidas as condições previstas no n.º 1.

4. Se considerar que essas condições não estão reunidas ou se se afastar das conclusões da avaliação efetuada pela Agência, a Comissão adota, sem demora injustificada, um ato de execução com a sua decisão e com as suas conclusões para o efeito. Esse ato de execução é publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* e registado no repositório criado pela Agência nos termos do artigo 74.º

Após ser notificado de um ato de execução que confirme que essas condições não se encontram reunidas, o Estado-Membro em causa revoga imediatamente a medida tomada nos termos do n.º 1.

Artigo 71.º

Disposições em matéria de flexibilidade

1. Os Estados-Membros podem isentar as pessoas singulares ou coletivas abrangida pelo presente regulamento do cumprimento dos requisitos que lhe são aplicáveis nos termos do disposto no capítulo III, com exceção dos requisitos essenciais estabelecidos nesse capítulo, ou nos atos delegados e de execução nele baseados, em caso de circunstâncias imprevisíveis urgentes que afetem essas pessoas ou de necessidades operacionais urgentes dessas pessoas, se estiverem reunidas todas as condições seguintes:

a) Não é possível dar uma resposta adequada face a essas circunstâncias ou necessidades, em conformidade com os requisitos aplicáveis;

b) São garantidas a segurança operacional, a proteção do ambiente e a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis, se necessário através da aplicação de medidas de atenuação;

▼B

c) O Estado-Membro tomou medidas para atenuar as eventuais distorções das condições de mercado na sequência da concessão da isenção, na medida do possível; e

d) A isenção limita-se ao estritamente necessário, em termos de âmbito e de duração, e é aplicada de modo não discriminatório.

Nesse caso, o Estado-Membro em causa notifica imediatamente a Comissão, a Agência e os outros Estados-Membros, através do repositório criado nos termos do artigo 74.º, da isenção concedida, da sua duração, das razões para a sua concessão e, se aplicável, das medidas de atenuação necessárias adotadas.

2. Se a isenção a que se refere o n.º 1 do presente artigo tiver sido concedida por uma duração superior a oito meses consecutivos ou se o Estado-Membro tiver reiteradamente concedido a mesma isenção e a sua duração total exceder oito meses, a Agência avalia se estão reunidas as condições previstas no n.º 1 do presente artigo e emite, no prazo de três meses a contar da data de receção da última notificação a que se refere o n.º 1 do presente artigo, uma recomendação à Comissão no que respeita às conclusões da avaliação. A Agência guarda a recomendação no repositório criado nos termos do artigo 74.º

Nesse caso, a Comissão deve avaliar, tendo em conta a recomendação, se essas condições se encontram reunidas. Se considerar que essas condições não se encontram reunidas ou se se afastar das conclusões da avaliação da Agência, a Comissão adota para o efeito, no prazo de três meses a contar da data da receção da referida recomendação, um ato de execução com a sua decisão. Esses atos de execução serão publicados no *Jornal Oficial da União Europeia* e registados pela Agência no repositório criado nos termos do artigo 74.º

Após ser notificada de um ato de execução que confirme que essas condições não se encontram reunidas, o Estado-Membro em causa revoga imediatamente a isenção concedida nos termos do n.º 1 do presente artigo.

3. Se um Estado-Membro considerar que a demonstração da conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis definidos nos anexos pode ser efetuada por outros meios que não os estabelecidos nos atos delegados e de execução adotados com base no presente regulamento e que esses meios apresentam vantagens significativas do ponto de vista da segurança da aviação civil ou da eficiência para as pessoas abrangidas pelo presente regulamento ou para as autoridades em causa, pode apresentar à Comissão e à Agência, através do repositório criado nos termos do artigo 74.º, um pedido fundamentado de alteração do ato delegado ou de execução em causa, de modo a permitir a utilização desses outros meios.

Nesse caso, a Agência formula sem demora injustificada uma recomendação à Comissão sobre se o pedido do Estado-Membro satisfaz as condições previstas no primeiro parágrafo. Se necessário, com base na aplicação do presente número, a Comissão considera, sem demora e tendo em conta essa recomendação, a possibilidade de alteração do ato delegado ou de execução em causa.

▼B

Artigo 72.º

Recolha, intercâmbio e análise de informações

1. A Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes trocam todas as informações de que disponham no contexto da aplicação do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados e que sejam de interesse para as outras partes para efeitos do exercício das atividades que lhes competem ao abrigo do presente regulamento. As autoridades competentes dos Estados-Membros responsáveis pelos inquéritos a acidentes e incidentes registados no setor da aviação civil ou da análise de ocorrências estão também habilitadas a aceder a essas informações para o exercício das respetivas atividades. Essas informações podem também ser comunicadas às partes interessadas, em conformidade com os atos de execução a que se refere o n.º 5.

2. Sem prejuízo do disposto nos Regulamentos (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014, a Agência coordena, a nível da União, a recolha, o intercâmbio e a análise das informações relativas às matérias abrangidas pelo presente regulamento, incluindo os dados de voo operacionais. Para o efeito, a Agência pode celebrar acordos sobre a recolha, intercâmbio e análise de informações com as pessoas singulares e coletivas abrangidas pelo presente regulamento ou com associações dessas pessoas. Na recolha, intercâmbio e análise das informações, e ao celebrar e aplicar os referidos acordos, a Agência limita, tanto quanto possível, os encargos administrativos das pessoas em causa, e garante a proteção adequada das informações, incluindo de quaisquer dados pessoais nelas contidos, em conformidade com o n.º 6 do presente artigo e com o artigo 73.º, n.º 1, e os artigos 123.º e 132.º do presente regulamento.

3. A Agência presta assistência à Comissão, a seu pedido, na gestão do Repositório Central Europeu referido no artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014.

4. A pedido da Comissão, a Agência analisa as questões urgentes ou importantes abrangidas pelo presente regulamento. Se for caso disso, as autoridades nacionais competentes cooperam com a Agência na realização dessa análise.

5. A Comissão adota atos de execução com regras pormenorizadas sobre a troca de informações a que se refere o n.º 1 do presente artigo entre a Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes, e a comunicação dessas informações às partes interessadas. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

As regras pormenorizadas a que se refere o primeiro parágrafo do presente número têm em conta a necessidade de:

a) Fornecer às pessoas singulares e coletivas abrangidas pelo presente regulamento as informações de que necessitam para garantir a conformidade com os objetivos estabelecidos no artigo 1.º e contribuir para a sua realização;

▼B

b) Limitar a difusão e a utilização dessas informações ao estritamente necessário para atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º;

c) Evitar a difusão dessas informações ou de impedir a sua utilização para imputar culpas ou responsabilidades, sem prejuízo do direito penal nacional aplicável.

6. A Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes, assim como as pessoas singulares e coletivas e as associações dessas pessoas a que se refere o n.º 2 do presente artigo, tomam, em conformidade com o direito da União e com a legislação nacional, as medidas necessárias para assegurar a devida confidencialidade das informações que lhes são comunicadas nos termos do presente artigo. O presente número não prejudica os requisitos de confidencialidade mais exigentes previstos nos Regulamentos (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014, ou noutra legislação da União.

7. A fim de informar o grande público sobre o nível geral de segurança operacional da aviação civil na União, a Agência publica anualmente, e em caso de circunstâncias especiais, um relatório sobre segurança. Esse relatório deve conter uma análise da situação da segurança em geral, em termos simples e de fácil compreensão, e indicar se existem riscos de segurança acrescidos.

Artigo 73.º

Proteção das fontes de informação

1. Caso as informações a que se refere o artigo 72.º, n.os 1 e 2, tenham sido fornecidas a uma autoridade nacional competente, a fonte dessas informações é protegida em conformidade com a legislação da União e com a legislação nacional aplicável sobre proteção das fontes de informações relacionadas com a segurança operacional da aviação civil. Caso essas informações sejam fornecidas por uma pessoa singular à Comissão ou à Agência, essa fonte de informação não pode ser revelada nem os seus dados pessoais registados juntamente com as informações prestadas.

2. Sem prejuízo das normas de direito penal nacional aplicáveis, os Estados-Membros abstêm-se de intentar ações judiciais no que respeita a infrações à legislação não premeditadas ou por inadvertência de que tomem conhecimento exclusivamente por a informação sobre essas infrações lhes ter sido comunicada por força do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento.

O primeiro parágrafo não se aplica em caso de conduta dolosa ou em caso de negligência manifesta, séria e grave perante um risco óbvio e de falha extrema da responsabilidade profissional de tomar as medidas que são evidentemente necessárias nessas circunstâncias, causando um prejuízo previsível a pessoas ou bens, ou comprometendo seriamente o nível de segurança da aviação civil.

3. Os Estados-Membros podem manter ou adotar medidas para reforçar a proteção das fontes de informação a que se refere o n.º 1.

4. Os trabalhadores e o pessoal contratado que fornecem informações em aplicação do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados não podem ser prejudicados pela entidade patronal ou pela organização à qual prestam serviços, com base nas informações fornecidas.

▼B

O primeiro parágrafo não se aplica em caso de conduta dolosa ou em caso de negligência manifesta, séria e grave perante um risco óbvio, e de falha extrema da responsabilidade profissional de tomar as medidas que são evidentemente necessárias nessas circunstâncias, causando um prejuízo previsível a pessoas ou bens, ou comprometendo seriamente a segurança da aviação civil.

5. O presente artigo não obsta a que a Comissão, a Agência e os Estados-Membros tomem as medidas necessárias para manter ou reforçar a segurança da aviação civil.

6. O presente artigo não prejudica as regras sobre proteção das fontes de informação estabelecidas nos Regulamentos (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014.

Artigo 74.º

Repositório de informações

1. A Agência, em cooperação com a Comissão e com as autoridades nacionais competentes, cria e gere um repositório que contém as informações necessárias para garantir uma cooperação eficaz entre a Agência e as autoridades nacionais competentes no exercício das suas atividades de certificação, supervisão e execução nos termos do presente regulamento.

Esse repositório contém informações sobre:

a) Os certificados emitidos e as declarações recebidas pela Agência e pelas autoridades nacionais competentes, em conformidade com o disposto no capítulo III e nos artigos 64.º e 65.º e 77.º a 82.º;

b) Os certificados emitidos e as declarações recebidas pelas entidades qualificadas em nome da Agência e das autoridades nacionais competentes, em conformidade com o artigo 69.º, n.º 3;

c) As acreditações concedidas pela Agência e pelas autoridades nacionais competentes às entidades qualificadas em conformidade com o artigo 69.º, incluindo as informações sobre o âmbito da acreditação e as prerrogativas concedidas;

d) As medidas adotadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 2.º, n.os 6 e 7, bem como as correspondentes decisões da Comissão;

e) As decisões tomadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 2.º, n.º 8;

f) As decisões tomadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 41.º, n.º 5;

g) A reatribuição pelos Estados-Membros da responsabilidade pelas atividades à Agência ou a outro Estado-Membro nos termos dos artigos 64.º e 65.º, incluindo informações detalhadas sobre as atividades reatribuídas;

h) As decisões tomadas pela Comissão nos termos do artigo 67.º;

i) As notificações pelas autoridades nacionais competentes dos regimes individuais de especificação do tempo de voo submetidos à Agência com base nos atos delegados adotados nos termos do artigo 32.º, n.º 1, alínea b), e os correspondentes pareceres da Agência emitidos de acordo com o artigo 76.º, n.º 7;

▼B

j) As notificações dos Estados-Membros relativas às medidas tomadas para dar resposta imediata a um problema relacionado com a segurança operacional da aviação civil e à concessão de isenções, bem como as correspondentes recomendações da Agência e decisões da Comissão, nos termos do artigo 70.º, n.º 1, e do artigo 71.º, n.º 1;

k) Os pedidos apresentados pelos Estados-Membros relativos a outros meios para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais e as correspondentes recomendações da Agência nos termos do artigo 71.º, n.º 3;

l) As notificações da Agência e as correspondentes decisões da Comissão nos termos do artigo 76.º, n.º 4;

m) As informações ao dispor das autoridades nacionais competentes e relacionadas com as atividades de aeronaves envolvidas em operações que não sejam de transporte aéreo comercial;

n) As informações a que se refere o artigo 90.º, n.º 4, relativas à aplicação de ►C1 normas e práticas recomendadas internacionais ◄;

o) As decisões dos Estados-Membros e da Comissão notificadas nos termos do artigo 62.º, n.º 5, incluindo informações sobre as atividades que estão a ser realizadas em conjunto;

p) As isenções concedidas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 41.º, n.º 6, e as correspondentes decisões da Comissão;

q) As medidas vinculativas da Agência relativas ao sobrevoo de zonas de conflito aplicadas nos termos artigo 88.º, n.º 3;

r) Outras informações eventualmente necessárias para assegurar uma cooperação eficaz entre a Agência e as autoridades nacionais competentes no que respeita ao exercício das respetivas atividades de certificação, supervisão e execução, nos termos do presente regulamento.

2. As autoridades nacionais competentes, os examinadores de medicina aeronáutica e os centros de medicina aeronáutica trocam igualmente informações sobre a aptidão médica dos pilotos através do repositório. As informações que constituem dados pessoais, incluindo os dados de saúde, são limitadas ao estritamente necessário para garantir a eficácia da certificação e da supervisão dos pilotos, nos termos do artigo 21.º

3. Os dados pessoais, incluindo os dados de saúde, registados no repositório, são conservados apenas durante o período necessário para a consecução dos objetivos para que foram recolhidos ou para que são tratados.

4. Os Estados-Membros e a Agência asseguram que os titulares de dados cujos dados pessoais são tratados no repositório são previamente informados desse facto.

5. Os Estados-Membros e a Agência podem restringir os direitos dos titulares de dados a aceder, retificar e eliminar os dados pessoais constantes do repositório na medida do estritamente necessário para garantir a segurança operacional da aviação civil, em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) 2016/679 e com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 45/2001.

▼B

6. Sem prejuízo do disposto no n.º 7, a Comissão, a Agência, as autoridades nacionais competentes e as autoridades competentes dos Estados-Membros incumbidas dos inquéritos a acidentes e incidentes no setor da aviação civil dispõem, para realizar as atividades que lhe competem, de um acesso por via digital, em condições de segurança, a todas as informações contidas no repositório.

Se for caso disso, a Comissão e a Agência podem comunicar às partes interessadas ou colocar à disposição do público determinadas informações constantes do repositório, com exceção das informações a que se refere o n.º 2.

A Agência deve, em qualquer caso, disponibilizar ao público as seguintes informações relativas:

a) À emissão de qualquer certificado ou declaração recebida nos termos do artigo 2.º, n.º 4;

b) Às decisões dos Estados-Membros e da Comissão notificadas nos termos do artigo 2.º, n.ºs 6 e 7;

c) Às decisões dos Estados-Membros notificadas nos termos do artigo 2.º, n.º 11, segundo parágrafo.

7. As informações contidas no repositório são protegidas contra o acesso não autorizado através dos instrumentos e dos protocolos adequados. O acesso e a comunicação das informações a que se refere o n.º 2 são limitados às pessoas responsáveis pela certificação e pela supervisão da aptidão médica dos pilotos, para efeitos do exercício das suas atividades ao abrigo do presente regulamento. Pode também ser concedido acesso limitado a essas informações a outras pessoas autorizadas, de modo a assegurar a operacionalidade do repositório, em especial a sua manutenção técnica. As pessoas autorizadas a aceder a informações que contêm dados pessoais recebem formação prévia sobre a legislação aplicável em matéria de proteção de dados pessoais e correspondentes salvaguardas.

8. A Comissão adota atos de execução com as regras necessárias para a operacionalidade e a gestão do repositório e do qual devem constar requisitos pormenorizados no que respeita ao seguinte:

a) Os aspetos técnicos da criação e manutenção do repositório;

b) A classificação das informações a transmitir pela Comissão, pela Agência e pelas autoridades nacionais competentes para inclusão no repositório, incluindo a forma e o modo de transmissão dessas informações;

c) A atualização periódica e normalizada das informações contidas no repositório;

d) As regras de comunicação e de publicação de determinadas informações contidas no repositório, em conformidade com o n.º 6 do presente artigo;

e) A classificação das informações relativas à aptidão médica dos pilotos a transmitir pelas autoridades nacionais competentes, os examinadores médicos aeronáuticos e os centros de medicina aeronáutica, para inclusão no repositório, incluindo a forma e o modo de transmissão dessas informações;

▼B

f) As regras de proteção das informações contidas no repositório contra o acesso não autorizado, de restrição do acesso às informações e de proteção dos dados pessoais constantes do repositório, em conformidade com a legislação da União aplicável à proteção de dados pessoais, em especial contra a destruição acidental ou ilegal, a perda, a alteração ou a divulgação;

g) O prazo máximo autorizado de conservação dos dados pessoais registados no repositório, incluindo as informações sobre a aptidão médica dos pilotos que constituem dados pessoais;

h) As condições circunstanciadas em que os Estados-Membros e a Agência podem restringir os direitos do titular de dados a aceder, retificar e eliminar dados pessoais constantes do repositório, para efeitos do n.º 5 do presente artigo.

Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

CAPÍTULO V

AGÊNCIA DA UNIÃO EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

SECÇÃO 1

Atrbuições

Artigo 75.º

Criação e atribuições da Agência

1. É criada uma Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação.

2. Para garantir o bom funcionamento e o desenvolvimento harmonioso da aviação civil na União, em conformidade com os objetivos definidos no artigo 1.º, cabe à Agência:

a) Realizar atividades e emitir pareceres em todos os domínios abrangidos pelo presente regulamento;

b) Prestar assistência à Comissão, preparando as medidas a tomar ao abrigo do presente regulamento. Caso essas medidas incluam regras técnicas, a Comissão não pode alterar o respetivo conteúdo sem concertação prévia com a Agência;

c) Prestar o apoio técnico, científico e administrativo necessário para a Comissão desempenhar as suas atribuições;

d) Tomar as medidas necessárias no âmbito das competências que lhe são atribuídas pelo presente regulamento ou demais legislação da União;

e) Realizar inspeções, outras atividades de monitorização e investigações, conforme necessário, para cumprir as obrigações que lhe incumbem ao abrigo do presente regulamento, ou a pedido da Comissão;

▼B

f) Executar no seu domínio de competência, em nome dos Estados-Membros, as atividades e atividades que lhes incumbem por força das convenções internacionais aplicáveis, em especial a Convenção de Chicago;

g) Assistir as autoridades nacionais competentes no exercício das suas atividades, nomeadamente proporcionando um fórum para o intercâmbio de informações e de conhecimentos especializados;

h) Contribuir, no que diz respeito às matérias abrangidas pelo presente regulamento, a pedido da Comissão, para o estabelecimento, a medição, a comunicação e a análise de indicadores de desempenho, sempre que a legislação da União estabelecer sistemas de desempenho para a aviação civil;

i) Promover a nível internacional as normas e regras da União no domínio da aviação, estabelecendo relações de cooperação adequadas com as autoridades competentes de países terceiros e organizações internacionais;

j) Cooperar com outras instituições, órgãos, organismos e agências da União nos domínios em que as suas atividades se relacionam com aspetos técnicos da aviação civil.

Artigo 76.º

Medidas da responsabilidade da Agência

1. A Agência presta assistência à Comissão, a seu pedido, na preparação de propostas de alteração do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no presente regulamento, em conformidade com os princípios estabelecidos no artigo 4.º Os documentos que a Agência apresenta à Comissão para o efeito assumem a forma de pareceres.

2. A Agência formula recomendações destinadas à Comissão para efeitos da aplicação dos artigos 70.º e 71.º

3. Em conformidade com o artigo 115.º e com os atos delegados e de execução aplicáveis adotados com base no presente regulamento, a Agência emite especificações de certificação e outras especificações pormenorizadas, meios aceitáveis de conformidade material, documentos de orientação para a aplicação do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados.

4. A Agência toma as decisões adequadas para efeitos da aplicação do n.º 6 do presente artigo e dos artigos 77.º a 83.º, 85.º e 126.º, e caso lhe tenham sido atribuídas responsabilidades nos termos dos artigos 64.º e 65.º

A Agência pode conceder isenções às pessoas singulares ou coletivas às quais tenha sido emitido um certificado, nos casos e nas condições estabelecidas no artigo 71.º, n.º 1.

Nesses casos, a Agência notifica imediatamente a Comissão e os Estados-Membros, através do repositório criado nos termos do artigo 74.º, das isenções concedidas, das razões para a sua concessão e, quando aplicável, das medidas de atenuação adotadas.

▼B

Caso seja concedida uma isenção cuja duração seja superior a oito meses consecutivos ou se a Agência tiver reiteradamente concedido a mesma isenção e a sua duração total for superior a oito meses, a Comissão avalia se estão reunidas as condições previstas no artigo 71.º, n.º 1.Se considerar que tal não é o caso, a Comissão adota para o efeito um ato de execução com a sua decisão. Esses atos de execução são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia* e registados pela Agência no repositório criado nos termos do artigo 74.º

Uma vez notificada do referido ato de execução, a Agência revoga imediatamente a isenção.

5. A Agência publica relatórios sobre as inspeções e outras atividades de monitorização realizadas nos termos do artigo 85.º

6. A Agência reage sem demora injustificada aos problemas de segurança urgentes abrangidos pelo presente regulamento:

a) Determinando as medidas corretivas a adotar pelas pessoas singulares ou coletivas em relação às quais age como a autoridade competente e difundindo as informações pertinentes a essas pessoas, incluindo diretrizes ou recomendações, sempre que tal seja necessário para salvaguardar os objetivos estabelecidos no artigo 1.º A Agência pode igualmente emitir boletins de segurança operacional com informações ou recomendações não vinculativas destinadas a outras pessoas singulares e coletivas envolvidas em atividades aeronáuticas;

b) Determinando os objetivos de segurança operacional a alcançar e recomendando medidas corretivas a adotar pelas autoridades nacionais competentes e difundindo as informações pertinentes a essas autoridades nacionais competentes, sempre que tal seja necessário para atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º

No que diz respeito à alínea b), as autoridades nacionais competentes informam a Agência, sem demora injustificada, acerca das medidas adotadas para alcançar esses objetivos de segurança operacional fixados pela Agência. Além disso, caso o problema afete mais do que um Estado-Membro, as autoridades nacionais competentes em causa cooperam com a Agência para assegurar que as medidas necessárias para alcançar esses objetivos de segurança operacional sejam adotadas de forma coordenada.

7. A Agência emite pareceres sobre os regimes individuais de especificação do tempo de voo propostos pelos Estados-Membros de acordo com os atos delegados adotados nos termos do artigo 32.º, n.º 1, alínea b), que não aplicam as especificações de certificação adotadas pela Agência.

Artigo 77.º

Certificação da aeronavegabilidade e certificação ambiental

1. No que respeita aos produtos, peças, equipamento não instalado e equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada, a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea a), e alínea b), subalínea i), a Agência executa, quando aplicável e conforme especificado na Convenção de Chicago ou nos seus anexos, em nome dos Estados-Membros, as atividades e atividades do Estado de projeto, de fabrico ou de registo no que respeita à certificação de projeto e à informação obrigatória sobre a aeronavegabilidade permanente. Para o efeito, deve, em especial:

▼B

a) Para cada projeto de produto e equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada em relação ao qual tenha sido solicitado, em conformidade com o artigo 11.º ou o artigo 56.º, n.º 1, um certificado de tipo, um certificado de tipo restrito, uma alteração a um certificado de tipo ou a um certificado de tipo restrito, incluindo um certificado de tipo suplementar, uma aprovação de projeto de reparação ou uma aprovação dos dados de adequação operacional, estabelecer e notificar ao requerente a base da certificação;

b) Para cada projeto de peça ou de equipamento não instalado em relação ao qual tenha sido apresentado um pedido de certificado nos termos dos artigos 12.º, 13.º ou do artigo 56.º, n.º 1, respetivamente, estabelecer e notificar ao requerente a base da certificação;

c) Para as aeronaves em relação às quais tenha sido solicitada uma licença de voo em conformidade com o artigo 18.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea b) ou com o artigo 56.º, n.º 1, conceder a aprovação para as condições de voo conexas relacionadas com o projeto;

d) Estabelecer e disponibilizar as especificações de aeronavegabilidade e de compatibilidade ambiental aplicáveis aos projetos de produtos, peças, equipamento não instalado e equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada objeto de declaração em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, alínea a), ou o artigo 56.º, n.º 5;

e) Assumir a responsabilidade pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e a execução em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no respeitante aos certificados de tipo, certificados de tipo restritos, certificados de alterações, incluindo os certificados de tipo suplementares, e às aprovações de projetos de reparação de produtos e aprovações dos dados de adequação operacional, nos termos dos artigos 11.º, 18.º, n.º 1, alínea b), ou 45.º, n.º 1;

f) Assumir a responsabilidade pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no respeitante aos certificados para projetos de peças, equipamento não instalado e equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada nos termos dos artigos 12.º, 13.º e 56.º, n.º 1;

g) Publicar as fichas de dados ambientais adequadas sobre os projetos de produtos que certifica, em conformidade com os artigos 11.º e 56.º, n.º 1;

h) Assegurar as atividades de aeronavegabilidade permanente associadas aos projetos de produtos, peças, equipamento não instalado e equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada que certificou e por cuja supervisão é responsável, nomeadamente reagindo sem demora injustificada a qualquer problema de segurança operacional ou de segurança contra atos ilícitos e emitindo e difundindo a informação obrigatória pertinente.

2. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e a execução em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no que respeita:

a) Às aprovações dos organismos responsáveis pelos projetos de produtos, peças, equipamento não instalado e equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada, e às declarações apresentadas por esses organismos, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 1, artigo 19.º, n.º 1, alínea g), e o artigo 56.º, n.ºs 1 e 5;

▼B

b) Às aprovações das organizações responsáveis pela produção, manutenção e gestão da aeronavegabilidade permanente de produtos, peças, equipamentos não instalados e equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada e das organizações envolvidas na formação do pessoal responsável pela colocação em serviço de um produto, peça, equipamento não instalado ou equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada e às declarações apresentadas por essas organizações, em conformidade com os artigos 15.º, 19.º, n.º 1, alínea g), e o artigo 56.º, n.ºs 1 e 5, caso essas organizações tenham o seu estabelecimento principal fora dos territórios pelos quais os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago.

3. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a supervisão e execução em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no respeitante às declarações apresentadas pelas organizações, nos termos do artigo 18.º, n.º 1, alínea a), e do artigo 56.º, n.º 5, e no que diz respeito à conformidade do projeto de um produto, peça, equipamento não instalado ou equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada com as especificações técnicas pormenorizadas.

Artigo 78.º

Certificação da tripulação de voo

1. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no respeitante às aprovações e às declarações apresentadas pelas organizações de formação de pilotos e de tripulantes de cabina e dos centros de medicina aeronáutica a que se refere o artigo 24.º e o artigo 56.º, n.ºs 1 e 5, caso essas organizações e esses centros tenham o seu estabelecimento principal fora dos territórios pelos quais os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago.

2. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no respeitante à certificação e às declarações de dispositivos de treino de simulação de voo nos termos do artigo 25.º e do artigo 56.º, n.ºs 1 e 5, quando:

a) O dispositivo é operado por uma organização cujo estabelecimento principal se situa fora dos territórios pelos quais os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago;

b) O dispositivo se situa fora dos territórios pelos quais os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago.

Artigo 79.º

Certificação de equipamento de aeródromo relacionado com a segurança

No que respeita ao equipamento de aeródromo relacionado com a segurança a que se refere o artigo 35.º, a Agência:

a) Estabelece e notifica ao requerente as especificações pormenorizadas aplicáveis ao equipamento de aeródromo relacionado com a segurança que é objeto de certificação em conformidade com o artigo 35.º;

b) Estabelece e disponibiliza as especificações pormenorizadas aplicáveis ao equipamento de aeródromo relacionado com a segurança que é objeto de uma declaração de acordo com o artigo 35.º;

▼B

c) Assume a responsabilidade pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no respeitante aos certificados emitidos e às declarações apresentadas em relação ao equipamento de aeródromo relacionado com a segurança nos termos do artigo 35.º

Artigo 80.º

ATM/ANS

1. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no que respeita:

a) Aos certificados para os prestadores de serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 41.º, caso esses prestadores tenham o seu estabelecimento principal fora dos territórios pelos quais os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago e sejam responsáveis pela prestação de serviços ATM/ANS no espaço aéreo acima do território ao qual se aplicam os Tratados;

b) Aos certificados para os prestadores de serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 41.º, caso prestem serviços ATM/ANS pan-europeus;

c) Aos certificados para as organizações a que se refere o artigo 42.º e declarações por elas apresentadas caso essas organizações estejam envolvidas no projeto, no fabrico ou na manutenção dos sistemas e componentes ATM/ANS, nomeadamente no caso de contribuírem para a execução do Projeto de Investigação e Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (SESAR), utilizados na prestação dos serviços a que se refere a alínea b) do presente número.

d) Às declarações apresentadas pelos prestadores de serviços ATM/ANS em cujo nome a Agência tenha emitido um certificado em conformidade com as alíneas a) e b) do presente número, no respeitante aos sistemas e componentes ATM/ANS colocados em serviço por esses prestadores, em conformidade com o artigo 45.º, n.º 1.

2. No que respeita aos sistemas e componentes ATM/ANS a que se refere o artigo 45.º, nomeadamente no caso de contribuírem para a execução do Programa SESAR a Agência, nos casos previstos nos atos delegados a que se refere o artigo 47.º:

a) Estabelece e notifica ao requerente as especificações pormenorizadas aplicáveis aos sistemas e componentes ATM/ANS que são objeto de certificação em conformidade com o artigo 45.º, n.º 2;

b) Estabelece e disponibiliza as especificações pormenorizadas aplicáveis aos sistemas e componentes ATM/ANS que são objeto de uma declaração de acordo com o artigo 45.º, n.º 2;

c) Assume a responsabilidade pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no respeitante aos certificados emitidos e às declarações apresentadas em relação aos sistemas e componentes ATM/ANS, em conformidade com o artigo 45.º, n.º 2.

▼B

Artigo 81.º

Certificação das organizações de formação de controladores de tráfego aéreo

A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução nos termos do artigo 62.º, n.º 2, no respeitante à certificação das organizações de formação de controladores de tráfego aéreo a que se refere o artigo 51.º, caso essas organizações tenham o seu estabelecimento principal fora dos territórios pelos quais os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago e, se for caso disso, no respeitante ao seu pessoal.

Artigo 82.º

Operadores de aeronaves de países terceiros e supervisão da segurança operacional internacional

1. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução, em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no respeitante às autorizações e declarações de operações de aeronaves e de operadores de aeronaves a que se refere o artigo 60.º, exceto se um Estado-Membro executar as atividades e deveres do Estado do operador em relação aos operadores de aeronaves em causa.

2. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2, no respeitante às autorizações para as aeronaves e para os pilotos a que se refere o artigo 61.º, n.º 1, alínea a).

3. A Agência presta assistência à Comissão, a seu pedido, na aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, realizando todas as verificações de segurança operacional necessárias, incluindo visitas no local, dos operadores de países terceiros e das autoridades responsáveis pela sua supervisão. A Agência apresenta à Comissão os resultados destas avaliações, acompanhados das recomendações adequadas.

Artigo 83.º

Investigações efetuadas pela Agência

1. A Agência efetua diretamente ou por intermédio das autoridades nacionais competentes ou de entidades qualificadas, as investigações necessárias ao exercício das suas atividades relacionadas com a certificação, supervisão e execução, em conformidade com o artigo 62.º, n.º 2.

2. Para efetuar as investigações a que se refere o n.º 1, a Agência fica habilitada a:

a) Solicitar às pessoas singulares ou coletivas em cujo nome emitiu um certificado, ou que lhe apresentaram uma declaração, a prestação de todas as informações necessárias;

b) Solicitar a essas pessoas que prestem oralmente explicações sobre qualquer facto, documento, objeto, procedimento ou outra matéria relevante para determinar se cumprem o presente regulamento e os atos delegados e de execução nele baseados;

▼B

c) Aceder às instalações, aos terrenos e aos meios de transporte relevantes dessas pessoas;

d) Examinar, copiar ou retirar excertos de quaisquer documentos, registos ou dados relevantes na posse dessas pessoas ou a que essas pessoas tenham acesso, independentemente do suporte de armazenamento das informações em causa.

Se tal for necessário para determinar se uma pessoa a quem emitiu um certificado, ou que lhe apresentou uma declaração, cumpre o presente regulamento e os atos delegados e de execução nele baseados, a Agência fica também habilitada a exercer os poderes referidos no primeiro parágrafo em relação a qualquer outra pessoa singular ou coletiva de quem se possa razoavelmente esperar que tenha ou possa vir a ter acesso a informações relevantes para esse efeito. Os poderes conferidos no presente número são exercidos em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro ou do país terceiro em que é efetuada a investigação, tendo devidamente em conta os direitos e os legítimos interesses das pessoas em causa e em conformidade com o princípio da proporcionalidade.

Caso, de acordo com o direito nacional aplicável, seja necessário obter a autorização prévia da autoridade judicial ou administrativa do Estado-Membro ou do país terceiro em causa para entrar nas instalações, terrenos e meios de transporte relevantes a que se refere o primeiro parágrafo, alínea c), esses poderes só podem ser exercidos uma vez obtida a autorização prévia.

3. A Agência assegura que os membros do seu pessoal e, se for caso disso, quaisquer outros peritos que participam nos inquéritos têm qualificações suficientes, receberam instruções adequadas e foram devidamente autorizados. Essas pessoas exercem os seus poderes mediante a apresentação de uma autorização por escrito.

4. Os funcionários das autoridades competentes do Estado-Membro em cujo território as investigações terão lugar assistem a Agência, a pedido desta, na realização das investigações. Caso essa assistência seja necessária, a Agência informa, em tempo oportuno previamente à realização das investigações, o Estado-Membro em cujo território as investigações terão lugar, da investigação e da assistência requerida.

Artigo 84.º

Coimas e sanções pecuniárias compulsórias

1. A Comissão pode, a pedido da Agência, aplicar a uma pessoa singular ou coletiva em cujo nome a Agência emitiu um certificado, ou que lhe apresentou uma declaração, em conformidade com o presente regulamento, uma ou ambas das medidas seguintes:

a) Uma coima, caso essa pessoa tenha infringido, intencionalmente ou por negligência, uma das disposições do presente regulamento ou dos atos delegados e de execução nele baseados;

b) Uma sanção pecuniária compulsória caso essa pessoa continue a infringir uma dessas disposições, de modo a obrigar essa pessoa a cumprir essas disposições.

▼B

2. As coimas e sanções pecuniárias compulsórias a que se refere o n.º 1 devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. São fixadas tendo em conta a gravidade do caso, em especial a medida em que ficou comprometida a segurança ou a proteção do ambiente, a atividade a que diz respeito a violação e a capacidade económica da pessoa singular ou coletiva em causa.

O montante das coimas não pode ser superior a 4 % do rendimento ou do volume de negócios anual da pessoa singular ou coletiva em causa. O montante da sanção compulsória não pode ser superior a 2,5 % do rendimento ou do volume de negócios médio diário da pessoa singular ou coletiva em causa.

3. A Comissão só pode aplicar coimas e sanções pecuniárias compulsórias nos termos do n.º 1 se as outras medidas relativas a essas infrações previstas no presente regulamento e nos atos delegados e de execução nele baseados forem inadequadas ou desproporcionadas.

4. No que respeita à aplicação de coimas e sanções pecuniárias compulsórias nos termos do presente artigo, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 128.º, sobre:

a) Os critérios pormenorizados e uma metodologia detalhada para a fixação dos montantes das coimas e das sanções pecuniárias compulsórias;

b) As regras pormenorizadas aplicáveis aos inquéritos, medidas conexas e relatórios, bem como o processo decisório, incluindo as disposições em matéria de direitos de defesa, acesso ao processo, representação legal, confidencialidade e disposições temporárias; e

c) Os procedimentos de cobrança das coimas e sanções pecuniárias compulsórias.

5. O Tribunal de Justiça tem jurisdição plena para controlar a legalidade das decisões da Comissão tomadas nos termos do n.º 1. O Tribunal de Justiça pode revogar, reduzir ou agravar a coima ou a sanção pecuniária compulsória que tenha sido imposta.

6. As decisões tomadas pela Comissão nos termos do n.º 1 não têm natureza penal.

Artigo 85.º

Monitorização dos Estados-Membros

1. A Agência presta assistência à Comissão na monitorização da aplicação, pelos Estados-Membros, do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados, mediante a realização de inspeções e outras atividades de monitorização. Essas inspeções e outras atividades de monitorização têm também por objetivo prestar assistência aos Estados-Membros na aplicação uniforme do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados e na partilha de boas práticas.

A Agência apresenta um relatório à Comissão sobre as inspeções e outras atividades de monitorização realizadas nos termos do presente número.

▼B

2. Para efeitos da realização das inspeções e outras atividades de monitorização a que se refere o n.º 1, a Agência fica habilitada a:

a) Solicitar às autoridades nacionais competentes e a quaisquer pessoas singulares ou coletivas abrangidas pelo presente regulamento que lhes apresente todas as informações necessárias;

b) Solicitar a essas autoridades e pessoas que prestem oralmente explicações sobre qualquer facto, documento, objeto, procedimento ou outra matéria relevante para determinar se um Estado-Membro cumpre o presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo;

c) Aceder às instalações, terrenos e meios de transporte relevantes dessas autoridades e pessoas;

d) Examinar, copiar ou retirar excertos de quaisquer documentos, registos ou dados relevantes a que tenham acesso ou na posse dessas autoridades e pessoas, independentemente do suporte de armazenamento das informações em causa.

Se necessário, para determinar se um Estado-Membro cumpre o presente regulamento e os atos delegados e de execução nele baseados, a Agência fica também habilitada a exercer os poderes referidos no primeiro parágrafo em relação a qualquer outra pessoa singular ou coletiva de quem se possa razoavelmente esperar que tenha ou possa vir a ter acesso a informações relevantes para esse efeito.

Os poderes conferidos no presente número são exercidos em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro em que as inspeções ou outras atividades de monitorização são realizadas, tendo devidamente em conta os direitos e legítimos interesses das autoridades e das pessoas em causa e em conformidade com o princípio da proporcionalidade. Sempre que, em conformidade com o direito nacional aplicável, seja necessário obter a autorização prévia da autoridade judicial ou administrativa do Estado-Membro em causa para entrar nas instalações, terrenos e meios de transporte relevantes a que se refere o primeiro parágrafo, alínea c), esses poderes só podem ser exercidos após obtida a autorização prévia.

3. A Agência assegura que os membros do seu pessoal e, se for caso disso, quaisquer outros peritos que participam nas inspeções ou em outras atividades de monitorização têm qualificações suficientes e recebem instruções adequadas. No caso das inspeções, essas pessoas exercem os seus poderes mediante a apresentação de uma autorização por escrito.

Em tempo útil antes das inspeções, a Agência informa o Estado-Membro em causa do objeto, do objetivo da atividade, da data em que a atividade deve começar e da identidade dos membros do seu pessoal e de qualquer outro perito dela incumbido.

4. O Estado-Membro em causa facilita as inspeções ou outras atividades de monitorização e garante que as autoridades e pessoas em causa cooperam com a Agência.

Se uma pessoa singular ou coletiva não cooperar com a Agência, as autoridades competentes do Estado-Membro em causa prestam a assistência necessária à Agência, criando condições para que esta possa realizar as inspeções ou outras atividades de monitorização.

▼B

5. Caso uma inspeção ou outra atividade de monitorização realizada nos termos do presente artigo implique uma inspeção ou outra atividade de monitorização em relação a uma pessoa singular ou coletiva abrangida pelo presente regulamento, aplicam-se as disposições do artigo 83.º, n.os 2, 3 e 4.

6. A pedido do Estado-Membro, os relatórios elaborados pela Agência em aplicação do n.º 1 são disponibilizados na língua ou línguas oficiais da União ou do Estado-Membro em que as inspeções tiveram lugar.

7. A Agência publica um resumo das informações sobre a aplicação, por cada Estado-Membro, no presente regulamento e nos atos delegados e de execução nele baseados, e inclui essas informações no relatório anual sobre segurança operacional a que se refere o artigo 72.º, n.º 7.

8. A Agência contribui para a avaliação do impacto da aplicação do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo, sem prejuízo da avaliação da Comissão nos termos do artigo 124.º, tendo em conta os objetivos definidos no artigo 1.º

9. A Comissão adota atos de execução com regras pormenorizadas sobre os métodos de trabalho da Agência na realização das atividades previstas no presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

Artigo 86.º

Investigação e inovação

1. A Agência assiste a Comissão e os Estados-Membros na identificação dos principais temas de investigação no domínio da aviação civil, de modo a contribuir para a coerência e a coordenação entre as funções de investigação e desenvolvimento financiadas por dinheiros públicos e as políticas que se inscrevem no âmbito de aplicação do presente regulamento.

2. A Agência apoia a Comissão na definição e execução dos programas-quadro da União pertinentes para as atividades de investigação e inovação e dos programas de trabalho anuais e plurianuais, incluindo na condução dos processos de avaliação, na análise dos projetos financiados e na exploração dos resultados dos projetos de investigação e inovação.

A Agência executa as partes relacionadas com a aviação civil do programa-quadro de investigação e inovação caso a Comissão lhe tenha delegado os poderes necessários para o efeito.

3. A Agência pode efetuar e financiar investigação na medida em que esteja estritamente relacionada com a melhoria das atividades realizadas no seu domínio de competência. As necessidades e atividades de investigação da Agência constam do seu programa de trabalho anual.

4. Os resultados da investigação financiada pela Agência são publicados, salvo se os direitos de propriedade intelectual aplicáveis ou as regras de segurança da Agência a que se refere o artigo 123.º o não permitirem.

▼B

5. Para além das atividades previstas nos n.os 1 a 4 do presente artigo e no artigo 75.º, a Agência pode igualmente participar em atividades de investigação *ad hoc*, desde que sejam compatíveis com as atribuições da Agência e com os objetivos do presente regulamento.

Artigo 87.º

Proteção ambiental

1. As medidas adotadas pela Agência no que respeita às emissões e ao ruído, para efeitos da certificação de projetos de produtos em conformidade com o artigo 11.º, têm por objetivo prevenir efeitos prejudiciais significativos no clima, no ambiente e na saúde humana causados pelos produtos da aviação civil em causa, tendo em devida consideração ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄, os benefícios ambientais, a viabilidade tecnológica e o impacto económico.

2. A Comissão, a Agência e as outras instituições, órgãos, organismos e agências da União e os Estados-Membros, cooperam, no âmbito dos respetivos domínios de competência, sobre questões ambientais, incluindo as previstas na Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e no Regulamento (CE) n.º 1907/2006 de modo a ter em conta as interdependências entre o clima e a proteção ambiental, a saúde humana e outras áreas técnicas da aviação civil, tendo em devida consideração ►C1 as normas e as práticas recomendadas internacionais ◄, os benefícios ambientais, a viabilidade tecnológica e o impacto económico.

3. A Agência, sempre que disponha dos conhecimentos especializados pertinentes, assiste a Comissão na definição e na coordenação das políticas e das medidas de proteção ambiental da aviação civil, em especial através da realização de estudos e simulações e da prestação de consultoria técnica, tendo em conta as interdependências entre a proteção ambiental, a saúde humana e outros aspetos técnicos da aviação civil.

4. Para informar as partes interessadas e o público em geral, a Agência publica, pelo menos de três em três anos, um relatório no domínio do ambiente, em que apresenta um relato objetivo da situação em termos de proteção do ambiente no que respeita à aviação civil na União.

A Agência, para preparar este relatório, baseia-se principalmente nas informações já postas à disposição das instituições e dos órgãos da União, bem como em informações tornadas públicas.

A Agência associa os Estados-Membros e consulta as partes interessadas e as organizações relevantes durante a elaboração desse relatório.

Esse relatório deve ainda conter recomendações destinadas a melhorar o nível de proteção ambiental no domínio da avaliação civil na União.

([1]) Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

▼B

Artigo 88.º

Interdependências entre a segurança operacional e a segurança contra atos de interferência ilícita no domínio da aviação civil

1. A Comissão, a Agência e os Estados-Membros cooperam nas matérias relacionadas com a segurança contra atos de interferência ilícita no domínio da aviação civil, incluindo no domínio da cibersegurança, quando existam interdependências entre a segurança operacional e a segurança contra atos de interferência ilícita no domínio da aviação civil.

2. Caso existam interdependências entre a segurança operacional e a segurança contra atos de interferência ilícita no domínio da aviação civil, a Agência presta assistência técnica à Comissão, a pedido desta, sempre que possua os conhecimentos especializados pertinentes em matéria de segurança operacional, na aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento e do Conselho ([1]) e de outras disposições pertinentes do direito da União.

3. A fim de contribuir para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, caso existam interdependências entre a segurança operacional e a segurança contra atos de interferência ilícita no domínio da aviação civil e para fazer face a um problema urgente de interesse comum para os Estados-Membros que e se enquadre no âmbito de aplicação do presente regulamento, a Agência, se necessário e sem demora justificada:

a) Toma medidas ao abrigo do artigo 77.º, n.º 1, alínea h), para fazer face às vulnerabilidades nos projetos de aeronaves;

b) Recomenda medidas corretivas que devem ser tomadas pelas autoridades nacionais competentes ou pelas pessoas singulares e coletivas abrangidas pelo presente regulamento, e/ou divulga informações pertinentes a essas autoridades e pessoas, quando o problema afeta a operação de aeronaves, incluindo riscos para a aviação civil decorrentes de zonas de conflito.

Antes de adotar as medidas referidas nas alíneas a) e b) do primeiro parágrafo, a Agência obtém o acordo da Comissão e consulta os Estados-Membros. Sempre que possível, a Agência fundamenta estas medidas em avaliações de risco comuns da União e tendo em conta a necessidade de uma resposta rápida em casos de emergência.

Artigo 89.º

Interdependências entre a segurança operacional da aviação civil e fatores socioeconómicos

1. A Comissão, a Agência e as outras instituições, órgãos, organismos e agências da União e os Estados-Membros cooperam, no âmbito dos respetivos domínios de competência, com vista a assegurar que sejam tidas em conta as interdependências entre a segurança operacional da aviação civil e os fatores socioeconómicos conexos, nomeadamente no âmbito de procedimentos regulamentares, da supervisão e da execução de uma cultura justa, na aceção do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014, a fim de dar resposta aos riscos socioeconómicos para a segurança da aviação.

2. A Agência consulta as partes interessadas relevantes quando trata tais interdependências.

([1]) 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 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

3. A Agência publica, de três em três anos, um relatório que apresente um balanço objetivo das ações e medidas tomadas, em especial as que abordam as interdependências entre a segurança operacional da aviação civil e os fatores socioeconómicos.

Artigo 90.º

Cooperação internacional

1. A Agência presta assistência à Comissão, a seu pedido, na gestão das relações com os países terceiros e as organizações internacionais nas áreas abrangidas pelo presente regulamento. Essa assistência contribui, em particular, para a harmonização das regras, o reconhecimento mútuo dos certificados no interesse da indústria europeia e a promoção das normas de segurança operacional da aviação europeia.

2. A Agência pode cooperar com as autoridades competentes de países terceiros e com as organizações internacionais competentes nas matérias abrangidas pelo presente regulamento. Para o efeito, a Agência após consulta à Comissão, pode estabelecer acordos de cooperação com essas autoridades e organizações internacionais. Esses acordos de cooperação não podem criar obrigações jurídicas à União nem aos seus Estados-Membros.

3. A Agência presta assistência aos Estados-Membros no exercício dos seus direitos e no cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força dos acordos internacionais relacionados com matérias abrangidas pelo presente regulamento, em especial os seus direitos e obrigações ao abrigo da Convenção de Chicago.

A Agência pode agir na qualidade de Organização Regional de Supervisão da Segurança no quadro da OACI.

4. A Agência, em cooperação com a Comissão e os Estados-Membros, guarda e atualiza, sempre que necessário, as seguintes informações no repositório a que se refere o artigo 74.º:

▼C1

a) Informações sobre o cumprimento do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados, bem como sobre as medidas tomadas pela Agência nos termos do presente regulamento, das normas e das práticas recomendadas internacionais;

▼B

b) Outras informações relacionadas com a aplicação do presente regulamento que sejam comuns a todos os Estados-Membros e relevantes para a monitorização, pela OACI, da observância, por parte dos Estados-Membros, da Convenção de Chicago e das normas e práticas recomendadas internacionais;

Os Estados-Membros utilizam essas informações para cumprir as suas obrigações nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago e prestar informações à OACI no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança da OACI.

5. Sem prejuízo das disposições aplicáveis do Tratado, a Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes envolvidas em atividades da OACI cooperam, através de uma rede de peritos, nas questões técnicas abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e relacionadas com o trabalho da OACI. A Agência presta a esta rede o apoio administrativo necessário, nomeadamente assistência na preparação e organização das suas reuniões.

▼B

6. Para além das atividades previstas nos n.os 1 a 5 do presente artigo e no artigo 75.º, a Agência pode também estabelecer uma cooperação técnica *ad hoc* e participar em projetos de investigação e de assistência com países terceiros e organizações internacionais, desde que essas atividades sejam compatíveis com as atribuições da Agência e com os objetivos definidos no artigo 1.º

Artigo 91.º

Gestão de crises no setor da aviação

1. A Agência contribui, no seu domínio de competência, para dar respostas atempadas e para atenuar as crises no setor da aviação, em coordenação com outras partes interessadas pertinentes.

2. A Agência participa na Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia («CCCAE»), estabelecida nos termos do artigo 18.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão ([1]).

Artigo 92.º

Formação no domínio da aviação

1. A fim de promover as melhores práticas e a uniformidade da aplicação do presente regulamento e dos atos delegados e de execução nele baseados, a Agência pode, a pedido de um prestador de formação no domínio da aviação, avaliar se esse prestador e os seus cursos de formação cumprem os requisitos estabelecidos pela Agência e publicados no seu órgão oficial. Após verificar o cumprimento dessas condições, o prestador fica habilitado a ministrar cursos de formação aprovados pela Agência.

2. A Agência pode prestar formação, dirigida sobretudo ao seu pessoal e ao pessoal das autoridades nacionais competentes, mas também às autoridades competentes de países terceiros, às organizações internacionais, às pessoas singulares e coletivas abrangidas pelo presente regulamento e a outras partes interessadas. Essa formação pode ser ministrada pelo pessoal da Agência ou, se for caso disso, por formadores externos.

▼M3

Artigo 93.º

Realização do Céu Único Europeu

Caso disponha dos conhecimentos especializados pertinentes, a Agência, mediante pedido, presta assistência técnica à Comissão na realização do Céu Único Europeu, em especial:

a) Realizando investigações, inquéritos técnicos e estudos;

b) Contribuindo, nas matérias abrangidas pelo presente regulamento, em colaboração com o Conselho de Análise do Desempenho (PRB) previsto no artigo 13.º do Regulamento (UE) 2024/2803, para a implementação de um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede;

([1]) Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das atividades de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 (JO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

▼M3

c) Contribuindo para a execução do Plano Diretor de ATM europeu, incluindo o desenvolvimento e a implementação do Projeto SESAR.

▼B

SECÇÃO II

Estrutura interna

Artigo 94.º

Estatuto jurídico, sede e delegações locais

1. A Agência é um organismo da União. A Agência tem personalidade jurídica.

2. A Agência goza em todos os Estados-Membros da mais ampla capacidade jurídica reconhecida às pessoas coletivas pelas legislações nacionais. Pode, em especial, adquirir ou alienar bens móveis e imóveis e estar em juízo.

3. A Agência tem sede em Colónia, na República Federal da Alemanha.

4. A Agência pode criar delegações nos Estados-Membros ou destacar pessoal junto das delegações da União em países terceiros, em conformidade com o artigo 104.º, n.º 4.

5. O diretor-executivo é o representante legal da Agência.

Artigo 95.º

Pessoal

1. O Estatuto dos Funcionários da União Europeia, o Regime Aplicável aos outros Agentes da União Europeia ([1]) e as regras adotadas de comum acordo pelas instituições da União em execução dos referidos Estatuto e Regime são aplicáveis ao pessoal da Agência.

2. A Agência pode recorrer a peritos nacionais destacados ou a outro pessoal não contratado pela Agência. O Conselho de Administração adota uma decisão relativa ao estabelecimento de regras sobre o destacamento de peritos nacionais para a Agência.

Artigo 96.º

Privilégios e imunidades

O Protocolo n.º 7 relativo aos Privilégios e Imunidades da União Europeia, anexo ao TUE e ao TFUE é aplicável à Agência e ao seu pessoal.

([1]) Regulamento (CEE, Euratom, CECA) n.º 259/68 do Conselho, de 29 de fevereiro de 1968, que fixa o Estatuto dos Funcionários das Comunidades Europeias assim como o Regime aplicável aos outros agentes destas Comunidades, e institui medidas especiais temporariamente aplicáveis aos funcionários da Comissão (JO L 56 de 4.3.1968, p. 1).

▼B

Artigo 97.º

Responsabilidade

1. A responsabilidade contratual da Agência é regulada pelo direito aplicável ao contrato em causa.

2. O Tribunal de Justiça é competente para se pronunciar por força de cláusula de arbitragem constante dos contratos celebrados pela Agência.

3. Em matéria de responsabilidade extracontratual, a Agência indemniza, de acordo com os princípios gerais comuns aos direitos dos Estados-Membros, os danos causados por si ou pelo seu pessoal no exercício das suas atividades.

4. O Tribunal de Justiça é competente para conhecer dos litígios relativos à reparação dos danos referidos no n.º 3.

5. A responsabilidade pessoal do pessoal perante a Agência é regulada pelas disposições do Estatuto ou do Regime que lhes é aplicável.

Artigo 98.º

Competências do Conselho de Administração

1. A Agência tem um Conselho de Administração.

2. Compete ao Conselho de Administração:

a) Nomear o diretor-executivo e, sendo caso disso, prorrogar o seu mandato, ou destituí-lo, nos termos do artigo 103.º;

b) Aprovar o relatório anual de atividades consolidado sobre as atividades desenvolvidas pela Agência e enviá-lo, até 1 de julho de cada ano, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e ao Tribunal de Contas. O relatório de atividades anual consolidado é tornado público;

c) Adotar anualmente o documento de programação da Agência por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto, em conformidade com o artigo 117.º;

d) Adotar o orçamento anual da Agência por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto, em conformidade com o artigo 120.º, n.º 11;

e) Estabelecer procedimentos para a tomada de decisões pelo diretor-executivo, tal como referido nos artigos 115.º e 116.º;

f) Exercer as competências relacionadas com o orçamento da Agência, de acordo com os artigos 120.º, 121.º e 125.º;

g) Nomear os membros da Instância de Recurso, nos termos do artigo 106.º;

h) Exercer o poder disciplinar sobre o diretor-executivo;

i) Dar o seu parecer sobre as regras aplicáveis às taxas e encargos a que se refere o artigo 126.º;

j) Adotar o seu Regulamento Interno;

k) Decidir sobre o regime linguístico da Agência;

▼B

l) Tomar decisões relativas à criação das estruturas internas da Agência a nível de diretores e, se for caso disso, à sua alteração;

m) Exercer, em conformidade com o n.º 6, em relação ao pessoal da Agência, os poderes atribuídos pelo Estatuto dos Funcionários à autoridade investida do poder de nomeação e pelo Regime Aplicável aos Outros Agentes à autoridade competente para a contratação de pessoal («competências da autoridade investida do poder de nomeação»);

n) Adotar regras adequadas para dar execução ao Estatuto dos Funcionários e ao Regime Aplicável aos Outros Agentes, nos termos do artigo 110.º do Estatuto dos Funcionários;

o) Adotar regras de prevenção e de gestão dos conflitos de interesses no que respeita aos seus membros e aos membros da Instância de Recurso;

p) Assegurar um seguimento adequado das conclusões e recomendações resultantes dos relatórios de auditoria e de avaliações, internas ou externas, bem como das investigações do Organismo Europeu de Luta Antifraude («OLAF») ([1]);

q) Adotar as regras financeiras aplicáveis à Agência, nos termos do artigo 125.º;

r) Nomear um contabilista, sujeito às disposições do Estatuto dos Funcionários e do Regime Aplicável aos Outros Agentes, que goze de total independência no exercício das suas funções;

s) Adotar uma estratégia de luta contra a fraude, proporcionada aos riscos de fraude, tendo em conta os custos e benefícios das medidas a aplicar;

t) Emitir um parecer sobre o projeto do Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação em conformidade com o artigo 5.º;

u) Adotar o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação, em conformidade com o artigo 6.º;

v) Tomar decisões devidamente fundamentadas em relação ao levantamento da imunidade, nos termos do artigo 17.º do Protocolo n.º 7 relativo aos privilégios e imunidades da União Europeia anexo ao TUE e ao TFUE;

w) Definir procedimentos para a rápida cooperação da Agência com as autoridades judiciais nacionais, sem prejuízo dos Regulamentos (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014.

3. O Conselho de Administração pode aconselhar o diretor-executivo sobre qualquer matéria relacionada com os domínios abrangidos pelo presente regulamento.

([1]) Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de setembro de 2013 relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (Euratom) n.º 1074/1999 do Conselho (JO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

▼B

4. O Conselho de Administração cria um órgão consultivo representativo de todas as partes interessadas afetadas pelo trabalho da Agência, o qual consulta antes de tomar decisões nos domínios a que se refere o n.º 2, alíneas c), e), f) e i). O Conselho de Administração pode também decidir consultar o órgão consultivo sobre outras questões referidas nos n.os 2 e 3. O Conselho de Administração não está, em caso algum, vinculado ao parecer do órgão consultivo.

5. O Conselho de Administração pode criar grupos de trabalho para o assistirem no exercício das suas competências, nomeadamente na preparação e no acompanhamento da execução das suas decisões.

6. O Conselho de Administração adota, nos termos do artigo 110.º do Estatuto dos Funcionários, uma decisão baseada no artigo 2.º, n.º 1, do Estatuto dos Funcionários e no artigo 6.º do Regime Aplicável aos Outros Agentes, em que delega no diretor-executivo os poderes relevantes da autoridade investida do poder de nomeação e define as condições em que essa delegação de poderes pode ser suspensa. O diretor-executivo está autorizado a subdelegar essas competências.

Se circunstâncias excecionais o justificarem, o Conselho de Administração pode, mediante a adoção de uma decisão, suspender temporariamente a delegação de poderes da autoridade investida do poder de nomeação no diretor-executivo e os poderes subdelegados por este último, passando a exercê-los ele próprio ou delegando-os num dos seus membros ou num membro do pessoal distinto do diretor-executivo.

Artigo 99.º

Composição do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração é composto por representantes dos Estados-Membros e da Comissão, todos com direito de voto. Cada Estado-Membro nomeia um membro do Conselho de Administração e dois suplentes, que representam o membro em caso de impedimento deste. A Comissão nomeia dois representantes e os seus suplentes. O mandato dos membros efetivos e suplentes é de quatro anos. O mandato pode ser prorrogado.

2. Os membros do Conselho de Administração e os seus suplentes são selecionados com base nos seus conhecimentos, reconhecida experiência e envolvimento no setor da aviação civil, tendo em conta os seus conhecimentos nos domínios da gestão, administrativo e orçamental, que devem ser usados para promover os objetivos do presente regulamento. Os membros são globalmente responsáveis, pelo menos, pela política de segurança da aviação civil nos respetivos Estados-Membros.

3. Todas as partes representadas no Conselho de Administração procuram limitar a rotação dos seus representantes, com vista a assegurar a continuidade dos trabalhos do Conselho de Administração. Todas as partes visam garantir uma representação equilibrada entre homens e mulheres no Conselho de Administração.

4. Conforme adequado, a participação de representantes de países terceiros europeus no Conselho de Administração, na qualidade de observadores, e as condições dessa participação são estabelecidas nos acordos a que se refere o artigo 129.º

▼B

5. O órgão consultivo a que se refere o artigo 98.º, n.º 4, nomeia quatro dos seus membros para participarem no Conselho de Administração na qualidade de observadores. Estes representam, da forma mais alargada possível, as diferentes opiniões representadas no órgão consultivo. O seu mandato inicial é de 48 meses, podendo ser prorrogado.

Artigo 100.º

Presidente do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração elege um presidente e um vice-presidente de entre os seus membros com direito de voto. O vice-presidente substitui por inerência de funções o Presidente em caso de impedimento deste.

2. Os mandatos do presidente e do vice-presidente são de quatro anos, podendo ser prorrogados uma vez por mais quatro anos. Se, em qualquer momento, perderem a qualidade de membros do Conselho de Administração, os seus mandatos cessam automaticamente na mesma data.

Artigo 101.º

Reuniões do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração reúne-se por convocação do seu presidente.

2. O Conselho de Administração reúne-se pelo menos duas vezes por ano, em sessão ordinária. Pode também reunir-se a pedido do presidente, da Comissão ou de pelo menos um terço dos seus membros.

3. O diretor-executivo da Agência toma parte nas deliberações, sem direito de voto.

4. Os membros do Conselho de Administração podem ser assistidos pelos seus consultores ou peritos, de acordo com o Regulamento Interno.

5. O Conselho de Administração pode convidar qualquer pessoa cuja opinião possa ser de interesse a participar nas suas reuniões na qualidade de observador.

6. A Agência assegura o secretariado do Conselho de Administração.

Artigo 102.º

Regras de votação do Conselho de Administração

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 98.º, n.º 2, alíneas c) e d), e no artigo 103.º, n.º 7, o Conselho de Administração delibera por maioria dos seus membros com direito de voto. A pedido de um membro do Conselho de Administração, a decisão a que se refere o artigo 98.º, n.º 2, alínea k), é tomada por unanimidade.

2. Cada membro nomeado nos termos do artigo 99.º, n.º 1, dispõe de um voto. Em caso de impedimento de um membro, o seu direito de voto pode ser exercido pelo seu suplente. Os observadores e o diretor-executivo da Agência não têm direito de voto.

▼B

3. O Regulamento Interno do Conselho de Administração fixa as regras de votação de forma mais pormenorizada, em especial as condições em que um membro pode agir em nome de outro, bem como em matéria de quórum, se for caso disso.

4. As decisões sobre matérias relativas a recursos humanos ou orçamentais, em particular a título do artigo 98.º, n.º 2, alíneas d), f), h), m), n), o) e q), só podem ser adotadas com o voto favorável da Comissão.

Artigo 103.º

Diretor-executivo

1. O diretor-executivo é contratado como agente temporário da Agência nos termos do artigo 2.º, alínea a), do Regime aplicável aos Outros Agentes.

2. O diretor-executivo é nomeado pelo Conselho de Administração com base no seu mérito, competência e experiência comprovada relevantes no domínio da aviação civil, a partir de uma lista de candidatos propostos pela Comissão, no seguimento de um processo de seleção aberto e transparente.

Na celebração do contrato com o diretor-executivo, a Agência é representada pelo presidente do Conselho de Administração.

Antes de ser nomeado, o candidato selecionado pelo Conselho de Administração é convidado a fazer uma exposição perante a comissão competente do Parlamento Europeu e a responder às perguntas formuladas pelos seus membros.

3. O mandato do diretor-executivo é de cinco anos. No final desse período, a Comissão procede a uma análise que tem em conta a avaliação do desempenho do diretor-executivo e as atribuições e desafios futuros da Agência. A meio desse período, o diretor-executivo pode ser convidado a fazer uma exposição perante a comissão competente do Parlamento Europeu e a responder às perguntas que lhe forem dirigidas pelos seus membros acerca do seu desempenho.

4. O Conselho de Administração, deliberando sob proposta da Comissão que tem em conta a avaliação referida no n.º 3, pode prorrogar o mandato do diretor-executivo uma só vez, por um período não superior a cinco anos. Antes de prorrogar o mandato do diretor-executivo, o Conselho de Administração informa o Parlamento Europeu que tenciona prorrogar o mandato do diretor-executivo. No prazo de um mês antes dessa prorrogação, o diretor-executivo pode ser convidado a proferir uma declaração perante a comissão competente do Parlamento Europeu e a responder às perguntas dos respetivos membros.

5. Um diretor-executivo cujo mandato tenha sido prorrogado não pode participar noutro processo de seleção para o mesmo lugar no final do período total do mandato.

6. O diretor-executivo só pode ser demitido por decisão do Conselho de Administração, deliberando sob proposta da Comissão.

▼B

7. O Conselho de Administração adota as suas decisões sobre a nomeação, a renovação do mandato ou a demissão do diretor-executivo por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto.

8. O diretor-executivo pode ser assistido por um ou mais diretores. Na sua ausência ou em caso de impedimento, o diretor-executivo é substituído por um dos diretores.

Artigo 104.º

Competência do diretor-executivo

1. O diretor-executivo administra a Agência. O diretor-executivo responde perante o Conselho de Administração. Sem prejuízo dos poderes da Comissão e do Conselho de Administração, o diretor-executivo exerce as suas funções com independência e não solicita nem aceita instruções de qualquer governo ou outro organismo.

2. O diretor-executivo apresenta um relatório ao Parlamento Europeu sobre as atividades realizadas, sempre que solicitado. O Conselho pode convidar o diretor-executivo a prestar informações sobre as atividades realizadas.

3. O diretor-executivo é responsável pelas atribuições que incumbem à Agência no âmbito do presente regulamento ou de outros atos da União. Cabe ao diretor-executivo, nomeadamente:

a) Aprovar as medidas da Agência definidas no artigo 76.º, dentro dos limites estabelecidos pelo presente regulamento e pelos atos delegados e de execução nele baseados;

b) Decidir da realização de investigações, inspeções e outras atividades de monitorização previstas nos artigos 83.º e 85.º;

c) Decidir da atribuição de atividades a entidades qualificadas, em conformidade com o artigo 69.º, n.º 1, e da realização de investigações em nome da Agência pelas autoridades nacionais competentes ou entidades qualificadas, em conformidade com o artigo 83.º, n.º 1;

d) Tomar as medidas necessárias relacionadas com as atribuições da Agência no plano da cooperação internacional em conformidade com o artigo 90.º;

e) Tomar todas as medidas necessárias, incluindo a adoção de instruções administrativas internas e a publicação de comunicações, para garantir o bom funcionamento da Agência em conformidade com o presente regulamento;

f) Executar as decisões adotadas pelo Conselho de Administração;

g) Elaborar o relatório anual consolidado sobre as atividades da Agência e apresentá-lo ao Conselho de Administração para aprovação;

▼B

h) Elaborar o projeto de mapa previsional de receitas e despesas da Agência, nos termos do artigo 120.º, e executar o orçamento, nos termos do artigo 121.º;

i) Delegar poderes do diretor-executivo noutros membros do pessoal da Agência. A Comissão adota atos de execução com as regras aplicáveis a essa delegação. Esses ato de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 127.º, n.º 2;

j) Preparar o documento de programação a que se refere o artigo 117.º, n.º 1, e apresentá-lo ao Conselho de Administração para adoção, após parecer da Comissão;

k) Aplicar o documento de programação a que se refere o artigo 117.º, n.º 1, e apresentar um relatório ao Conselho de Administração sobre a sua aplicação;

l) Elaborar um plano de ação no seguimento das conclusões dos relatórios de auditoria interna e externa e das avaliações, bem como dos inquéritos do OLAF, e apresentar relatórios intercalares à Comissão, duas vezes por ano, e regularmente ao Conselho de Administração;

m) Proteger os interesses financeiros da União, mediante a aplicação de medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e quaisquer outras atividades ilegais, através de controlos eficazes e, caso sejam detetadas irregularidades, a recuperação dos montantes indevidamente pagos bem como, quando adequado, a aplicação de sanções administrativas e financeiras eficazes, proporcionadas e dissuasivas;

n) Preparar uma estratégia de luta contra a fraude para a Agência e apresentá-la ao Conselho de Administração para aprovação;

o) Elaborar o projeto de regras financeiras aplicáveis à Agência;

p) Preparar o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação e as respetivas atualizações e apresentá-los ao Conselho de Administração, para aprovação;

q) Informar o Conselho de Administração sobre a execução do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação;

r) Responder aos pedidos de assistência da Comissão feitos em conformidade com o presente regulamento;

s) Aceitar a reatribuição de responsabilidades à Agência, nos termos dos artigos 64.º e 65.º;

t) Realizar a gestão corrente da Agência.

u) Tomar todas as decisões relativas à criação das estruturas internas da Agência e, se for caso disso, à alteração das mesmas, com exceção das decisões a nível de diretores, que serão aprovadas pelo Conselho de Administração;

▼B

v) Adotar regras para a prevenção e a gestão dos conflitos de interesses no que respeita aos participantes em grupos de trabalho e grupos de peritos e a outros membros do pessoal não abrangidos pelo Estatuto dos Funcionários, que incluam disposições sobre declarações de interesse e, se for o caso, sobre as funções profissionais posteriores à situação de emprego;

4. Cabe ainda ao diretor-executivo decidir se é necessário, para exercer de forma eficaz e eficiente as atribuições da Agência, criar uma ou mais delegações locais num ou mais Estados-Membros ou destacar pessoal para as delegações da União em países terceiros, na condição de se estabelecerem acordos adequados com o Serviço Europeu para a Ação Externa. Essa decisão requer o consentimento prévio da Comissão, do Conselho de Administração e, se for caso disso, do Estado-Membro em que se prevê a criação de uma delegação local. Essa decisão deve especificar o âmbito das atividades a realizar pela delegação local ou pelo pessoal destacado, de modo a evitar custos desnecessários e a duplicação de atividades administrativas da Agência.

Artigo 105.º

Competência da Instância de Recurso

1. É criada uma Instância de Recurso, como parte da estrutura administrativa da Agência. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 128.º, que estabeleçam o modo de funcionamento e a composição da Instância de Recurso.

2. A Instância de Recurso é competente para deliberar sobre os recursos apresentados contra as decisões a que se refere o artigo 108.º A Instância de Recurso reúne-se sempre que necessário.

Artigo 106.º

Membros da Instância de Recurso

1. Os membros efetivos e suplentes são nomeados pelo Conselho de Administração, a partir de uma lista de candidatos qualificados, estabelecida pela Comissão.

2. O mandato dos membros da Instância de Recurso, incluindo o presidente e os suplentes, é de cinco anos, podendo ser prorrogado por mais cinco anos.

3. Os membros da Instância de Recurso são independentes. Ao tomarem as suas decisões, não solicitam nem aceitam instruções de nenhum governo ou de qualquer outro organismo.

4. Os membros da Instância de Recurso não exercem quaisquer outras funções na Agência. Os membros da Instância de Recurso podem trabalhar a tempo parcial.

5. Os membros da Instância de Recurso não podem ser destituídos das suas funções, nem retirados da lista de candidatos qualificados durante o respetivo mandato, salvo se existirem razões graves para tal e se a Comissão, após ter recebido o parecer do Conselho de Administração, tomar uma decisão nesse sentido.

▼B

6. A Comissão fica habilitada a adotar aos delegados nos termos do artigo 128.º que estabeleçam as qualificações exigidas aos membros da Instância de Recurso, o seu estatuto e a sua relação contratual com a Agência, os poderes de cada membro durante a fase preparatória das decisões e o regime de voto.

Artigo 107.º

Exclusão e recusa

1. Os membros da Instância de Recurso não podem participar nos processos de recurso em que tenham interesse pessoal ou em que tenham intervindo anteriormente na qualidade de representantes de uma das partes, ou caso tenham participado na adoção da decisão objeto do recurso.

2. Se, por uma das razões enumeradas no n.º 1 ou qualquer outro motivo, um membro da Instância de Recurso considerar que não pode participar num processo de recurso, dá conhecimento desse facto à respetiva Instância de Recurso.

3. Qualquer das partes no processo de recurso pode recusar qualquer membro da Instância de Recurso por qualquer das razões previstas no n.º 1 ou se o membro for suspeito de parcialidade. A recusa não é admissível se, tendo já conhecimento do motivo de recusa, a parte em causa tiver praticado atos processuais. Nenhuma recusa pode ser fundamentada na nacionalidade dos membros.

4. A Instância de Recurso delibera sobre as medidas a tomar nos casos previstos nos n.os 2 e 3 sem a participação do membro em causa. Para a adoção dessa decisão, o membro em causa é substituído na Instância de Recurso pelo seu suplente.

Artigo 108.º

Decisões passíveis de recurso

1. São passíveis de recurso as decisões da Agência tomadas nos termos dos artigos 64.º, 65.º, do artigo 76.º, n.º 6, dos artigos 77.º a 83.º, do artigo 85.º e do artigo 126.º.

2. Os recursos interpostos nos termos do n.º 1 não têm efeito suspensivo. No entanto, se considerar que as circunstâncias o permitem, o diretor-executivo pode suspender a aplicação da decisão objeto do recurso.

3. Uma decisão que não ponha termo a um processo em relação a uma das partes só pode ser objeto de recurso em conjugação com um recurso contra a decisão definitiva, salvo se a referida decisão previr um recurso separado.

Artigo 109.º

Pessoas que podem interpor recurso

Qualquer pessoa singular ou coletiva pode interpor recurso de uma decisão de que seja destinatária ou de uma decisão que, embora dirigida a outra pessoa, lhe diga direta e individualmente respeito. As partes no processo podem ser partes no processo de recurso.

▼B

Artigo 110.º

Prazo e forma do recurso

O recurso, juntamente com as respetivas alegações com os fundamentos, é apresentado por escrito no secretariado da Instância de Recurso, no prazo de dois meses a contar da data de notificação da medida à pessoa interessada ou, na sua falta, na data em que a pessoa interessada dela tenha tomado conhecimento, conforme aplicável.

Artigo 111.º

Reexame prévio

1. Antes de examinar o recurso, a Instância de Recurso dá à Agência a possibilidade de reexaminar a sua decisão. Se o diretor-executivo considerar o recurso fundamentado, dá-lhe provimento no prazo de dois meses a contar da notificação pela Instância de Recurso. Esta disposição não se aplica se o processo de recurso opuser o recorrente a outra parte.

2. Se não for dado provimento ao recurso, a Agência decide sem demora da suspensão ou não da aplicação da decisão nos termos do artigo 108.º, n.º 2.

Artigo 112.º

Exame dos recursos

1. A Instância de Recurso verifica se o recurso é admissível e fundamentado.

2. Aquando do exame do recurso nos termos do n.º 1, a Instância de Recurso deve agir com celeridade. A Instância de Recurso convida as partes no processo de recurso, tantas vezes quantas forem necessárias, a apresentarem por escrito, num determinado prazo, as suas observações sobre as notificações que lhes tiver enviado ou sobre as comunicações das outras partes no processo de recurso. A Instância de Recurso pode decidir realizar uma audição oral, por sua própria iniciativa ou mediante pedido fundamentado de uma das partes no recurso.

Artigo 113.º

Decisões sobre o recurso

Se verificar que o recurso não é admissível ou que as alegações não são fundamentadas, a Instância de Recurso nega provimento ao recurso. No caso de considerar o recurso admissível e fundamentado, a Instância de Recurso remete o processo à Agência. A Agência toma uma nova decisão fundamentada tendo em conta a decisão da Instância de Recurso.

Artigo 114.º

Recursos para o Tribunal de Justiça

1. Podem ser interpostos junto do Tribunal de Justiça recursos de anulação de atos da Agência destinados a produzir efeitos jurídicos em relação a terceiros, recursos por omissão e, em conformidade com o artigo 97.º, por responsabilidade extracontratual e, nos termos de uma cláusula compromissória, por responsabilidade contratual por danos causados por atos praticados pela Agência.

▼B

2. Só podem ser interpostos perante o Tribunal de Justiça recursos de anulação de decisões tomadas pela Agência nos termos dos artigos 64.º, 65.º, do artigo 76.º, n.º 6, dos artigos 77.º a 83.º, dos artigos 85.º e 126.º, uma vez esgotadas todas as vias de recurso interno da Agência.

3. As instituições da União e os Estados-Membros podem interpor recurso contra as decisões da Agência diretamente para o Tribunal de Justiça, sem necessidade de esgotar as vias de recurso internas da Agência.

4. A Agência toma todas as medidas necessárias para dar cumprimento aos acórdãos do Tribunal de Justiça.

SECÇÃO III

Métodos de trabalho

Artigo 115.º

Procedimentos para a elaboração de pareceres, de especificações de certificação e de outras especificações pormenorizadas, de meios aceitáveis de assegurar o cumprimento e de documentos de orientação

1. O Conselho de Administração estabelece procedimentos transparentes para a emissão dos pareceres, das especificações de certificação e de outras especificações pormenorizadas, de meios aceitáveis de conformidade material e dos documentos de orientação a que se refere o artigo 76.º, n.os 1 e 3. Esses procedimentos preveem:

a) A utilização dos conhecimentos especializados junto das autoridades aeronáuticas civis, e se for caso disso, militares dos Estados-Membros;

b) Sempre que necessário, envolver peritos das partes interessadas relevantes ou o recurso às capacidades técnicas dos organismos de normalização europeus pertinentes ou de outros organismos especializados;

c) Assegurar que a Agência publica documentos e consulta amplamente os interessados, de acordo com um calendário e um procedimento que inclui a obrigação de a Agência dar resposta por escrito ao processo de consulta.

2. Nos termos do artigo 76.º, n.os 1 e 3, aquando da elaboração dos pareceres e especificações de certificação e outras especificações pormenorizadas, de meios aceitáveis de conformidade material e de documentos de orientação, a Agência estabelece um procedimento para a consulta prévia dos Estados-Membros. Para o efeito, pode criar um grupo de trabalho, para o qual cada Estado-Membro tem o direito de nomear um perito. Caso seja necessário efetuar uma consulta relacionada com aspetos militares, a Agência consulta, além dos Estados-Membros, a Agência Europeia de Defesa e outros peritos militares designados pelos Estados-Membros. Se for necessário organizar uma consulta sobre o eventual impacto social dessas medidas, a Agência associa os parceiros sociais da União e outras partes interessadas relevantes.

3. A Agência publica os pareceres, especificações de certificação e outras especificações pormenorizadas, meios aceitáveis de conformidade material e documentos de orientação elaborados nos termos do artigo 76.º, n.os 1 e 3, e os procedimentos estabelecidos nos termos do n.º 1 do presente artigo na publicação oficial da Agência.

▼B

Artigo 116.º

Procedimentos de tomada de decisões

1. O Conselho de Administração estabelece procedimentos transparentes de tomada de decisões individuais, conforme previsto no artigo 76.º, n.º 4.

Em especial, esses procedimentos:

a) Garantem que seja ouvida a pessoa singular ou coletiva destinatária da decisão, bem como qualquer outra pessoa direta e individualmente interessada;

b) Asseguram a notificação da decisão à pessoa singular ou coletiva e a sua publicação, sob reserva dos requisitos do artigo 123.º e do artigo 132.º, n.º 2;

c) Asseguram que a pessoa singular ou coletiva destinatária da decisão, ou qualquer outra parte no processo, é informada das vias de recurso de que dispõe ao abrigo do presente regulamento;

d) Fundamentam devidamente a decisão.

2. O Conselho de Administração estabelece procedimentos que especificam as condições de notificação das decisões às pessoas em causa, incluindo as informações sobre as vias de recurso disponíveis, conforme previsto no presente regulamento.

Artigo 117.º

Programação anual e plurianual

1. Nos termos do artigo 98.º, n.º 2, alínea c), o Conselho de Administração adota, até 31 de dezembro de cada ano, um documento de programação que inclui a programação anual e plurianual, baseado num projeto apresentado pelo diretor-executivo seis semanas antes da sua adoção, tendo em conta o parecer da Comissão e, no que respeita à programação plurianual, após ter consultado o Parlamento Europeu. O Conselho de Administração envia esse documento ao Parlamento Europeu, ao Conselho e à Comissão. O documento de programação torna-se definitivo após a aprovação final do orçamento geral sendo, se necessário, ajustado em conformidade.

2. O programa de trabalho anual inclui os objetivos pormenorizados e os resultados esperados, incluindo indicadores de desempenho e tem em conta os objetivos do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação. Contém igualmente uma descrição das ações a financiar e uma indicação dos recursos financeiros e humanos afetados a cada ação, em conformidade com os princípios de orçamentação e de gestão por atividades, indicando as atividades financiadas através do orçamento estatutário e as funções financiadas através das taxas cobradas pela Agência. O programa de trabalho anual é coerente com o programa de trabalho plurianual referido no n.º 4 do presente artigo. O programa indica claramente as atividades acrescentadas, modificadas ou suprimidas em relação ao exercício financeiro anterior. A programação anual inclui a estratégia da Agência no que respeita às atividades de cooperação internacional, em conformidade com o artigo 90.º, e as ações da Agência relacionadas com essa estratégia.

▼B

3. Caso seja conferida uma nova atribuição à Agência, o Conselho de Administração altera o programa de trabalho anual adotado. As alterações substanciais do programa de trabalho anual são adotadas segundo o mesmo procedimento aplicado ao programa de trabalho anual inicial. O Conselho de Administração pode delegar no diretor-executivo o poder de introduzir alterações não substanciais ao programa de trabalho anual.

4. O programa de trabalho plurianual estabelece a programação estratégica global, incluindo os objetivos, os resultados esperados e os indicadores de desempenho. O programa de trabalho plurianual estabelece igualmente a programação dos recursos, incluindo o orçamento plurianual e o pessoal.

A programação dos recursos é atualizada anualmente. A programação estratégica é atualizada sempre que se justifique, em especial em conformidade com o resultado da avaliação a que se refere o artigo 124.º.

Artigo 118.º

Relatório anual de atividades consolidado

1. O relatório anual de atividades consolidado descreve o modo como a Agência executou o seu programa de trabalho anual, o orçamento e os recursos humanos. O relatório indica claramente os mandatos e atribuições da Agência que foram acrescentados, modificados ou suprimidos em relação ao ano anterior.

2. O relatório descreve as atividades realizadas pela Agência e avalia os seus resultados no que respeita aos objetivos, indicadores de desempenho e calendário estabelecidos, os riscos associados a essas atividades, a utilização dos recursos e o funcionamento geral da Agência, bem como a eficiência e a eficácia dos sistemas de controlo interno. Indica ainda as atividades financiadas através do orçamento estatutário e as atividades financiadas através das taxas recebidas pela Agência.

Artigo 119.º

Transparência e comunicação

1. O Regulamento (CE) n.º 1049/2001 é aplicável aos documentos na posse da Agência. A presente disposição não prejudica as regras sobre o acesso aos dados e às informações estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 376/2014 e nos atos de execução adotados com base no artigo 72.º, n.º 5, e no artigo 74.º, n.º 8 do presente regulamento.

2. A Agência pode participar em funções de comunicação, por sua própria iniciativa, nos domínios que se enquadram no seu âmbito de competências. Em especial, assegura que, para além da publicação especificada no artigo 115.º, n.º 3, sejam rapidamente comunicadas ao público em geral e aos eventuais interessados, informações objetivas, fiáveis e facilmente compreensíveis sobre o seu trabalho. A Agência garante que a afetação dos seus recursos a atividades de comunicação não prejudica o exercício efetivo das atribuições referidas no artigo 75.º

▼B

3. Se necessário, a Agência traduz a documentação relativa à promoção da segurança operacional nas línguas oficiais da União.

4. As autoridades nacionais competentes assistem a Agência, comunicando-lhe eficazmente as informações de segurança operacional pertinentes aplicáveis no âmbito das respetivas jurisdições.

5. As pessoas singulares e coletivas podem dirigir-se à Agência por escrito, em qualquer das línguas oficiais da União e têm o direito de receber uma resposta na mesma língua.

6. Os serviços de tradução necessários ao funcionamento da Agência são assegurados pelo Centro de Tradução dos Organismos da União Europeia.

SECÇÃO IV

Disposições Financeiras

Artigo 120.º

Orçamento

1. Sem prejuízo de outras receitas, as receitas da Agência incluem:

a) Uma contribuição da União;

b) Uma contribuição de qualquer país terceiro europeu com o qual a União tenha celebrado um acordo internacional a que se refere o artigo 129.º;

c) As taxas pagas pelos requerentes e pelos titulares de certificados emitidos pela Agência, e pelas pessoas que registaram declarações na Agência;

d) Os encargos cobrados pela Agência com publicações, formações e outros serviços prestados e com o tratamento dos recursos;

e) Eventuais contribuições financeiras voluntárias dos Estados-Membros, de países terceiros ou de outras entidades, desde que não comprometam a independência e a imparcialidade da Agência;

f) As subvenções.

2. As despesas da Agência incluem as despesas com pessoal, administrativas, com infraestruturas e de funcionamento. No que respeita às despesas de funcionamento, as autorizações orçamentais para ações cuja execução se prolonga por vários exercícios financeiros podem, se necessário, ser repartidas em parcelas anuais, ao longo de vários anos.

3. As receitas e as despesas devem estar equilibradas.

4. Os orçamentos estatutários, as taxas fixadas e cobradas pelas atividades de certificação e as taxas aplicadas pela Agência são escriturados separadamente no orçamento da Agência.

5. A Agência deve adaptar, durante o exercício financeiro, o seu quadro de pessoal e a gestão das atividades financiadas a partir dos recursos relacionados com as taxas e com os encargos de modo a poder responder rapidamente ao volume de trabalho e às flutuações dessas receitas.

▼B

6. O diretor-executivo elabora anualmente um projeto de mapa previsional de receitas e despesas da Agência para o exercício seguinte, incluindo um projeto de quadro de pessoal, e envia-o ao Conselho de Administração, juntamente com elementos explicativos sobre a situação orçamental. O projeto de quadro de pessoal, relativamente aos postos financiados pelas taxas e pelos encargos, baseia-se num conjunto de indicadores aprovados pela Comissão para medir a carga de trabalho e a eficiência da Agência, e define os recursos necessários para satisfazer os pedidos de certificação e outras atividades da Agência, de forma eficaz e em tempo útil, incluindo os resultantes da reatribuição de responsabilidade nos termos dos artigos 64.º e 65.º

Com base neste projeto, o Conselho de Administração adota um mapa previsional provisório de receitas e despesas da Agência para o exercício seguinte. O projeto de mapa previsional provisório de receitas e despesas da Agência é enviado à Comissão até 31 de janeiro de cada ano.

7. O Conselho de Administração envia à Comissão e aos países terceiros europeus com os quais a União tenha celebrado os acordos internacionais a que se refere o artigo 129.º, o mais tardar até 31 de março, o projeto de mapa previsional final de receitas e despesas da Agência, que inclui o projeto de quadro de pessoal e o programa de trabalho provisório.

8. A Comissão transmite o mapa previsional ao Parlamento Europeu e ao Conselho juntamente com o projeto de orçamento geral da União Europeia.

9. Com base no mapa previsional, a Comissão procede à inscrição no projeto de orçamento geral da União Europeia das previsões que considera necessárias no que respeita ao quadro de pessoal e ao montante da contribuição a cargo do orçamento geral, que submete à apreciação do Parlamento Europeu e do Conselho, nos termos dos artigos 313.º e 314.º do TFUE.

10. O Parlamento Europeu e o Conselho autorizam dotações a título da contribuição concedida à Agência e aprova o quadro de pessoal da Agência, tendo em conta os indicadores relacionados com a carga de trabalho e os resultados da Agência mencionados no n.º 6.

11. O Conselho de Administração aprova o orçamento. O orçamento torna-se definitivo após a aprovação definitiva do orçamento geral da União. Se necessário, o orçamento é adaptado em conformidade.

12. O Conselho de Administração notifica, com a maior brevidade possível, o Parlamento Europeu e o Conselho da sua intenção de executar qualquer projeto suscetível de ter incidências financeiras significativas no financiamento do orçamento, em especial projetos de natureza imobiliária, tais como o arrendamento ou a aquisição de imóveis, e informa a Comissão desse facto. As disposições do Regulamento Delegado (UE) n.º 1271/2013 da Comissão ([1]) são aplicáveis a qualquer projeto imobiliário suscetível de ter incidências significativas no orçamento da Agência.

([1]) Regulamento Delegado (UE) n.º 1271/2013 da Comissão, de 30 de setembro de 2013, que institui o Regulamento Financeiro Quadro dos organismos referidos no artigo 208.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 7.12.2013, p. 42).

▼B

Caso o Parlamento Europeu ou o Conselho tenha comunicado a sua intenção de emitir um parecer, transmite-o ao Conselho de Administração no prazo de seis semanas a contar da data de notificação do projeto.

Artigo 121.º

Execução e controlo orçamental

1. O diretor-executivo executa o orçamento da Agência.

2. Até ao dia 1 de março subsequente a cada exercício financeiro, o contabilista da Agência comunica as contas provisórias ao contabilista da Comissão e ao Tribunal de Contas. O mais tardar até ao dia 1 de março subsequente a cada exercício financeiro, o contabilista da Agência envia também ao contabilista da Comissão um relatório sobre a gestão orçamental e financeira relativo a esse exercício. O contabilista da Comissão consolida as contas provisórias das instituições e dos organismos descentralizados, em conformidade com o artigo 147.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

3. Até ao dia 31 de março subsequente a cada exercício financeiro, o diretor-executivo transmite o relatório sobre a gestão orçamental e financeira desse exercício ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão, e ao Tribunal de Contas.

4. Nos termos do disposto no artigo 148.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012, após receção das observações formuladas pelo Tribunal de Contas relativamente às contas provisórias da Agência, o contabilista elabora as contas definitivas da Agência, sob sua própria responsabilidade, e o diretor-executivo transmite-as ao Conselho de Administração para parecer.

5. O Conselho de Administração emite um parecer sobre as contas definitivas da Agência.

6. Até ao dia 1 de julho subsequente a cada exercício financeiro, o contabilista transmite ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e ao Tribunal de Contas as contas definitivas, acompanhadas do parecer do Conselho de Administração.

7. As contas definitivas são publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* até 15 de novembro do exercício seguinte.

8. O diretor-executivo envia ao Tribunal de Contas uma resposta às observações deste último até 30 de setembro do exercício seguinte. Envia também essa resposta ao Conselho de Administração e à Comissão.

([1]) Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo às disposições financeiras aplicáveis ao orçamento geral da União e que revoga o Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho (JO L 298 de 26.10.2012, p. 1).

▼B

9. O diretor-executivo submete à apreciação do Parlamento Europeu, a pedido deste último, tal como previsto no artigo 165.º, n.º 3, do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012, todas as informações necessárias ao bom desenrolar do processo de quitação relativamente ao exercício em causa.

10. Sob recomendação do Conselho deliberando por maioria qualificada, o Parlamento Europeu pronuncia-se sobre a quitação a dar ao diretor-executivo, antes de 15 de maio do ano n + 2, quanto à execução do orçamento do exercício do ano n.

Artigo 122.º

Luta contra a fraude

1. Na luta contra a fraude, a corrupção e outras atividades ilegais aplicam-se, sem quaisquer restrições, as disposições do Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

2. A Agência adere ao Acordo Interinstitucional de 25 de maio de 1999 entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão das Comunidades Europeias relativo aos inquéritos internos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) ([2]) no prazo de seis meses a contar de 11 de setembro de 2018 e adota as disposições correspondentes que se aplicam a todo o pessoal utilizando o modelo apresentado no anexo desse Acordo.

3. O Tribunal de Contas Europeu dispõe de poderes para auditar, com base em documentos e no local, todos os beneficiários de subvenções, contratantes e subcontratantes que tenham recebido fundos da União através da Agência.

4. A fim de apurar a existência de fraude, corrupção ou outras funções ilegais lesivas dos interesses financeiros da União no âmbito de subvenções ou contratos financiados pela Agência, o OLAF pode realizar inquéritos, incluindo verificações e inspeções no local, em conformidade com as disposições e os procedimentos previstos no Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 e no Regulamento (CE, Euratom) n.º 2185/96 ([3]).

5. Sem prejuízo do disposto nos n.os 1 a 4, os acordos de cooperação celebrados com países terceiros e organizações internacionais, os contratos, as convenções de subvenção e as decisões de subvenção da Agência contêm disposições que habilitam expressamente o Tribunal de Contas e o OLAF a proceder a essas auditorias e inquéritos, de acordo com as respetivas competências.

([1]) Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de setembro de 2013, relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (Euratom) n.º 1074/1999 do Conselho (JO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

([2]) JO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

([3]) Regulamento (CE, Euratom) n.º 2185/96 do Conselho, de 11 de novembro de 1996, relativo às inspeções e verificações no local efetuadas pela Comissão para proteger os interesses financeiros das Comunidades Europeias contra a fraude e outras irregularidades (JO L 292 de 15.11.1996, p. 2).

▼B

Artigo 123.º

Regras de segurança em matéria de proteção das informações classificadas e das informações sensíveis não classificadas

A Agência adota regras de segurança próprias equivalentes às regras de segurança da Comissão para a proteção das informações classificadas da União Europeia (ICUE) e das informações sensíveis não classificadas, conforme estabelecido nas Decisões (UE, Euratom) 2015/443 ([1]) e (UE, Euratom) 2015/444 ([2]) da Comissão. As regras de segurança da Agência abrangem, nomeadamente, as disposições relativas ao intercâmbio, tratamento e conservação dessas informações.

Artigo 124.º

Avaliação

1. O mais tardar em 12 de setembro de 2023 e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão efetua uma avaliação em conformidade com as suas diretrizes para apreciar o desempenho da Agência no que respeita aos seus objetivos, mandato e atribuições. A avaliação aprecia em que medida o presente regulamento, a Agência e os seus métodos de trabalho contribuíram para um nível elevado de segurança da aviação civil. A avaliação incide igualmente na eventual necessidade de alteração do mandato da Agência e nas consequências financeiras dessa alteração. A avaliação tem em conta os pontos de vista do Conselho de Administração e dos interessados, tanto a nível da União como nacional.

2. Caso considere que a existência da Agência deixou de se justificar, tendo em conta os seus objetivos, mandato e atribuições, a Comissão pode propor que o presente regulamento seja alterado em conformidade ou revogado.

3. A Comissão envia os resultados da avaliação, acompanhados das suas conclusões, ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Conselho de Administração. Se necessário, será incluído um plano de ação com um calendário de execução. As conclusões da avaliação e as recomendações são tornadas públicas.

Artigo 125.º

Regras financeiras

O Conselho de Administração adota as regras financeiras aplicáveis à Agência, após consulta à Comissão. Essas regras só podem divergir do disposto no Regulamento Delegado (UE) n.º 1271/2013 se as condições específicas do funcionamento da Agência assim o impuserem e desde que a Comissão dê o seu acordo prévio.

([1]) Decisão (UE, Euratom) 2015/443 da Comissão, de 13 de março de 2015, relativa à segurança na Comissão (JO L 72 de 17.3.2015, p. 41).

([2]) Decisão (UE, Euratom) 2015/444 da Comissão, de 13 de março de 2015, relativa às regras de segurança aplicáveis à proteção das informações classificadas da UE (JO L 72 de 17.3.2015, p. 53).

▼B

Artigo 126.º

Taxas e encargos

1. São cobradas taxas e encargos pelos seguintes serviços:

a) Emissão e renovação de certificados e registo de declarações efetuados pela Agência nos termos do presente regulamento, bem como pela supervisão das atividades a que os certificados e as declarações se dizem respeito;

b) Publicações, formação e outros serviços prestados pela Agência, que refletem o custo efetivo de cada serviço prestado;

c) Tramitação de recursos.

Todas as taxas e encargos são denominados e pagos em euros.

2. O montante das taxas e encargos é fixado de forma a garantir que as receitas obtidas cobrem o custo total das atividades relacionadas com os serviços prestados e a evitar uma acumulação significativa de excedentes. Esse custo reflete todas as despesas da Agência com o pessoal envolvido nas atividades a que se refere o n.º 1, nelas se incluindo a contribuição proporcional da entidade patronal para o regime de pensões. As taxas e encargos são consideradas receitas afetas à Agência para as funções relacionadas com os serviços a que dizem respeito.

3. Os excedentes orçamentais gerados por taxas e encargos financiam futuras atividades relacionadas com taxas e encargos ou compensam prejuízos. Em caso de resultados orçamentais significativamente positivos ou negativos recorrentes, procede-se à revisão dos níveis das taxas e encargos.

4. Após consulta à Agência nos termos do artigo 98.º, n.º 2, alínea i), a Comissão adota atos de execução com regras pormenorizadas relativas às taxas e encargos cobrados pela Agência. Essas regras especificam, nomeadamente, as matérias sujeitas a taxas e encargos nos termos do artigo 120.º, n.º 1, alíneas c) e d), e fixam o respetivo montante e o modo de pagamento. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 127.º, n.º 3.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 127.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Este comité deve ser considerado um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

▼B

4. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011, em conjugação com o artigo 4.º do mesmo regulamento.

Artigo 128.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referidos nos artigos 19.º, 28.º, 32.º, 39.º, 47.º, 54.º, 58.º, 61.º, no artigo 62.º, n.º 13, no artigo 68.º, n.º 3, no artigo 84.º, n.º 4, nos artigos 105.º e 106.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 11 de setembro de 2018. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida nos artigos 19.º, 28.º, 32.º, 39.º, 47.º, 54.º, 58.º, 61.º, no artigo 62.º, n.º 13, no artigo 68.º, n.º 3, no artigo 84.º, n.º 4, nos artigos 105.º, e 106.º, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro, de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos dos artigos 19.º, 28.º, 32.º, 39.º, 47.º, 54.º, 58.º, 61.º, no artigo 62.º, n.º 13, no artigo 68.º, n.º 3, no artigo 84.º, n.º 4, nos artigos 105.º, e 106.º, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 129.º

Participação de países terceiros europeus

A Agência está aberta à participação de países terceiros europeus que sejam partes contratantes na Convenção de Chicago e tenham celebrado acordos internacionais com a União, nos termos dos quais tenham adotado e apliquem o direito da União nos domínios abrangidos pelo presente regulamento.

▼B

Esses acordos internacionais podem incluir disposições que definem, nomeadamente, a natureza e o alcance da participação do país terceiro europeu em causa no trabalho da Agência, incluindo disposições sobre as contribuições financeiras e o pessoal. A Agência pode, em conformidade com o artigo 90.º, n.º 2, estabelecer formas de cooperação com a autoridade competente do país terceiro europeu em causa, a fim de dar cumprimento a essas disposições.

Artigo 130.º

Acordo de sede e condições de funcionamento

1. As disposições necessárias relativas às instalações a disponibilizar à Agência no Estado-Membro de acolhimento e às instalações a disponibilizar por esse Estado-Membro, bem como as regras específicas aplicáveis no Estado-Membro de acolhimento ao diretor-executivo, aos membros do Conselho de Administração, aos funcionários da Agência e respetivos familiares, são estabelecidas num acordo de sede entre a Agência e o Estado-Membro onde a sede se encontra localizada.

2. O Estado-Membro de acolhimento da Agência assegura as condições necessárias ao seu bom funcionamento, incluindo a oferta de uma escolaridade multilingue adequada e ligações de transportes apropriadas.

Artigo 131.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 132.º

Tratamento de dados pessoais

1. No que respeita ao tratamento dos dados pessoais no quadro do presente regulamento, os Estados-Membros executam as atividades que lhes incumbem no âmbito do presente regulamento nos termos das disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais de acordo com o Regulamento (UE) 2016/679.

2. No que respeita ao tratamento dos dados pessoais no quadro do presente regulamento, a Comissão e a Agência executam as atividades que lhes incumbem no âmbito do presente regulamento de acordo com o Regulamento (CE) n.º 45/2001.

Artigo 133.º

Alteração do Regulamento (CE) n.º 2111/2005

No artigo 15.º, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, os n.ºs 1 a 3 passam a ter a seguinte redação:

«1. A Comissão é assistida por um comité («Comité da Segurança Aérea da UE»). Este comité deve ser considerado um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

▼B

2. Sempre que se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.».

Artigo 134.º

Alterações do Regulamento (CE) n.º 1008/2008

O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 é alterado do seguinte modo:

1) No artigo 4.º, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) For titular de um COA válido emitido de acordo com o Regulamento (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) por uma autoridade nacional de um Estado-Membro, por várias autoridades nacionais de Estados-Membros que atuem conjuntamente em conformidade com o artigo 62.º, n.º 5, desse mesmo regulamento, ou pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação.

(*) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 e Diretivas 2014/30/UE, e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento do Conselho (CEE) n.º 3922/91 (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).»;

2) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

Certificado de operador aéreo

1. A concessão e a validade de uma licença de exploração dependem da titularidade de um certificado de operador aéreo (COA) válido, que especifica as funções abrangidas por essa licença de exploração.

2. Qualquer alteração do COA de uma transportadora aérea comunitária reflete-se, sempre que oportuno, na sua licença de exploração.

A autoridade competente responsável pelo COA informa, com a máxima brevidade possível, a autoridade de licenciamento competente de quaisquer propostas pertinentes de alteração ao COA.

3. A autoridade competente responsável pelo COA e a autoridade de licenciamento competente acordam em medidas para trocar proativamente informações pertinentes para a avaliação e a manutenção do COA e da licença de exploração.

▼B

Essa troca de informações pode incidir, entre outras, sobre informações relativas a disposições financeiras, ao regime de propriedade ou às modalidades de organização da transportadora aérea comunitária que podem afetar a segurança ou solvabilidade das suas operações ou que podem ajudar a autoridade competente responsável pelo COA no exercício das suas funções de supervisão relacionadas com a segurança. Quando a informação é prestada a título confidencial, são tomadas medidas para assegurar a devida proteção dessa informação.

3-A. Caso se afigure provável a necessidade de tomar medidas coercivas, a autoridade competente para o COA e a autoridade de licenciamento competente consultam-se mutuamente assim que possível antes de tomarem essas medidas, e esforçam-se por resolver o problema antes de serem tomadas medidas. Caso sejam tomadas medidas, a autoridade competente para o COA e a autoridade de licenciamento competente informam-se mutuamente assim que possível de que foram tomadas medidas.»;

3) No artigo 12.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. As aeronaves utilizadas por uma transportadora aérea comunitária devem ser registadas, ao critério do Estado-Membro cuja autoridade competente emite a licença de exploração, no seu próprio registo nacional ou no registo nacional de outro Estado-Membro. Todavia, quando são utilizadas ao abrigo de um acordo de locação sem tripulação ou de um acordo de locação com tripulação nos termos do artigo 13.º, estas aeronaves podem ser registadas no registo nacional de qualquer dos Estados-Membros ou de um país terceiro.».

Artigo 135.º

Alterações do Regulamento (UE) n.º 996/2010

O artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 996/2010 é alterado do seguinte modo:

«Artigo 5.º

Investigação obrigatória

«1. Todos os acidentes ou incidentes graves que envolvam aeronaves a que se aplica o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) são objeto de uma investigação de segurança no Estado-Membro em que ocorreu o acidente ou incidente grave.

2. Caso uma aeronave a que se aplica o Regulamento (UE) 2018/1139, registada num Estado-Membro, esteja envolvida num acidente ou incidente grave e não seja possível determinar de forma conclusiva que o local da ocorrência se situa no território de um certo Estado, a autoridade responsável pelas investigações de segurança do Estado-Membro de registo realiza uma investigação de segurança.

3. O âmbito das investigações de segurança referidas nos n.os 1, 2 e 4, e o procedimento a seguir para realizar essas investigações de segurança são definidos pela autoridade responsável pelas investigações de segurança, tendo em conta as consequências do acidente ou incidente grave, bem como os ensinamentos que espera colher dessas mesmas investigações a fim de reforçar a segurança da aviação.

▼B

4. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança podem decidir investigar outros incidentes para além dos referidos nos n.os 1 e 2, bem como os acidentes ou incidentes graves com outros tipos de aeronaves, em conformidade com a legislação nacional dos Estados-Membros, sempre que deles esperem colher ensinamentos em matéria de segurança.

5. Em derrogação do disposto nos n.os 1 e 2 do presente artigo, a autoridade responsável pelas investigações de segurança pode decidir, tendo em conta os ensinamentos que possam ser úteis para a melhoria da segurança da aviação, não dar início a uma investigação de segurança caso o acidente ou incidente grave envolva uma aeronave não tripulada para a qual não seja exigido qualquer certificado nem declaração nos termos do artigo 56.º, n.os 1 e 5, do Regulamento (UE) 2018/1139, ou uma aeronave tripulada com uma massa máxima à descolagem igual ou inferior a 2 250 kg, na condição de não se ter registado qualquer vítima mortal ou ferido grave.

6. As investigações de segurança referidas nos n.os 1, 2 e 4 não têm em caso algum por objetivo apurar culpas ou imputar responsabilidades. São independentes, distintas e sem prejuízo de eventuais processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.

(*) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 e Diretivas 2014/30/UE, e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento do Conselho (CEE) n.º 3922/91 (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).».

Artigo 136.º

Alterações do Regulamento (UE) n.º 376/2014

No artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014, o n.º 2 é substituído pelo seguinte:

«2. O presente regulamento aplica-se às ocorrências e a outras informações relacionadas com a segurança que envolvam aeronaves civis a que se aplica o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

No entanto, o presente regulamento não se aplica às ocorrências e outras informações relacionadas com a segurança que envolvam aeronaves não tripuladas para as quais não seja exigido qualquer certificado nem declaração nos termos do artigo 56.º, n.os 1 e 5, do Regulamento (UE) 2018/1139, salvo se as ocorrências, ou outras informações relacionadas com a segurança, envolvendo essas aeronaves não tripuladas tiverem causado vítimas mortais ou feridos graves ou envolvido aeronaves que não sejam aeronaves não tripuladas.

▼B

Os Estados-Membros podem decidir aplicar o presente regulamento igualmente às ocorrências e a outras informações relacionadas com a segurança que envolvam aeronaves a que não se aplica o Regulamento (UE) 2018/1139.

(*) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 e Diretivas 2014/30/UE, e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento do Conselho (CEE) n.º 3922/91 (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).».

Artigo 137.º

Alteração da Diretiva 2014/30/UE

No artigo 2.º, n.º 2, da Diretiva 2014/30/UE, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Equipamento aeronáutico a seguir indicado quando esse equipamento se encontre abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) e se destine exclusivamente a uma utilização aeronáutica:

i) aeronaves que não sejam aeronaves não tripuladas, bem como motores, hélices, peças e equipamento não instalado associado;

ii) aeronaves não tripuladas, bem como motores, hélices, peças e equipamento não instalado associado cujos projetos tenham sido certificados nos termos do artigo 56.º, n.º 1 do referido regulamento e se destinem a operar apenas em frequências atribuídas de acordo com o Regulamento das Radiocomunicações da União Internacional das Telecomunicações para uso aeronáutico protegido.

(*) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 e Diretivas 2014/30/UE, e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento do Conselho (CEE) n.º 3922/91 (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).».

▼B

Artigo 138.º

Alteração da Diretiva 2014/53/UE

No anexo I da Diretiva 2014/53/UE, o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Equipamento aeronáutico a seguir indicado quando esse equipamento se encontre abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) e se destine exclusivamente a uma utilização aeronáutica:

a) Aeronaves que não sejam aeronaves não tripuladas, bem como motores, hélices, peças e equipamento não instalado associado;

b) Aeronaves não tripuladas, bem como motores, hélices, peças e equipamento não instalado associado cujos projetos tenham sido certificados nos termos do artigo 56.º, n.º 1 do referido regulamento e se destinem a operar apenas em frequências atribuídas de acordo com o Regulamento das Radiocomunicações da União Internacional das Telecomunicações para uso aeronáutico protegido.

(*) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 e Diretivas 2014/30/UE, e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento do Conselho (CEE) n.º 3922/91 (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).».

Artigo 139.º

Revogação

1. É revogado o Regulamento (CE) n.º 216/2008 com efeitos a partir de 11 de setembro de 2018.

2. É revogado o Regulamento (CE) n.º 552/2004 com efeitos a partir de 11 de setembro de 2018. Todavia, os artigos 4.º, 5.º, 6.º, 6.º-A e 7.º desse regulamento, bem como os respetivos anexos III e IV, continuam a ser aplicáveis até à data de aplicação dos atos delegados a que se refere o artigo 47.º do presente regulamento e na medida em que tais atos incidam sobre a matéria das disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 552/2004, e o mais tardar em 12 de setembro de 2023.

3. O Regulamento (CEE) n.º 3922/91 é revogado a partir da data de aplicação das regras pormenorizadas adotadas nos termos do artigo 32.º, n.º 1, alínea a), que regem as limitações de tempo de voo e de serviço e os requisitos de repouso relativos aos serviços de táxi aéreo, aos serviços de emergência médica e às operações comerciais de transporte aéreo monopiloto.

▼B

4. As remissões para os regulamentos revogados a que se referem os n.os 1, 2 e 3 entendem-se como remissões para o presente regulamento e são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo X.

Artigo 140.º

Disposições transitórias

1. Os certificados e as especificações de aeronavegabilidade especiais emitidos ou reconhecidos e as declarações apresentadas ou reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das respetivas regras de execução continuam a ser válidos e são considerados como tendo sido emitidos, apresentados e reconhecidos de acordo com as disposições correspondentes do presente regulamento, incluindo para efeitos da aplicação do artigo 67.º.

2. O mais tardar em 12 de setembro de 2023, as regras de execução adotadas com base nos Regulamentos (CE) n.º 216/2008 e (CE) n.º 552/2004 são adaptadas de acordo com as disposições do presente regulamento. Na pendência dessa adaptação:

a) «Exploração comercial» entende-se como uma referência ao artigo 3.º, alínea i), do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

b) «Aeronaves a motor complexas» entende-se como uma referência ao artigo 3.º, alínea j), do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

c) «Acessórios» entende-se como uma referência ao artigo 3.º, ponto 29, do presente regulamento;

d) «Licença de piloto de recreio» entende-se como uma referência ao artigo 7.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

3. O mais tardar dois anos após 11 de setembro de 2018, e nos termos do artigo 76.º, n.os 1 e 3, do presente regulamento, a Agência emite pareceres sobre as propostas de alteração aos Regulamentos (UE) n.º 748/2012 ([1]), (UE) n.º 1321/2014 ([2]), (UE) n.º 1178/2011 ([3]) e (CE) n.º 965/2012 ([4]) da Comissão, e sobre as especificações de certificação aplicáveis, a fim de as adaptar ao presente regulamento no que respeita às aeronaves destinadas principalmente a atividades desportivas e recreativas.

([1]) Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

([2]) Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

([3]) Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

([4]) Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

▼B

4. Até 12 de setembro de 2021, a Agência pode disponibilizar material de orientação para utilização voluntária pelos Estados-Membros, a fim de apoiar a elaboração de regras nacionais proporcionadas relativamente ao projeto, produção, manutenção e exploração de aeronaves indicadas no anexo I.

5. Em derrogação do disposto nos artigos 55.º e 56.º, as disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 216/2008 continuam a aplicar-se até à entrada em vigor dos atos delegados a que se refere o artigo 58.º e dos atos de execução a que se refere o artigo 57.º do presente regulamento.

6. Os Estados-Membros rescindem ou adaptam os acordos bilaterais celebrados com países terceiros nos domínios abrangidos pelo presente regulamento o mais rapidamente possível após a entrada em vigor do presente regulamento e, em qualquer caso, antes de 12 de setembro de 2021.

Artigo 141.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 obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

▼B

ANEXO I

Aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea d)

1. Categorias de aeronaves tripuladas a que o presente regulamento não se aplica:

a) Aeronaves históricas que preenchem os seguintes critérios:

i) Aeronaves:

— cujo projeto inicial é anterior a 1 de janeiro de 1955, e

— cuja produção cessou antes de 1 de janeiro de 1975;

ou

ii) Aeronaves com manifesto interesse histórico pelas seguintes razões:

— participação num acontecimento histórico digno de registo,

— representa um avanço importante na evolução da aviação, ou

— papel de destaque desempenhado nas forças armadas de um Estado-Membro;

ou

b) Aeronaves especificamente concebidas ou modificadas para fins de investigação, experimentais ou científicos, suscetíveis de serem produzidas apenas num pequeno número de exemplares;

c) Aeronaves, incluindo as fornecidas em *kit* de montagem, em que pelo menos 51 % das funções de fabrico e montagem são executadas por um amador ou uma associação de amadores sem fins lucrativos, para uso próprio e sem objetivos comerciais;

d) Aeronaves que tenham estado ao serviço das forças armadas, salvo se forem de um tipo para o qual a Agência tenha aprovado uma norma de projeto;

e) Aviões com uma velocidade de perda mensurável ou uma velocidade mínima estabilizada de cruzeiro em configuração de aterragem não superior a 5 nós de velocidade de ar calibrada (VAC), helicópteros, paraquedas motorizados, planadores e planadores motorizados, com um máximo de dois lugares, e com uma massa máxima à descolagem (MTOM), registada pelos Estados-Membros, não superior a;

	Aviões/helicópteros/ /paraquedas motorizados/planadores motorizados	Planadores	Aviões anfíbios ou hidroaviões/helicópteros	Paraquedas de recuperação total instalado na célula
Monolugar	MTOM: 300 kg	MTOM: 250 kg	MTOM: 30 kg adicionais	MTOM: 15 kg adicionais
Bilugar	MTOM: 450 kg	MTOM: 400 kg	MTOM: 45 kg adicionais	MTOM: 25 kg adicionais
No caso de aviões anfíbios ou hidroaviões/helicópteros que operam como hidroaviões/helicópteros ou como aviões terrestres//helicópteros, deve ser inferior ao limite de MTOM aplicável.				

f) Giroplanos monolugar e bilugar com MTOM não superior a 600 kg;

▼B

g) Réplicas de aeronaves que satisfazem os critérios das alíneas a) ou d), cujo projeto estrutural é similar ao da aeronave original;

h) Balões e dirigíveis, monolugar ou bilugar, com volume de projeto máximo, no caso de ar quente, não superior a 1 200 m^3, e no caso de outro gás de elevação, não superior a 400 m^3;

i) Outras aeronaves tripuladas cuja massa total em vazio, incluindo o combustível, não é superior a 70 kg.

2. Além disso, o presente regulamento não se aplica:

a) A aeronaves com cabo de ligação e sem sistema de propulsão, se o comprimento máximo do cabo for de 50 m, quando:

i) a MTOM, incluindo a carga útil, é inferior a 25 kg, ou

ii) no caso de uma aeronave mais leve que o ar, se o volume máximo previsto no projeto da aeronave for inferior a 40 m^3;

b) A aeronaves com cabo de ligação cuja MTOM não exceda 1 kg.

▼B

ANEXO II

Requisitos essenciais de aeronavegabilidade

1. INTEGRIDADE DO PRODUTO

A integridade do produto, incluindo a proteção contra as ameaças à segurança das informações, deve ser garantida em todas as condições de voo previstas para a vida útil da aeronave. O cumprimento dos requisitos é demonstrado por avaliação ou análise, sustentada em ensaios se necessário.

1.1. Estruturas e materiais

1.1.1. A integridade da estrutura tem de ser garantida para todo o envelope operacional da aeronave, e suficientemente para além deste, incluindo o sistema de propulsão, e ser mantida durante toda a vida útil da aeronave.

1.1.2. Todas as peças da aeronave cuja falha possa reduzir a integridade estrutural devem satisfazer as condições a seguir indicadas, sem falha ou deformação prejudicial. Este requisito abrange todos os elementos de massa significativa e os seus dispositivos de fixação.

a) Devem ter-se em conta todas as combinações de carga que se possam razoavelmente prever dentro, e suficientemente para além, dos pesos, da gama de variação do centro de gravidade, do envelope operacional e da vida útil da aeronave. Este requisito abrange as cargas devidas a rajadas de vento, às manobras, à pressurização, às superfícies móveis e aos sistemas de controlo e de propulsão, tanto em voo como em terra.

b) Devem ter-se em conta as cargas e falhas prováveis induzidas por aterragens ou amaragens de emergência.

c) Conforme apropriado ao tipo de operação, na resposta da estrutura às cargas supramencionadas devem considerar-se os efeitos dinâmicos, tendo em conta a dimensão e configuração da aeronave.

1.1.3. A aeronave não pode acusar qualquer instabilidade aeroelástica ou vibração excessiva.

1.1.4. O processo de fabrico e os materiais usados na construção da aeronave devem resultar em propriedades estruturais conhecidas e reprodutíveis. Devem ter-se em conta todas as alterações de comportamento dos materiais relacionadas com o ambiente operacional.

1.1.5. Deve assegurar-se, na medida do possível, que os efeitos das cargas cíclicas, da degradação ambiental e dos danos acidentais ou de origem dificilmente identificável não reduzirão a integridade estrutural abaixo de um nível aceitável de resistência residual. Devem publicar-se todas as instruções necessárias para garantir a manutenção da aeronavegabilidade nesse contexto.

1.2. Sistema de propulsão

1.2.1. A integridade do sistema de propulsão (isto é, do motor e, se for o caso, da hélice) deve ser comprovada para todo o envelope operacional, e suficientemente para além deste, e mantida durante toda a vida útil do sistema de propulsão, tendo em conta o papel do sistema de propulsão no conceito de segurança operacional global da aeronave.

1.2.2. O sistema de propulsão deve produzir, dentro dos limites declarados, o impulso ou a potência exigidos em todas as condições de voo, tendo em conta os efeitos e as condições do ambiente operacional.

▼B

1.2.3. O processo de fabrico e os materiais usados na construção do sistema de propulsão devem resultar num comportamento estrutural conhecido e reproduzível. Devem ter-se em conta todas as alterações de comportamento dos materiais relacionadas com o ambiente operacional.

1.2.4. Os efeitos das cargas cíclicas, da degradação ambiental operacional e das eventuais falhas subsequentes de peças não devem diminuir a integridade do sistema de propulsão abaixo de níveis aceitáveis. Devem publicar-se todas as instruções necessárias para garantir a manutenção da aeronavegabilidade nesse contexto.

1.2.5. Devem publicar-se todas as instruções, informações e requisitos necessários para garantir a interação segura e correta entre o sistema de propulsão e a aeronave.

1.3. Sistemas e equipamentos (exceto equipamento não instalado)

1.3.1. A aeronave não deve ter características nem elementos de projeto que a experiência tenha demonstrado serem perigosos.

1.3.2. A aeronave, inclusive os sistemas e o equipamento exigidos para a avaliação do projeto de tipo ou pelas regras operacionais, devem ter o comportamento pretendido em todas as condições de serviço previsíveis, para todo o envelope operacional, e suficientemente para além deste, tendo em devida conta o ambiente em que o sistema ou equipamento opera. Os sistemas ou equipamentos não exigidos para a certificação do tipo ou pelas regras operacionais, independentemente do seu bom ou mau funcionamento, não devem reduzir a segurança operacional nem afetar negativamente o normal funcionamento de qualquer outro sistema ou equipamento. Os sistemas e equipamentos devem poder ser operados sem exigir aptidões ou força especiais.

1.3.3. Os sistemas e equipamentos da aeronave, considerados isoladamente e em relação uns com os outros, devem ser projetados de forma a que nenhuma falha isolada, que não se tenha demonstrado ser extremamente improvável, possa dar origem a uma situação de falha catastrófica e que haja uma relação inversa entre a probabilidade de ocorrer uma situação de falha e a gravidade dos efeitos dessa situação na aeronave e nos seus ocupantes. No que se refere ao critério de falha isolada, admite-se que é necessário ter devidamente em conta a dimensão e a configuração geral da aeronave e que poderá daí resultar que certas peças e sistemas dos helicópteros e dos pequenos aviões não satisfaçam esse critério.

1.3.4. As informações necessárias à realização segura dos voos, bem como as informações relativas a situações que podem comprometer a segurança, devem ser fornecidas à tripulação ou ao pessoal de manutenção, conforme o caso, de modo claro, coerente e inequívoco. Os sistemas, os equipamentos e os comandos, incluindo as indicações e os avisos, devem ser concebidos e estar localizados de modo a minimizar os erros suscetíveis de contribuir para situações de perigo.

1.3.5. Devem tomar-se precauções a nível do projeto para minimizar os riscos para a aeronave e os seus ocupantes, decorrentes de ameaças razoavelmente prováveis, como as ameaças para a segurança da informação, tanto a bordo como no exterior da aeronave, incluindo a proteção contra a possibilidade de falha significativa ou de perturbação do funcionamento de equipamento não instalado.

1.4. Equipamentos não instalados

1.4.1. Os equipamentos não instalados devem desempenhar a sua função de segurança ou a sua função relevante para a segurança operacional conforme previsto em todas as condições de funcionamento previsíveis, salvo se essa função puder também ser desempenhada por outros meios.

▼B

1.4.2. Os equipamentos não instalados devem poder ser operados sem exigir aptidões ou força especiais.

1.4.3. Os equipamentos não instalados, independentemente do seu bom ou mau funcionamento, não devem reduzir a segurança operacional nem podem afetar negativamente o normal funcionamento de qualquer outro equipamento, sistema ou dispositivo.

1.5. Aeronavegabilidade permanente

1.5.1. Devem ser estabelecidos e disponibilizados todos os documentos necessários, incluindo as instruções de aeronavegabilidade permanente, de modo a garantir que a norma de aeronavegabilidade associada ao tipo de aeronave e a qualquer peça conexa seja mantida ao longo de toda a vida útil da aeronave.

1.5.2. Devem disponibilizar-se meios que permitam a inspeção, adaptação, lubrificação, retirada ou substituição de peças e equipamentos não instalados, na medida do necessário para assegurar a aeronavegabilidade permanente.

1.5.3. As instruções de aeronavegabilidade permanente devem ser apresentadas sob a forma de manual ou manuais, de acordo com a quantidade de dados a fornecer. Os manuais devem abranger as instruções de manutenção e reparação, informações sobre o funcionamento, as instruções para resolução de problemas e os procedimentos de inspeção, num formato que permita uma consulta prática.

1.5.4. As instruções de aeronavegabilidade permanente devem conter limitações de aeronavegabilidade, estabelecendo os prazos de substituição obrigatória, os intervalos de inspeção e os procedimentos de inspeção correspondentes.

2. ASPETOS DO FUNCIONAMENTO DO PRODUTO RELACIONADOS COM A AERONAVEGABILIDADE

2.1. Para garantir a segurança operacional das pessoas a bordo e em terra durante o funcionamento do produto, deve demonstrar-se que foram tidos em conta os seguintes elementos:

a) Devem ser estabelecidos os tipos de operações para os quais a aeronave está aprovada, bem como as limitações e informações necessárias para uma operação segura, incluindo as limitações relacionadas com o ambiente operacional e o desempenho;

b) A aeronave deve ser controlável e manobrável em segurança em todas as condições de operação previstas, incluindo em caso de falha de um ou, se for o caso, de vários sistemas de propulsão, tendo em conta a dimensão e a configuração da aeronave. Devem ter-se devidamente em conta a força do piloto, o ambiente na cabina de pilotagem, a carga de trabalho do piloto e outros fatores humanos, bem como a fase de voo e a sua duração;

c) Deve ser possível uma transição suave de uma fase de voo para outra sem que isso exija uma perícia, concentração, força ou carga de trabalho excecionais por parte do piloto, em quaisquer condições de operação prováveis;

d) A estabilidade da aeronave deve ser de molde a garantir que as solicitações feitas ao piloto não sejam excessivas, tendo em conta a fase de voo e a sua duração;

e) Devem ser estabelecidos procedimentos para as operações normais e as situações de falha e de emergência;

f) Devem ser previstos avisos e outros dispositivos dissuasores para evitar que o envelope de voo normal seja excedido, de acordo com o tipo de aeronave;

g) As características da aeronave e dos seus sistemas devem permitir o restabelecimento de uma operação normal em condições de segurança após eventuais desvios extremos a nível do envelope de voo.

▼B

2.2. As limitações operacionais e outras informações necessárias para a segurança das operações devem ser disponibilizadas aos tripulantes.

2.3. O funcionamento do produto deve ser protegido dos riscos decorrentes de condições internas e externas adversas, incluindo as condições do ambiente operacional.

a) Em especial, conforme adequado ao tipo de operação, a exposição a fenómenos como, por exemplo, mas não exclusivamente, condições meteorológicas adversas, relâmpagos, colisão com aves, campos de radiação de alta frequência, ozono, etc., suscetíveis, com alguma probabilidade, de ocorrer durante o funcionamento do produto, não deve gerar condições de falta de segurança, tendo em conta a dimensão e a configuração da aeronave;

b) Os compartimentos da cabina, conforme adequado ao tipo de operações, devem oferecer aos passageiros condições de transporte apropriadas e proteção adequada contra riscos previsíveis decorrentes do voo ou que criem situações de emergência, incluindo os riscos de incêndio, fumo, gazes tóxicos e descompressão rápida, tendo em conta a dimensão e a configuração da aeronave. Devem adotar-se disposições para proporcionar aos ocupantes todas as possibilidades razoáveis de evitarem ferimentos graves e de evacuarem rapidamente a aeronave e para os proteger dos efeitos das forças de desaceleração em caso de aterragem ou amaragem de emergência. Devem ser previstos sinais ou avisos claros e inequívocos, conforme necessário, para dar instruções aos ocupantes sobre o comportamento que devem adotar e sobre a localização e a correta utilização do equipamento de segurança. O equipamento de segurança necessário deve ser facilmente acessível;

c) Os compartimentos da tripulação, conforme o tipo de operações, devem estar organizados de modo a facilitar as operações de voo, inclusive a perceção da situação, e a gestão de todas as situações e emergências previsíveis. O ambiente nos compartimentos da tripulação não pode prejudicar a capacidade dos tripulantes para desempenharem as suas funções e o seu projeto deve ser de molde a prevenir interferências durante as operações e a utilização indevida de comandos;

3. ORGANIZAÇÕES (INCLUINDO PESSOAS SINGULARES) QUE EXERCEM ATIVIDADES DE PROJETO, DE PRODUÇÃO, DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE OU DE MANUTENÇÃO

3.1. Conforme o tipo de atividade, para obterem aprovação, as organizações devem satisfazer as seguintes condições:

a) Dispor de todos os meios necessários para as tarefas que lhes são confiadas. Esses meios compreendem nomeadamente os seguintes, sem que a lista seja exaustiva: as instalações, o pessoal, o equipamento, ferramentas e materiais, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;

b) Conforme adequado segundo o tipo de atividade exercido e a dimensão da organização, a organização deve estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo, gerir os riscos para a segurança operacional e procurar o aperfeiçoamento constante desse sistema;

c) Celebrar acordos com outras organizações interessadas, na medida do necessário, para garantir o cumprimento permanente dos requisitos essenciais de aeronavegabilidade previstos no presente anexo;

▼B

d) Estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências como parte do sistema de gestão previsto na alínea b) e dos acordos previstos na alínea c), a fim de contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. O sistema de comunicação de ocorrências deve cumprir o disposto na legislação aplicável da União.

3.2. As condições estabelecidas no ponto 3.1, alíneas c) e d), não se aplicam às organizações de formação em manutenção.

3.3. As pessoas singulares que exercem funções de manutenção devem adquirir e manter um nível de conhecimentos teóricos, competências práticas e de experiência de acordo com o tipo de atividade.

▼B

ANEXO III

Requisitos essenciais para a compatibilidade ambiental dos produtos

1. Os produtos devem ser projetados de modo a minimizar o mais possível o ruído, tendo em conta o ponto 4.

2. Os produtos devem ser projetados de modo a minimizar o mais possível as emissões, tendo em conta o ponto 4.

3. Os produtos devem ser projetados de modo a minimizar as emissões resultantes da evaporação ou da descarga de fluidos, tendo em conta o ponto 4.

4. Devem ter-se em conta as soluções de compromisso entre as medidas de projeto destinadas a reduzir o ruído, os diferentes tipos de emissões e as descargas de fluidos.

5. Para minimizar o ruído e as emissões, devem considerar-se todas as condições de operação normais e zonas geográficas em que o ruído e as emissões das aeronaves constituem motivo de preocupação.

6. Os sistemas e equipamentos aeronáuticos necessários para a proteção do ambiente devem ser projetados, produzidos e mantidos de modo a funcionarem como pretendido em todas as condições operacionais previsíveis. A sua fiabilidade deve ser apropriada em função do impacto previsto na compatibilidade ambiental do produto.

7. Devem prever-se, e dar a conhecer aos utilizadores a que se destinam de forma clara, as instruções, procedimentos, meios, manuais, limitações e inspeções necessárias para garantir que o produto aeronáutico satisfaz os requisitos essenciais previstos no presente anexo.

8. As organizações envolvidas no projeto, produção e manutenção de produtos aeronáuticos devem:

   a) Dispor de todos os meios necessários para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo aplicáveis aos produtos aeronáuticos; e

   b) Fazer acordos com outras organizações interessadas, na medida do necessário, para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo aplicáveis aos produtos aeronáuticos.

▼B

ANEXO IV

Requisitos essenciais para a tripulação

1. FORMAÇÃO DOS PILOTOS

1.1. Generalidades

As pessoas que recebem formação para pilotar aeronaves devem ter maturidade suficiente nos planos educacional, físico e mental para adquirir, conservar e demonstrar que possuem os conhecimentos teóricos e as competências práticas necessários.

1.2. Conhecimentos teóricos

Os pilotos devem adquirir e manter um nível de conhecimentos adequado às funções exercidas nas aeronaves e proporcionado aos riscos associados ao tipo de atividade. Esses conhecimentos devem abranger, no mínimo, as seguintes matérias:

a) Direito aéreo;

b) Conhecimentos gerais sobre aeronaves;

c) Questões técnicas relacionadas com a categoria de aeronave;

d) Desempenho e planeamento do voo;

e) Comportamentos e limites humanos;

f) Meteorologia;

g) Navegação;

h) Procedimentos operacionais, incluindo a gestão de recursos;

i) Princípios de voo;

j) Comunicações; e

k) Competências não técnicas, nomeadamente de reconhecimento e gestão de ameaças e erros.

1.3. Demonstração e manutenção dos conhecimentos teóricos

1.3.1. A aquisição e a manutenção dos conhecimentos teóricos devem ser demonstradas por meio de uma avaliação contínua durante a formação e, quando adequado, por meio de exames.

1.3.2. Deve ser mantido um nível adequado de competências no plano dos conhecimentos teóricos. A conformidade deve ser demonstrada por meio de avaliações, exames, provas ou testes periódicos. A frequência dos exames, provas ou testes deve ser proporcionada ao nível de risco associado à atividade.

1.4. Competências práticas

Os pilotos devem adquirir e manter as competências práticas adequadas ao bom exercício das suas funções nas aeronaves. Essas competências devem ser na proporção dos riscos associados ao tipo de atividade e, caso as funções exercidas nas aeronaves o justifiquem, abranger:

a) As atividades pré-voo e em voo, nomeadamente o desempenho da aeronave, o cálculo da massa e da centragem, a inspeção e o serviço de assistência de manutenção da aeronave, o planeamento do combustível/energia, a avaliação das condições meteorológicas, o planeamento de rotas, as restrições do espaço aéreo e a disponibilidade de pistas;

▼B

b) As operações de aeródromo e de e circuito de tráfego;

c) As precauções e procedimentos para a prevenção de colisões;

d) O controlo da aeronave por referências visuais exteriores;

e) As manobras de voo, nomeadamente em situações críticas, e as manobras de recuperação associadas, na medida do que for tecnicamente exequível;

f) As descolagens e aterragens normais e com ventos cruzados;

g) O voo por referência somente a instrumentos, de acordo com o tipo de atividade;

h) Os procedimentos operacionais, incluindo o trabalho em equipa e a gestão de recursos, de acordo com o tipo de operação, seja monopiloto ou de tripulação múltipla;

i) A navegação e a aplicação das regras do ar e dos procedimentos conexos, recorrendo, conforme apropriado, a referências visuais ou a ajudas à navegação;

j) As operações anormais e de emergência, incluindo simulações de mau funcionamento do equipamento da aeronave;

k) O cumprimento dos procedimentos dos serviços de tráfego aéreo e de comunicações;

l) Os aspetos específicos relacionados com o tipo ou a classe da aeronave;

m) A formação prática adicional necessária para reduzir os riscos associados a atividades específicas; e

n) As competências não técnicas, incluindo de reconhecimento e gestão de ameaças e erros, utilizando uma metodologia de avaliação adequada, em conjugação com a avaliação das competências técnicas.

1.5. Demonstração e manutenção das competências práticas

1.5.1. Os pilotos devem demonstrar que estão aptos a executar os procedimentos e as manobras com um grau de competência adequado às funções desempenhadas a bordo da aeronave, ou seja:

a) Operar a aeronave de acordo com as suas limitações;

b) Demonstrar bom senso e bom desempenho aeronáutico e capacidade de pilotagem;

c) Utilizar os conhecimentos aeronáuticos;

d) Manter sempre o controlo da aeronave de modo que assegure a boa execução dos procedimentos ou manobras; e

e) Aplicar as competências não técnicas, incluindo de reconhecimento e gestão de ameaças e erros, utilizando uma metodologia de avaliação adequada, em conjugação com a avaliação das competências técnicas.

1.5.2. Deve ser mantido um nível adequado de competências práticas. A conformidade deve ser demonstrada por meio de avaliações, exames, provas ou testes periódicos. A frequência dos exames, provas ou testes deve ser proporcionada ao nível de risco associado à atividade.

▼B

1.6. Proficiência linguística

Os pilotos devem ter um nível de proficiência linguística adequado às funções exercidas na aeronave. A proficiência dos pilotos deve incluir:

a) A capacidade de compreender os documentos de informação meteorológica;

b) A utilização de cartas aeronáuticas de rota, de saída e de aproximação, e dos documentos de informação aeronáutica associados; e

c) A capacidade de comunicar com os outros tripulantes e com os serviços de navegação aérea em todas as fases do voo, incluindo a preparação do voo, na língua utilizada para as comunicações por rádio efetuadas durante o voo.

1.7. Dispositivos de treino de simulação de voo

Sempre que se utilizem dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD) para a formação ou para demonstração da obtenção ou da manutenção das competências práticas, os FSTD devem satisfazer um determinado nível de desempenho nos domínios relevantes para a execução da tarefa em causa. Em especial, a replicação da configuração, das características de manobra, do desempenho da aeronave e do comportamento dos sistemas deve representar a aeronave de forma adequada.

1.8. Curso de formação

1.8.1. A formação deve consistir num curso de formação.

1.8.2. Um curso de formação deve satisfazer as seguintes condições:

a) Incluir um programa de estudo para cada tipo de curso; e

b) Incluir uma parte de ensino teórico e outra de instrução prática de voo (inclusive treino em simulador), quando aplicável.

1.9. Instrutores

1.9.1. Instrução teórica

A instrução teórica deve ser dada por instrutores com as qualificações adequadas. Os instrutores devem:

a) Ter os conhecimentos adequados no domínio em que a instrução é ministrada; e

b) Estar aptos a utilizar as técnicas de instrução apropriadas.

1.9.2. Instrução de voo e de simulação de voo

A instrução de voo e de simulação de voo deve ser ministrada por instrutores com as qualificações adequadas, isto é, que:

a) Satisfazem os requisitos em matéria de conhecimentos teóricos e de experiência relevantes para a instrução dada;

b) Estejam aptos a utilizar as técnicas pedagógicas apropriadas.

c) Tenham prática de técnicas de instrução nas manobras e procedimentos de voo sobre os quais incide a instrução de voo;

▼B

d) Demonstraram estar aptos a dar instrução nos domínios em que a instrução de voo deverá incidir, incluindo os procedimentos pré-voo, pós-voo e no solo; e

e) Receberam formação de atualização periódica, para assegurar que as normas de instrução se mantêm atualizadas.

Os instrutores de voo que ministrem formação em aeronaves devem também estar aptos a atuar como piloto comandante nas aeronaves para as quais dão instrução, salvo no caso da formação para novos tipos de aeronaves.

1.10. Examinadores

As pessoas responsáveis pela avaliação das competências dos pilotos devem:

a) Satisfazer os requisitos aplicáveis aos instrutores de voo ou de simulação de voo; e

b) Estar aptas a avaliar o desempenho dos pilotos e a conduzir provas de voo e verificações.

2. REQUISITOS DE EXPERIÊNCIA - PILOTOS

As pessoas que exerçam as funções de tripulante de voo, instrutor ou examinador devem adquirir e manter uma experiência suficiente para a função em causa, salvo se os atos de execução adotados com base no presente regulamento estabelecerem que as competências devem ser demonstradas em conformidade com o ponto 1.5.

3. APTIDÃO MÉDICA - PILOTOS

3.1. Critérios médicos

3.1.1. Todos os pilotos devem demonstrar periodicamente que possuem a aptidão médica necessária para desempenharem as suas funções de forma satisfatória, tendo em conta o tipo de atividade. O cumprimento dos critérios deve ser demonstrado por meio de uma avaliação adequada, baseada nas melhores práticas de medicina aeronáutica, tendo em conta o tipo de atividade e a eventual degradação mental e física causada pela idade.

Por aptidão médica, que compreende a aptidão física e mental, entende-se a inexistência de doenças ou deficiências que impossibilitem o piloto de:

a) Executar as tarefas necessárias para a operação de uma aeronave;

b) Desempenhar em qualquer momento as funções que lhe estão cometidas; ou

c) Ter a perceção correta do seu meio envolvente.

3.1.2. Quando a aptidão médica não for plenamente demonstrada, podem ser adotadas medidas de mitigação que assegurem um nível equivalente de segurança de voo.

3.2. Examinadores médicos aeronáuticos

Os examinadores médicos aeronáuticos devem:

a) Ser qualificados e estar habilitados para o exercício da medicina;

▼B

b) Ter recebido formação em medicina aeronáutica e formação de atualização periódica neste domínio, para assegurar que as normas de avaliação se mantêm atualizadas; e

c) Ter adquirido conhecimentos práticos e experiência das condições em que os pilotos desempenham as suas funções.

3.3. Centros de medicina aeronáutica

Os centros de medicina aeronáutica devem satisfazer as seguintes condições:

a) Dispor de todos os meios necessários para o exercício das responsabilidades associadas às suas prerrogativas. Esses meios compreendem nomeadamente os seguintes, sem que a lista seja exaustiva: as instalações, o pessoal, o equipamento, ferramentas e materiais, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;

b) Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo, gerir os riscos para a segurança operacional e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema; e

c) Celebrar acordos com outras organizações relevantes, na medida do necessário para garantir o cumprimento permanente desses requisitos.

4. TRIPULAÇÃO DE CABINA

4.1. Generalidades

Os tripulantes de cabina devem:

a) Receber formação e ser avaliados periodicamente, a fim de atingirem e manterem um nível de competência adequado para o exercício das funções de segurança que lhes estão cometidas; e

b) Ser periodicamente avaliados quanto à sua aptidão médica para exercerem sem falhas as funções de segurança que lhes estão cometidas. O cumprimento dos critérios deve ser demonstrado por meio de uma avaliação adequada, baseada nas melhores práticas de medicina aeronáutica.

4.2. Curso de formação

4.2.1. Sempre que apropriado para o tipo de operação ou de prerrogativas, a formação deve consistir num curso de formação.

4.2.2. Um curso de formação deve satisfazer as seguintes condições:

a) Incluir um programa de estudo para cada tipo de curso; e

b) Incluir uma parte de conhecimentos teóricos e outra de instrução prática (incluindo treino em simulador), quando aplicável.

4.3. Instrutores de tripulantes de cabina

A instrução deve ser dada por instrutores com as qualificações adequadas. Os instrutores devem:

a) Ter os conhecimentos adequados no domínio em que a instrução é ministrada;

b) Estão aptos a utilizar as técnicas pedagógicas apropriadas. e

c) Receberam formação de atualização periódica, para assegurar que as normas de instrução se mantêm atualizadas.

▼B

4.4. Examinadores de tripulantes de cabina

As pessoas responsáveis pelos exames dos tripulantes de cabina devem:

a) Satisfazer os requisitos aplicáveis aos instrutores de tripulantes de cabina; e

b) Estar aptos a avaliar o desempenho dos tripulantes de cabina e a conduzir exames.

5. ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO

As organizações de formação que oferecem formação de piloto ou de tripulante de cabina devem satisfazer os seguintes requisitos:

a) Dispor de todos os meios necessários para o exercício das responsabilidades associadas à sua atividade. Esses meios compreendem nomeadamente os seguintes, sem que a lista seja exaustiva: as instalações, o pessoal, o equipamento, ferramentas e materiais, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;

b) Conforme adequado segundo a formação oferecida e a dimensão da organização, estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo, gerir os riscos para a segurança, incluindo os riscos relacionados com a deterioração do nível da formação, e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema; e

c) Celebrar acordos com outras organizações relevantes, na medida do necessário para garantir o cumprimento permanente desses requisitos.

▼B

ANEXO V

Requisitos essenciais das operações aéreas

1. DISPOSIÇÕES GERAIS

1.1. O voo não deve ser efetuado se os membros da tripulação e, se for caso disso, o restante pessoal de operações envolvido na sua preparação e execução não estiverem familiarizados com a legislação, a regulamentação e os procedimentos aplicáveis, pertinentes para o cumprimento dos seus deveres, prescritos para as áreas a cruzar, os aeródromos a utilizar e os equipamentos de navegação aérea necessários.

1.2. O voo deve ser efetuado de modo a assegurar a observância dos procedimentos operacionais de preparação e execução do voo especificados no manual de voo da aeronave, ou, quando necessário, no manual de operações.

1.3. Antes de cada voo, devem definir-se as funções e deveres de cada tripulante. O piloto comandante é responsável pela operação e pela segurança da aeronave, bem como pela segurança de toda a tripulação, dos passageiros e da carga a bordo.

1.4. Os artigos ou substâncias suscetíveis de constituírem um risco significativo para a saúde, a segurança operacional, a propriedade ou o meio ambiente, nomeadamente as mercadorias perigosas e as armas e munições, não devem ser transportados em aeronaves, salvo se forem adotados procedimentos e instruções de segurança específicos para atenuar os riscos que lhes estão associados.

1.5. Todos os dados, documentos, registos e informações relativos ao voo, necessários para comprovar o respeito das condições especificadas no ponto 5.3, devem ser conservados e mantidos à disposição, bem como protegidos contra modificações não autorizadas, por um período mínimo compatível com o tipo de operação.

2. PREPARAÇÃO DO VOO

O voo não pode ser iniciado se não for verificado, pelos meios razoáveis disponíveis, que estão satisfeitas todas as condições seguintes:

a) Estão disponíveis as instalações adequadas diretamente necessárias para a realização do voo e para a operação segura da aeronave, incluindo o equipamento de comunicações e as ajudas à navegação, tendo em conta a documentação disponível dos serviços de informação aeronáutica;

b) A tripulação deve estar familiarizada com a localização e a utilização do equipamento de emergência pertinente, devendo os passageiros ser igualmente informados das mesmas. Devem ser disponibilizadas informações suficientes à tripulação e aos passageiros, em relação com a operação e específicas dos equipamentos instalados, bem como sobre os procedimentos de emergência e a utilização do equipamento de segurança existente na cabina;

c) O piloto comandante deve certificar-se de que:

i) a aeronave está em condições de aeronavegabilidade, conforme especificado no ponto 6;

ii) se exigido, a aeronave está devidamente registada e existem a bordo os certificados adequados que o comprovam;

iii) os instrumentos e o equipamento especificados no ponto 5, necessários para a execução do voo, estão instalados na aeronave e estão operacionais, salvo dispensa prevista na MEL aplicável ou documento equivalente;

▼B

iv) a massa da aeronave e a localização do centro de gravidade permitem realizar o voo dentro dos limites prescritos nos documentos de aeronavegabilidade;

v) toda a bagagem de mão e de porão e toda a carga estão adequadamente carregadas e acondicionadas; e

vi) as limitações operacionais da aeronave especificadas no ponto 4 não serão excedidas em momento algum durante o voo;

d) Os tripulantes de voo devem dispor de informações sobre as condições meteorológicas à partida, no destino e, se for o caso, nos aeródromos alternativos, bem como sobre as condições em rota. As condições atmosféricas potencialmente perigosas devem merecer especial atenção;

e) Devem existir medidas de mitigação apropriadas ou ser definidos planos de emergência para lidar com condições atmosféricas potencialmente perigosas que se preveja encontrar durante o voo;

f) Tratando-se de um voo operado de acordo com as regras de voo visual, as condições meteorológicas ao longo da rota devem ser de molde a permitir a observância dessas regras de voo. Tratando-se de um voo operado de acordo com as regras de voo por instrumentos, é obrigatório selecionar um destino e, se for caso disso, um aeródromo ou aeródromos alternativos onde a aeronave possa aterrar, tendo em conta, nomeadamente, as previsões meteorológicas, a disponibilidade de serviços de navegação aérea, a disponibilidade de instalações em terra e os procedimentos de voo por instrumentos aprovados pelo Estado em que está localizado o aeródromo de destino e/ou alternativo;

g) A quantidade de combustível/energia para propulsão e de consumíveis a bordo deve ser suficiente para garantir que o voo previsto pode ser efetuado em segurança, tendo em conta as condições meteorológicas, os elementos que possam afetar o desempenho da aeronave e os eventuais atrasos previstos durante o voo. Têm ainda de ser transportadas reservas de combustível/energia para fazer face a qualquer eventualidade. Caso se justifique, devem definir-se procedimentos de gestão do combustível/energia em voo.

3. OPERAÇÕES DE VOO

No que respeita às operações de voo, devem ser satisfeitas todas as condições seguintes:

a) Conforme o tipo de aeronave, durante a descolagem e a aterragem, e sempre que o piloto comandante o considere necessário por razões de segurança operacional, cada membro da tripulação deve estar sentado nos seu lugar e utilizar os sistemas de retenção fornecidos;

b) Conforme o tipo de aeronave, todos os tripulantes de voo em serviço na cabina de pilotagem devem permanecer nos seus postos, com os cintos de segurança apertados, salvo em rota e por motivo de necessidades fisiológicas ou operacionais;

c) Conforme o tipo de aeronave e de operação, o piloto comandante deve certificar-se, antes da descolagem e da aterragem, bem como durante a rolagem e sempre que necessário por razões de segurança, de que os passageiros se encontram sentados e com os cintos de segurança devidamente apertados;

▼B

d) O voo deve realizar-se de modo a manter uma separação adequada das outras aeronaves e uma margem de segurança suficiente em relação aos obstáculos, durante todas as fases do voo. Essa separação deve ser, no mínimo, a exigida pelas regras do ar aplicáveis, de acordo com o tipo de operação;

e) Se as condições conhecidas não se mantiverem, no mínimo, equivalentes às referidas no ponto 2, o voo não deve prosseguir. Além disso, tratando-se de um voo operado de acordo com as regras de voo por instrumentos, a aproximação a um aeródromo não deve prosseguir abaixo das alturas definidas ou para além de determinada posição, se não estiverem preenchidos os critérios de visibilidade prescritos;

f) Em caso de emergência, o piloto comandante deve assegurar que todos os passageiros são informados sobre as medidas de emergência apropriadas nas circunstâncias;

g) O piloto comandante deve tomar todas as medidas necessárias para minimizar as consequências, para o voo, de distúrbios causados por passageiros;

h) As aeronaves não podem rolar na área de movimento de um aeródromo, nem os rotores podem ser postos a trabalhar sem uma pessoa com as competências adequadas aos comandos;

i) Caso se justifique, os procedimentos aplicáveis de gestão de combustível/energia devem ser utilizados.

4. DESEMPENHO DA AERONAVE E RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

4.1. A aeronave deve ser operada em conformidade com os documentos que atestam a sua aeronavegabilidade e com todos os procedimentos e limitações operacionais constantes do seu manual de voo aprovado ou documento equivalente, consoante o caso. O manual de voo da aeronave ou o documento equivalente devem estar à disposição da tripulação e ser constantemente atualizados.

4.2. Não obstante o ponto 4.1, tratando-se de operações de helicópteros podem autorizar-se voos pontuais através dos limites do envelope altura-velocidade, desde que a segurança operacional esteja assegurada.

4.3. A aeronave deve ser operada de acordo com a documentação ambiental aplicável.

4.4. Não se deve iniciar ou prosseguir um voo se o desempenho previsto da aeronave, considerando todos os fatores que afetam significativamente o seu nível de desempenho, não permitir que todas as fases do voo se realizem dentro das distâncias/áreas aplicáveis e das zonas livres de obstáculos com a massa operacional prevista. Os fatores de desempenho que afetam significativamente as operações de descolagem, em rota e aproximação/aterragem são, principalmente:

a) Os procedimentos operacionais;

b) A altitude de pressão do aeródromo;

c) Condições meteorológicas (temperatura, vento, precipitação e alcance visual);

d) A dimensão, o declive e as condições da zona de descolagem/aterragem; e

e) As condições da célula, da fonte de alimentação ou dos sistemas, tendo em conta a sua possível deterioração.

▼B

4.5. Esses fatores devem ser tidos em conta diretamente, como parâmetros operacionais, ou indiretamente, por meio de tolerâncias ou margens, que podem ser previstas na programação dos dados de desempenho, conforme o tipo de operação.

5. INSTRUMENTOS, DADOS E EQUIPAMENTO

5.1. As aeronaves devem estar equipadas com todos os equipamentos de navegação, de comunicações e outros, necessários para o voo planeado, tendo em conta a regulamentação do tráfego aéreo e as regras do ar aplicáveis nas diversas fases de voo.

5.2. Caso se justifique, as aeronaves devem estar equipadas com todo o equipamento de segurança, médico, de evacuação e de sobrevivência necessário, tendo em conta os riscos associados às zonas de operação, as rotas a voar, a altitude de voo e a duração do voo.

5.3. Todos os dados necessários para a tripulação realizar o voo devem estar atualizados e encontrar-se a disponíveis a bordo da aeronave, tendo em conta a regulamentação do tráfego aéreo e as regras do ar aplicáveis, as altitudes de voo e as áreas de operação.

6. AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE E COMPATIBILIDADE AMBIENTAL DOS PRODUTOS

6.1. A aeronave só pode ser operada se:

a) Estiver em condições de aeronavegabilidade e em condições de operação seguras e compatíveis com o ambiente;

b) O equipamento operacional e de emergência necessário para o voo planeado estiver operacional;

c) O documento de aeronavegabilidade e, se for o caso, o certificado de ruído da aeronave forem válidos; e

d) A manutenção da aeronave se efetuar em conformidade com os requisitos aplicáveis.

6.2. A aeronave deve ser inspecionada antes de cada voo ou série de voos consecutivos, mediante uma verificação pré-voo, para determinar se está apta a efetuar o voo planeado.

6.3. A aeronave só pode ser operada se for considerada apta para o serviço por uma pessoa ou entidade qualificada, após submetida a operações de manutenção. Os certificados de aptidão para serviço assinados devem conter, em especial, os dados básicos referentes aos trabalhos de manutenção executados.

6.4. Os registos necessários para demonstrar o estado de aeronavegabilidade e de compatibilidade ambiental da aeronave devem ser conservados e protegidos contra modificações não autorizadas durante o período correspondente ao previsto nos requisitos de aeronavegabilidade permanente aplicáveis, até as informações neles contidas terem sido substituídas por novas informações equivalentes em âmbito e pormenor, mas em qualquer caso durante pelo menos 24 meses.

6.5. Todas as alterações e reparações devem satisfazer os requisitos essenciais de aeronavegabilidade e, quando aplicável, os requisitos de compatibilidade ambiental dos produtos. Os dados comprovativos do cumprimento dos requisitos de aeronavegabilidade e de compatibilidade ambiental dos produtos devem ser conservados e protegidos contra modificações não autorizadas.

▼B

6.6. O operador da aeronave é responsável por garantir que qualquer parte terceira a que tenham sido confiadas operações de manutenção satisfaz os requisitos de segurança operacional e segurança contra atos de interferência ilícita por ele definidos.

7. TRIPULAÇÃO

7.1. O número de tripulantes e a composição da tripulação devem ser determinados tendo em conta:

a) As limitações de certificação da aeronave, incluindo, se aplicável, a correspondente demonstração de evacuação de emergência;

b) A configuração da aeronave; e

c) O tipo e a duração das operações.

7.2. O piloto comandante deve ter autoridade para dar todas as ordens e tomar todas as medidas necessárias para garantir a segurança das operações, da aeronave e das pessoas e/ou bens transportados a bordo.

7.3. Numa situação de emergência que ponha em risco a operação ou a segurança da aeronave e/ou das pessoas a bordo, o piloto comandante deve tomar todas as medidas que considere necessárias por razões de segurança. Se essas medidas implicarem a violação da regulamentação ou procedimentos locais, cabe ao piloto comandante a responsabilidade de notificar sem demora a autoridade local competente.

7.4. Sem prejuízo do ponto 8.12, quando outras pessoas estiverem a bordo, só podem ser simuladas situações anormais ou de emergência se essas pessoas tiverem sido devidamente informadas e estiverem conscientes dos riscos inerentes antes de embarcarem no voo.

7.5. Nenhum membro da tripulação deve permitir que o exercício das suas funções ou a sua capacidade de decisão se deteriorem a ponto de pôr em risco a segurança do voo devido aos efeitos da fadiga, tendo em conta, nomeadamente, o cansaço acumulado, a privação de sono, o número de setores sobrevoados, o trabalho noturno ou a mudança de fusos horários. Os períodos de repouso devem ter duração suficiente para os tripulantes recuperarem dos efeitos de serviços anteriores e estarem bem repousados no início do período de serviço de voo seguinte.

7.6. Os membros da tripulação não podem exercer as funções que lhes estão atribuídas a bordo de uma aeronave quando se encontrarem sob a influência de substâncias psicoativas ou de álcool, ou quando não estiverem fisicamente aptos devido a lesões, fadiga, medicação, doença ou outras causas análogas.

8. REQUISITOS ADICIONAIS PARA AS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL E OUTRAS OPERAÇÕES SUJEITAS A OBRIGAÇÃO DE CERTIFICAÇÃO OU DE DECLARAÇÃO REALIZADAS COM AVIÕES, HELICÓPTEROS E AERONAVES DE ROTOR INCLINÁVEL

8.1. A operação não deve ser realizada se não forem satisfeitas as seguintes condições:

a) O operador da aeronave deve dispor, diretamente ou através de acordos com terceiros, dos meios necessários adequados à dimensão e âmbito das operações. Esses meios compreendem nomeadamente os seguintes, sem que a lista seja exaustiva: a aeronave, as instalações, a estrutura de gestão, o pessoal, o equipamento, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;

▼B

b) O operador da aeronave deve recorrer apenas a pessoal com as qualificações e a formação adequadas e executar e manter programas de formação e de verificação dos membros da tripulação e de outro pessoal relevante que sejam necessários para garantir a atualização dos seus certificados, títulos e qualificações.

c) Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, o operador da aeronave deve implementar e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo, gerir os riscos para a segurança operacional e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema;

d) O operador da aeronave deve estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão previsto na alínea c), a fim de contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. O sistema de comunicação de ocorrências deve cumprir o disposto na legislação aplicável da União.

8.2. As operações devem ser sempre realizadas de acordo com o manual de operações de voo elaborado pelo operador da aeronave. Esse manual deve conter, em relação a cada uma das aeronaves operadas, todas as instruções, informações e procedimentos necessários ao exercício das funções do pessoal de operações. As limitações aplicáveis ao tempo de voo, aos períodos de serviço de voo e de repouso dos membros da tripulação devem ser especificadas. O manual de operações de voo e as suas revisões devem ser conformes com o manual de voo da aeronave aprovado e ser alterados sempre que necessário.

8.3. O operador da aeronave deve estabelecer os procedimentos apropriados para minimizar as consequências de distúrbios causados por passageiros para a segurança das operações de voo.

8.4. O operador da aeronave deve estabelecer e manter programas de segurança contra atos de interferência ilícita adaptados à aeronave e ao tipo de operação, os quais devem incluir, em especial:

a) A segurança contra atos de interferência ilícita do compartimento dos tripulantes de voo;

b) A lista de verificação dos procedimentos de revista da aeronave;

c) Programas de formação; e

d) A proteção dos sistemas eletrónicos e informáticos, para prevenir as interferências ou a degradação intencionais ou não intencionais.

8.5. Caso as medidas de segurança contra atos de interferência ilícita possam afetar negativamente a segurança operacional das operações, devem avaliar-se os riscos e adotar-se os procedimentos adequados para atenuar os riscos para a segurança, o que pode exigir a utilização de equipamento especializado.

8.6. O operador da aeronave deve designar um piloto como piloto comandante de entre os tripulantes de voo.

8.7. A prevenção da fadiga deve ser gerida através de um sistema de gestão da fadiga. Esse sistema deve abranger, para um voo ou série de voos, o tempo de voo, os períodos de serviço de voo, os períodos de serviço e os períodos de repouso adaptados. As limitações estabelecidas no âmbito do sistema de gestão da fatiga devem ter em conta todos os fatores relevantes que contribuem para a fadiga, como em especial, o número de setores sobrevoados, os fusos horários atravessados, a privação de sono, a perturbação dos ciclos circadianos, o trabalho noturno, o posicionamento, o tempo de serviço acumulado em determinados períodos de tempo e a partilha de tarefas entre os tripulantes, bem como o reforço das tripulações.

▼B

8.8. O operador da aeronave deve assegurar que as tarefas especificadas no ponto 6.1, bem como as descritas nos pontos 6.4 e 6.5, são controladas por uma organização responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente, que deve cumprir os requisitos estabelecidos no anexo II, ponto 3.1, e no anexo III, pontos 7 e 8.

8.9. O operador da aeronave deve certificar-se de que a aptidão para o serviço prevista no ponto 6.3 é declarada por uma organização qualificada para a manutenção de produtos, peças e equipamentos não instalados. Essa organização deve cumprir os requisitos do anexo II, ponto 3.1.

8.10. A organização a que se refere o ponto 8.8 deve elaborar um manual próprio para utilização e orientação do pessoal em causa, o qual deve conter a descrição de todos os seus procedimentos de aeronavegabilidade permanente da organização.

8.11. Deve estar disponível um sistema de listas de verificação para utilização pela tripulação consoante necessário em qualquer fase de operação da aeronave, em condições e situações normais, anormais e de emergência. Devem ser definidos procedimentos para toda e qualquer situação de emergência razoavelmente previsível.

8.12. Não devem ser simuladas situações de emergência ou anormais com passageiros ou carga a bordo.

▼B

ANEXO VI

Requisitos essenciais relativos às entidades qualificadas

1. A entidade qualificada, o seu diretor e o pessoal responsável pela execução das atividades de certificação e supervisão não podem estar envolvidos, nem diretamente nem na qualidade de representantes autorizados, no projeto, produção, comercialização ou manutenção de produtos, peças, equipamentos não instalados, componentes ou sistemas, nem na sua operação, prestação de serviço ou utilização. Este requisito não exclui a possibilidade de intercâmbio de informações técnicas entre as organizações envolvidas e a entidade qualificada.

   O primeiro parágrafo não obsta a que uma organização criada com o objetivo de promover o desporto aéreo ou a aviação de recreio seja elegível para acreditação como entidade qualificada, desde que demonstre, a contento da autoridade de acreditação, que estabeleceu os mecanismos adequados para prevenir os conflitos de interesses.

2. A entidade qualificada e o pessoal responsável pelas atividades de certificação e supervisão devem executar os seus deveres com a maior integridade profissional e competência técnica possíveis, sem pressões nem incentivos de qualquer tipo, em especial de natureza financeira, que possam afetar a sua apreciação e decisões ou os resultados das suas funções de certificação e de supervisão, em especial de pessoas ou grupos de pessoas afetados por esses resultados.

3. A entidade qualificada deve dispor do pessoal e dos meios necessários para executar adequadamente as tarefas técnicas e administrativas relacionadas com o processo de certificação e de supervisão. Deve também ter acesso ao equipamento necessário para a realização de verificações excecionais.

4. A entidade qualificada e o seu pessoal responsável pela investigação devem ter:

   a) Sólida formação técnica e profissional ou um nível de especialização suficiente, adquirido através de experiência com atividades das relevantes;

   b) Conhecimento satisfatório dos requisitos das tarefas de certificação e supervisão que executam e experiência adequada destes processos;

   c) A aptidão necessária para redigir declarações, registos e relatórios comprovativos da execução das tarefas de certificação e supervisão.

5. Deve garantir-se a imparcialidade do pessoal responsável pelas atividades de certificação e supervisão. A remuneração do pessoal não pode depender do número de investigações realizadas nem dos resultados das mesmas.

6. A entidade qualificada deve contrair um seguro para cobertura das suas responsabilidades, a menos que estas sejam cobertas por um Estado-Membro em conformidade com o seu direito nacional.

7. O pessoal da entidade qualificada deve respeitar o sigilo profissional relativamente a todas as informações obtidas no contexto da execução das suas funções ao abrigo do presente regulamento.

▼B

ANEXO VII

Requisitos essenciais dos aeródromos

1. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS, INFRAESTRUTURAS E EQUIPAMENTO

1.1. Área de movimento

1.1.1. Os aeródromos devem dispor de uma zona designada para a aterragem e a descolagem de aeronaves, que deve satisfazer as seguintes condições:

a) A área de aterragem e descolagem deve ter as dimensões e as características adequadas para as aeronaves a que se destina;

b) Quando aplicável, a área de aterragem e descolagem deve ter capacidade de carga suficiente para suportar as operações repetitivas das aeronaves a que se destina. No caso das áreas não destinadas a operações repetitivas apenas se exige que tenham capacidade para suportar o peso da aeronave;

c) A área de aterragem e descolagem deve ser projetada de modo a drenar a água e a impedir que a sua acumulação represente um risco inaceitável para as operações das aeronaves;

d) A inclinação e mudanças de inclinação da área de aterragem e descolagem não pode criar riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves;

e) As características do pavimento da área de aterragem e descolagem devem ser adequadas à sua utilização pelas aeronaves a que se destina; e

f) A área de aterragem e descolagem deve encontrar-se livre de objetos que possam criar riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves.

1.1.2. Se existirem várias áreas de aterragem e descolagem designadas, tais zonas devem ser projetadas de modo a não criarem riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves.

1.1.3. A área designada para aterragem e descolagem deve estar rodeada por áreas definidas. Essas áreas destinam-se a proteger as aeronaves que as sobrevoam durante as operações de descolagem e aterragem e a atenuar as consequências das aterragens antes da pista, das saídas laterais de pista ou da transposição da área de descolagem ou de aterragem, e devem satisfazer as seguintes condições:

a) Ter as dimensões adequadas às operações das aeronaves previstas;

b) Ter inclinação e mudanças de inclinação que não criem riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves;

c) Encontrar-se livres de objetos que possam criar riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves. Tal não exclui a instalação de equipamento frangível nessas áreas, quando necessário para prestar assistência às operações das aeronaves; e

d) Ter capacidade de carga suficiente para os fins a que se destinam.

▼B

1.1.4. As zonas de um aeródromo, incluindo as áreas imediatamente circundantes, destinadas à rolagem e ao estacionamento das aeronaves, devem ser projetadas de modo a permitir a operação segura das aeronaves que se prevê que venham a utilizar a infraestrutura específica em todas as condições previstas, e satisfazer as seguintes condições:

a) Ter capacidade de carga suficiente para suportar as operações repetitivas das aeronaves a que se destinam, com exceção das áreas que se prevê virem a ter apenas utilização ocasional, que apenas devem ter capacidade para suportar o peso da aeronave;

b) Ser projetadas de modo a drenar a água e impedir que a sua acumulação crie riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves;

c) Ter inclinação e mudanças de inclinação que não criem riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves;

d) Ter um pavimento com as características adequadas à sua utilização pelas aeronaves a que se destinam; e

e) Encontrar-se livres de objetos que possam criar riscos inaceitáveis para as aeronaves. Tal não exclui a instalação do equipamento de estacionamento necessário, em posições ou áreas especificamente identificadas.

1.1.5. As outras infraestruturas destinadas a serem utilizadas pelas aeronaves devem ser projetadas de modo que a sua utilização não crie riscos inaceitáveis para as aeronaves que as utilizam.

1.1.6. As construções, edifícios, equipamentos ou áreas de armazenamento devem estar localizadas e ser projetadas de modo a não criar riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves.

1.1.7. Devem ser disponibilizados os meios adequados para impedir a entrada, na área de movimento, de pessoas e veículos não autorizados ou de animais com porte que implique riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves, sem prejuízo das disposições nacionais e internacionais relativas à proteção dos animais.

1.2. Margem de segurança contra obstáculos

1.2.1. Para proteger as aeronaves durante as manobras de aterragem ou descolagem de um aeródromo devem ser definidas rotas ou áreas de partida e de chegada. Essas rotas ou áreas devem proporcionar às aeronaves uma zona livre de obstáculos na envolvente do aeródromo que tenha na devida conta as características físicas do local.

1.2.2. A zona livre de obstáculos deve ser adequada à fase de voo e ao tipo de operação em causa. Deve também ter-se em conta o equipamento utilizado para determinar a posição da aeronave.

1.3. Equipamento do aeródromo relacionado com a segurança, incluindo ajudas visuais e não visuais

1.3.1. As ajudas devem ser adequadas aos fins a que se destinam, reconhecíveis e fornecer informações inequívocas aos utilizadores em todas as condições operacionais previstas.

1.3.2. O equipamento do aeródromo relacionado com a segurança deve funcionar nas condições operacionais previstas. Em condições operacionais ou em caso de avaria, o equipamento do aeródromo relacionado com a segurança não deve criar riscos inaceitáveis para a segurança operacional da aviação.

▼B

1.3.3. As ajudas e o seu sistema de alimentação elétrica devem ser projetados de modo a que a sua avaria não dê origem à prestação de informações inadequadas, enganosas ou insuficientes aos utilizadores, nem à interrupção de um serviço essencial.

1.3.4. Devem ser disponibilizados meios de proteção adequados para evitar danos ou perturbação nessas ajudas.

1.3.5. As fontes de radiação ou a presença de objetos fixos ou em movimento não devem interferir no funcionamento dos sistemas de comunicação, navegação e vigilância aeronáutica, nem prejudicar o seu bom desempenho.

1.3.6. O pessoal em causa deve ter acesso a informações sobre o funcionamento e a utilização do equipamento do aeródromo relacionado com a segurança, nomeadamente indicações claras sobre as condições que podem criar riscos inaceitáveis para a segurança operacional da aviação.

1.4. Dados do aeródromo

1.4.1. Devem ser produzidos dados pertinentes sobre o aeródromo e os serviços disponíveis, que se devem manter atualizados.

1.4.2. Os dados devem ser exatos, legíveis, completos e inequívocos. A integridade e autenticidade dos dados deve ser mantida nos níveis necessários.

1.4.3. Os dados devem ser disponibilizados em tempo útil aos utilizadores e aos prestadores relevantes de serviços de navegação aérea (ANS), utilizando um método de comunicação suficientemente seguro e expedito.

2. OPERAÇÕES E GESTÃO

2.1. Responsabilidades do operador de aeródromo

O operador de aeródromo é responsável pela operação do aeródromo. As suas responsabilidades são as seguintes:

a) Dispor, diretamente ou através de acordos com terceiros, de todos os meios necessários para garantir a operação segura das aeronaves no aeródromo. Esses meios compreendem, entre outros, as instalações, o pessoal, o equipamento e os materiais, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;

b) Verificar o cumprimento permanente dos requisitos estabelecidos no ponto 1 ou adotar as medidas adequadas para reduzir os riscos inerentes ao incumprimento. Devem estabelecer-se e aplicar-se procedimentos para alertar em tempo útil os utilizadores para tais medidas;

c) Elaborar e executar um programa adequado de gestão dos riscos de intrusão de animais selvagens no aeródromo diretamente ou através de acordos com terceiros;

d) Assegurar, diretamente ou através de acordos com terceiros, que os movimentos de veículos e de pessoas na área de movimento e noutras áreas operacionais são coordenados com os movimentos das aeronaves, a fim de prevenir colisões e danos nas aeronaves;

e) Assegurar que são estabelecidos e aplicados procedimentos para mitigar os riscos associados às operações do aeródromo efetuadas durante o inverno, em condições meteorológicas adversas ou de visibilidade reduzida ou durante a noite, consoante o caso;

f) Celebrar acordos com outras organizações interessadas para garantir o cumprimento permanente dos requisitos essenciais previstos no presente anexo aplicáveis aos aeródromos. Essas organizações incluem, entre outras, os operadores de aeronaves, os prestadores de ANS, os prestadores de serviços de assistência em escala, os prestadores de AMS e outras organizações cujas atividades ou produtos possam ter um impacto na segurança operacional das aeronaves;

▼B

g) Certificar-se de que as organizações envolvidas no armazenamento e no fornecimento de combustível/energia de propulsão para aeronaves dispõem de procedimentos que garantem que as aeronaves são abastecidas com combustível/energia de propulsão não contaminados e com a especificação correta;

h) Disponibilizar manuais de utilização e manutenção do equipamento do aeródromo, os quais devem ter aplicação prática e incluir as instruções de manutenção e reparação, informações sobre o funcionamento, as instruções para resolução de problemas e os procedimentos de inspeção;

i) Elaborar, diretamente ou através de acordos com terceiros, implementar um plano de emergência do aeródromo, que abranja os cenários de emergência suscetíveis de ocorrer no aeródromo ou na sua envolvente. Esse plano deve ser coordenado, conforme apropriado, com o plano de emergência da municipal local;

j) Assegurar, diretamente ou através de acordos com terceiros, que o aeródromo dispõe de serviços adequados de salvamento e de combate a incêndios. Esses serviços devem atuar com a devida urgência em caso de incidente ou acidente e dispor, no mínimo, de equipamento, agentes extintores e pessoal suficiente;

k) Recorrer apenas a pessoal formado e qualificado para as operações e a manutenção de aeródromos e realizar e manter, diretamente ou através de acordos com terceiros, programas de formação e de verificação, para assegurar que todo o pessoal em causa mantém as suas competências;

l) Certificar-se de que as pessoas a quem é permitido o acesso sem escolta à área de movimento e a outras áreas operacionais têm a formação e as qualificações adequadas para o efeito;

m) Assegurar que o pessoal de salvamento e de luta contra incêndios tem a formação e as qualificações adequadas para intervir no ambiente do aeródromo. Implementar e manter, diretamente ou através de acordos com terceiros, programas de formação e de verificação, para assegurar que esse pessoal mantém as suas competências; e

n) Assegurar que todo o pessoal de salvamento e de luta contra incêndios potencialmente obrigado a atuar em situações de emergência aeronáutica demonstra periodicamente aptidão médica para desempenhar as suas funções de forma satisfatória, tendo em conta o tipo de atividade. Neste contexto, por aptidão médica, que compreende a aptidão física e mental, entende-se a inexistência de doenças ou deficiências que impossibilitem o pessoal de:

— Executar as tarefas necessárias em caso de emergência aeronáutica;

— Desempenhar em qualquer momento as funções que lhe estão cometidas; ou

— Ter a perceção correta do meio envolvente.

2.2. Sistemas de gestão

2.2.1. Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, o operador de aeródromo deve implementar e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo, gerir os riscos para a segurança operacional e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema.

▼B

2.2.2. O operador do aeródromo deve estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão previsto no ponto 2.2.1, a fim de contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. A análise das informações do sistema deve envolver as partes referidas no ponto 2.1, alínea f), conforme apropriado. O sistema de comunicação de ocorrências deve cumprir o disposto na legislação aplicável da União.

2.2.3. O operador do aeródromo deve elaborar um manual do aeródromo e exercer a sua atividade de acordo com esse manual. O manual deve conter todas as instruções, informações e procedimentos necessários para o aeródromo, para o sistema de gestão e para o pessoal de operações e de manutenção desempenhar as suas funções.

3. ENVOLVENTE DO AERÓDROMO

3.1.1. O espaço aéreo circundante das áreas de movimento do aeródromo deve estar livre de obstáculos, de modo a permitir as operações de aeronaves previstas sem criar riscos inaceitáveis devido à proliferação de obstáculos à volta do aeródromo. Devem, por conseguinte, ser definidas e criadas superfícies livres de obstáculos, vigiadas em permanência para detetar qualquer penetração indevida.

3.1.2. A infração a essas áreas exige uma avaliação para determinar se o objeto representa ou não um risco inaceitável. Os objetos que representem riscos inaceitáveis devem ser removidos ou deverão ser tomadas medidas de mitigação adequadas para proteger as aeronaves que utilizam o aeródromo.

3.1.3. Os obstáculos eventualmente remanescentes devem ser tornados públicos e, se necessário, sinalizados, bem como, se for caso disso, dotados de balizagem luminosa.

3.2. Devem ser monitorizados os perigos relacionados com a atividade humana e o uso do solo, como, por exemplo, mas não exclusivamente, os constantes da lista abaixo. O risco por eles causado deve ser avaliado e mitigado, conforme adequado:

a) Qualquer desenvolvimento ou alteração do uso do solo na envolvente do aeródromo;

b) A possibilidade de turbulência induzida por obstáculos;

c) A utilização de luzes perigosas, que causem confusão e induzam em erro;

d) O encandeamento causado por superfícies de grande dimensão e fortemente refletoras;

e) A existência de áreas que possam propiciar a atividade de animais selvagens na envolvente da área de movimento do aeródromo; ou

f) A presença de fontes de radiação invisível ou de objetos fixos ou em movimento que possam interferir no funcionamento dos sistemas de comunicação, navegação e vigilância aeronáutica, ou prejudicar o seu bom desempenho.

3.3. Os Estados-Membros asseguram a criação de um plano de emergência para as situações de emergência aeronáutica suscetíveis de ocorrer na área de implantação do aeródromo.

4. SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

4.1. Responsabilidades dos prestadores de serviços de assistência em escala

Os prestadores de serviços de assistência em escala são responsáveis pela segurança das suas atividades no aeródromo. As suas responsabilidades são as seguintes:

a) Dispor de todos os meios necessários para garantir a prestação do serviço no aeródromo em condições de segurança. Esses meios compreendem, entre outros, as instalações, o pessoal, o equipamento e os materiais;

▼B

b) Assegurar que cumprem os procedimentos constantes do manual do aeródromo, inclusive no que respeita aos movimentos dos seus veículos, equipamento e pessoal e ao risco das operações do aeródromos efetuadas durante o inverno, durante a noite e em condições meteorológicas adversas;

c) Prestar os serviços de assistência em escala em conformidade com os procedimentos e as instruções do operador da aeronave para o qual trabalha;

d) Assegurar a disponibilização de manuais de operação e de manutenção do equipamento de assistência em escala, os quais devem ser aplicados na prática e incluir as instruções de operação, manutenção e reparação, informações sobre o funcionamento, as instruções para resolução de problemas e os procedimentos de inspeção;

e) Recorrer apenas a pessoal devidamente formado e qualificado e assegurar a execução e manutenção de programas de formação e de verificação, para assegurar que o pessoal em causa mantém o nível das suas competências.

f) Garantir que o seu pessoal está apto, quer física quer mentalmente, a desempenhar as suas funções de forma satisfatória, tendo em conta o tipo de atividade e, em especial, o seu potencial impacto na segurança operacional e na segurança contra atos de interferência ilícita relacionada com a segurança operacional.

4.2. Sistemas de gestão

4.2.1. Conforme adequado ao tipo de atividade realizada e a dimensão da organização, o prestador deve implementar e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo, gerir os riscos para a segurança operacional e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema. Esse sistema deverá ser coordenado com o sistema de gestão do operador do aeródromo.

4.2.2. O prestador deve estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão previsto no ponto 4.2.1, a fim de contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. Sem prejuízo de outras obrigações de comunicação de informações, o prestador deve transmitir todas as ocorrências ao sistema de comunicação de ocorrências do operador do aeródromo, ao operador da aeronave e, se for caso disso, ao sistema do prestador de serviços de tráfego aéreo. O sistema de comunicação de ocorrências deve cumprir o disposto na legislação aplicável da União.

4.2.3. O prestador deve elaborar um manual de serviços de assistência em escala e exercer a sua atividade de acordo com esse manual. O manual deve conter todas as instruções, informações e procedimentos necessários para o serviço, para o sistema de gestão e para o pessoal encarregado do serviço desempenhar as suas funções.

5. SERVIÇOS DE GESTÃO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO (AMS)

5.1. O prestador de AMS deve prestar os seus serviços em conformidade com os procedimentos operacionais incluídos no manual do aeródromo.

5.2. Conforme adequado ao tipo de atividade realizada e a dimensão da organização, o prestador de AMS deve implementar e manter um sistema de gestão, incluindo gestão da segurança operacional, para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo s.

5.3. O prestador de AMS deve estabelecer acordos formais com o operador do aeródromo e com o prestador de serviços de tráfego aéreo com a descrição do âmbito dos serviços a prestar.

▼B

5.4. O prestador de AMS deve estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão previsto no ponto 5.2, a fim de contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. Sem prejuízo de outras obrigações de comunicação, o prestador deve transmitir todas as ocorrências ao sistema de comunicação de ocorrências do operador do aeródromo e, se for caso disso, ao sistema do prestador de serviços de tráfego aéreo.

5.5. O prestador de serviços de gestão da placa deve participar nos programas de segurança operacional estabelecidos pelo operador do aeródromo.

6. OUTROS

Sem prejuízo das responsabilidades do operador da aeronave, o operador do aeródromo deve assegurar que, exceto em situações de emergência aeronáutica, em caso de desvio de aeronaves para um aeródromo alternativo ou noutras circunstâncias especificadas caso a caso, o aeródromo ou partes dele não são utilizados por aeronaves para as quais nem o projeto nem os procedimentos operacionais do aeródromo estão adaptados.

▼B

ANEXO VIII

Requisitos essenciais dos serviços ATM/ANS e dos controladores de tráfego aéreo

1. UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO

1.1. Todas as aeronaves, exceto as envolvidas nas atividades a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea a), devem ser operadas, em todas as fases de voo ou na área de movimento do aeródromo, de acordo com as regras gerais comuns de operação e com os procedimentos aplicáveis especificados para a utilização daquele espaço aéreo.

1.2. Todas as aeronaves, exceto as envolvidas nas atividades a que se refere o artigo 2.º. n.º 3, alínea a), devem dispor dos componentes requeridos e ser operadas em conformidade. Os componentes utilizados no sistema ATM/ANS devem cumprir igualmente os requisitos do ponto 3.

2. SERVIÇOS

2.1. Informação aeronáutica e dados aeronáuticos fornecidos aos utilizadores do espaço aéreo para fins de navegação aérea

2.1.1. Os dados utilizados como fonte de informação aeronáutica devem ter qualidade suficiente, estar completos e atualizados e ser fornecidos em tempo útil.

2.1.2. As informações aeronáuticas devem ser exatas, completas, atualizadas, inequívocas, emanadas de uma fonte legítima e ter a integridade necessária, num formato adequado para os utilizadores.

2.1.3. A disseminação dessas informações aeronáuticas aos utilizadores do espaço aéreo deve fazer-se em tempo útil e utilizando meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos contra as interferências ou alterações intencionais ou não intencionais.

2.2. Informações meteorológicas

2.2.1. Os dados utilizados como fonte de informação meteorológica aeronáutica devem ter qualidade suficiente e estar completos e atualizados.

2.2.2. Na medida do possível, as informações meteorológicas aeronáuticas devem ser exatas, completas, atualizadas, inequívocas e ter a integridade adequada para satisfazer as necessidades dos utilizadores do espaço aéreo. As informações meteorológicas devem ser emanadas de uma fonte legítima.

2.2.3. A disseminação das informações meteorológicas aeronáuticas aos utilizadores do espaço aéreo deve fazer-se em tempo útil e utilizando meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos contra interferências ou alterações.

2.3. Serviços de tráfego aéreo

2.3.1. Os dados utilizados para a prestação de serviços de tráfego aéreo devem ser corretos e estar completos e atualizados.

2.3.2. A prestação de serviços de tráfego aéreo deve ser suficientemente exata, completa, atualizada e inequívoca para satisfazer as necessidades de segurança operacional dos utilizadores.

2.3.3. As ferramentas automatizadas de prestação de informações ou conselhos aos utilizadores devem ser concebidas, produzidas e mantidas de forma adequada, de modo a assegurar que são adequadas aos fins a que se destinam.

▼B

2.3.4. Os serviços de controlo do tráfego aéreo e os processos afins devem proporcionar uma separação adequada entre aeronaves e, na área de manobra do aeródromo, prevenir a colisão das aeronaves com obstáculos e, quando apropriado, contribuir para a proteção contra outros perigos aéreos, bem como assegurar a coordenação rápida e oportuna com todos os utilizadores em causa e com os volumes adjacentes de espaço aéreo.

2.3.5. A comunicação entre os serviços de tráfego aéreo e as aeronaves e entre as unidades dos serviços de tráfego aéreo competentes deve ser oportuna, clara, correta e inequívoca, estar protegida de interferências e ser facilmente compreendida e, se for caso disso, reconhecida por todas as partes envolvidas.

2.3.6. Devem ser disponibilizados meios para detetar possíveis emergências e, quando necessário, para pôr em marcha ações eficazes de busca e salvamento. Esses meios devem incluir, no mínimo, mecanismos de alerta adequados, medidas e procedimentos de coordenação e meios e pessoal para cobrir eficientemente a área de responsabilidade.

▼M3

2.3-A. Serviços de dados de tráfego aéreo

2.3-A.1. Os dados recolhidos sobre o tráfego aéreo devem ser de qualidade suficiente, completos, atuais, de uma fonte legítima e fornecidos em tempo útil.

2.3-A.2. Os serviços de dados de tráfego aéreo devem apresentar e manter um nível de desempenho suficiente no que respeita à disponibilidade, integridade, continuidade e prontidão para satisfazer as necessidades dos utilizadores.

2.3-A.3. Os sistemas e as ferramentas de prestação de serviços de dados de tráfego aéreo devem ser concebidos, produzidos e mantidos de forma adequada, de modo a assegurar que são adequados aos fins a que se destinam.

2.3-A.4. A disseminação desses dados deve fazer-se em tempo útil e utilizando meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos contra as interferências ou alterações intencionais ou não intencionais.

▼B

2.4. Serviços de comunicação

Os serviços de comunicação devem apresentar e manter um nível de desempenho suficiente no que respeita à disponibilidade, integridade, continuidade e prontidão. Esses serviços devem ser expeditos e estar protegidos contra alterações e interferências.

2.5. Serviços de navegação

Os serviços de navegação devem apresentar e manter um nível de desempenho suficiente no que respeita às informações sobre a orientação, à determinação da posição e, quando previsto, às informações horárias. Os critérios de desempenho incluem a exatidão, a integridade, a legitimidade da fonte, a disponibilidade e a continuidade do serviço.

2.6. Serviços de vigilância

Os serviços de vigilância devem determinar a posição respetiva das aeronaves em voo, bem como das outras aeronaves e dos veículos terrestres presentes no aeródromo, com um nível de desempenho suficiente no que respeita à exatidão, integridade, a legitimidade da fonte, continuidade e probabilidade de deteção.

2.7. Gestão dos fluxos de tráfego aéreo

A gestão tática dos fluxos de tráfego aéreo a nível da União deve utilizar e fornecer informações suficientemente precisas e atualizadas sobre o volume e a natureza do tráfego aéreo que se prevê vir a afetar a prestação do serviço, bem como coordenar e negociar o desvio ou o retardamento dos fluxos de tráfego a fim de reduzir o risco de ocorrência de situações de sobrecarga no espaço aéreo ou nos aeródromos. A gestão dos fluxos deve ter em vista a otimização da capacidade

▼B

disponível na utilização do espaço aéreo e a melhoria dos processos de gestão dos fluxos de tráfego aéreo. Deve assentar na segurança, na transparência e na eficiência, garantindo que a capacidade é disponibilizada de forma flexível e atempada, consentâneo com o plano europeu de navegação aérea.

As medidas referidas no artigo 43.º, relativas à gestão de fluxos, devem apoiar as decisões operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores de aeródromos e dos utilizadores do espaço aéreo, e abranger os seguintes domínios:

a) O planeamento dos voos;

b) A utilização da capacidade disponível de espaço aéreo em todas as fases de voo, incluindo a atribuição de faixas horárias em rota;

c) A utilização das rotas pelo tráfego aéreo geral, incluindo:

— a criação de uma publicação única para a orientação das rotas e do tráfego,

— opções de desvio de tráfego aéreo geral de zonas congestionadas, e

— regras de prioridade para o acesso do tráfego aéreo geral ao espaço aéreo, em especial nos períodos de congestionamento e de crise; e

d) A coerência dos planos de voo com as faixas horárias do aeroporto e a necessária coordenação com as regiões adjacentes, conforme adequado.

▼M3

2.8. Gestão do espaço aéreo

A designação de volumes específicos de espaço aéreo para determinada utilização deve ser monitorizada, coordenada e publicada em tempo útil, a fim de reduzir o risco de perda de separação entre aeronaves em todas as circunstâncias. Tendo em conta a organização de atividades militares, e os aspetos conexos, sob a responsabilidade dos Estados-Membros, a gestão do espaço aéreo deve também sustentar a aplicação uniforme do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, conforme descrito pela OACI e aplicado no âmbito do Regulamento (UE) 2024/2803, de modo a facilitar a gestão do espaço e do tráfego aéreos no contexto da política comum de transportes.

▼B

2.9. Conceção de procedimentos de voo

Os procedimentos de voo devem ser adequadamente concebidos, verificados e validados antes de serem operacionalizados e utilizados pelas aeronaves.

3. SISTEMAS E COMPONENTES

3.1. Generalidades

Os sistemas e componentes de ATM/ANS que fornecem informações de/para as aeronaves e no solo devem ser adequadamente projetados, produzidos, instalados, mantidos, protegidos contra quaisquer interferências não autorizadas e operados de forma correta, de modo a assegurar que são adequados aos fins a que se destinam.

Os sistemas e procedimentos devem compreender, em especial, os necessários para as seguintes atividades e serviços:

a) Gestão do espaço aéreo;

b) Gestão dos fluxos de tráfego aéreo;

▼B

c) Serviços de tráfego aéreo, em especial os sistemas de tratamento dos dados de voo, os sistemas de tratamento dos dados de vigilância e as interfaces homem-máquina;

d) Comunicações, incluindo as comunicações solo-solo/espaço, ar-solo e ar-ar/espaço;

e) Navegação;

f) Vigilância;

g) Serviços de informação aeronáutica; e

h) Serviços meteorológicos.

3.2. Integridade, desempenho e fiabilidade dos sistemas e componentes

O desempenho em matéria de integridade e segurança relacionada com os sistemas e componentes a bordo da aeronave, no solo ou no espaço, deve ser adequado aos fins a que se destina. Devem atingir o nível de desempenho operacional exigido em todas as condições operacionais previsíveis e em toda a sua vida útil.

O projeto, construção, manutenção e operação dos sistemas ATM/ANS e seus componentes devem obedecer a procedimentos adequados e validados, de modo a assegurar a operação em contínuo da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (REGTA), sem interrupção e em todas as fases de voo. A operação em contínuo pode traduzir-se, em especial, em termos de partilha de informações, incluindo as informações relevantes sobre a situação operacional, de uma interpretação comum das informações, de desempenhos de tratamento comparáveis e de procedimentos conexos que permitem desempenhos operacionais comuns aprovados para a totalidade ou para partes da REGTA.

A REGTA e os seus sistemas e respetivos componentes devem apoiar, de forma coordenada, novos conceitos de exploração acordados e validados que melhorem a qualidade, a sustentabilidade e a eficácia dos serviços de navegação aérea, em especial em termos de segurança e de capacidade.

A REGTA e os seus sistemas e respetivos componentes devem apoiar a implementação progressiva de uma coordenação civil-militar, na medida do necessário para a gestão eficaz do espaço aéreo e dos fluxos de tráfego aéreo e a utilização segura e eficiente do espaço aéreo por todos os utilizadores, mediante a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo.

Para alcançar esses objetivos, a REGTA e os seus sistemas e respetivos componentes devem apoiar o intercâmbio em tempo útil, entre as partes civis e militares, de informações exatas e coerentes relativas a todas as fases de voo, sem prejuízo dos interesses fundamentais das políticas de segurança contra atos de interferência ilícita ou defesa, incluindo requisitos de confidencialidade.

3.3. Projeto dos sistemas e componentes

3.3.1. Os sistemas e componentes devem ser projetados de modo a cumprirem os requisitos de segurança operacional e de segurança contra atos de interferência ilícita aplicáveis.

3.3.2. Os sistemas e componentes, considerados conjuntamente, isoladamente e em relação uns com os outros, devem ser projetados para que haja uma relação inversa entre a probabilidade de uma falha poder provocar a falha total do sistema e a gravidade dos efeitos de tal falha na segurança operacional dos serviços.

3.3.3. Os sistemas e componentes, considerados individualmente e combinados uns com os outros, devem ser projetados tendo em conta as limitações de capacidade e de desempenho humanos.

▼B

3.3.4. Os sistemas e componentes devem ser projetados de uma forma que os proteja, a eles próprios e aos dados que fornecem, de interações prejudiciais com elementos internos e externos.

3.3.5. As informações necessárias à produção, instalação, utilização e manutenção dos sistemas e componentes, bem como as informações relativas a condições de falta de segurança, devem ser fornecidas ao pessoal de forma clara, coerente e inequívoca.

3.4. Continuidade do nível de serviço

Os níveis de segurança operacional dos sistemas e componentes devem manter-se durante o serviço e durante qualquer modificação do serviço.

4. QUALIFICAÇÕES DOS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

4.1. Generalidades

As pessoas que recebem formação de controlador de tráfego aéreo ou de instruendo de controlo de tráfego aéreo devem ter maturidade suficiente nos planos educacional, físico e mental para adquirir, conservar e demonstrar que possuem os conhecimentos teóricos e as competências práticas necessários.

4.2. Conhecimentos teóricos

4.2.1. Os controladores de tráfego aéreo devem adquirir e manter um nível de conhecimentos adequado às funções desempenhadas e proporcionado aos riscos associados ao tipo de serviço.

4.2.2. A aquisição e a memorização dos conhecimentos teóricos devem ser demonstradas por meio de avaliação contínua durante a formação ou de exames adequados.

4.2.3. Deve ser mantido um nível adequado de conhecimentos teóricos. O cumprimento deste requisito deve ser demonstrado por meio de avaliações ou exames regulares. A frequência dos exames deve ser proporcionada ao nível de risco associado ao tipo de serviço.

4.3. Competências práticas

4.3.1. Os controladores de tráfego aéreo devem adquirir e manter as competências práticas adequadas ao exercício das suas funções. Essas competências devem ser proporcionadas aos riscos associados ao tipo de serviço e, caso as funções desempenhadas o justifiquem, abranger pelo menos:

a) Os procedimentos operacionais;

b) Os aspetos específicos da função;

c) As situações anómalas e de emergência; e

d) Os fatores humanos.

4.3.2. Os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar que estão aptos a executar os procedimentos e tarefas com um nível de competência adequado às funções exercidas.

4.3.3. Deve ser mantido um nível satisfatório de competências práticas. O preenchimento dos critérios deve ser verificado por meio de avaliações regulares. A frequência das avaliações deve ser proporcionada à complexidade e ao nível de risco associados ao tipo de serviço e às funções exercidas.

▼B

4.4. Competências linguísticas

4.4.1. Os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar proficiência para falar e compreendera língua inglesa de forma suficiente para poderem comunicar eficazmente, por meio de dispositivos vocais (telefone/radiotelefone) ou presencialmente, sobre assuntos concretos e profissionais, inclusive em situações de emergência.

4.4.2. Sempre que necessário, num volume definido de espaço aéreo e para fins da prestação de serviços de tráfego aéreo (ATS), os controladores de tráfego aéreo devem ser também capazes de falar e compreender a língua ou línguas nacionais com a proficiência descrita acima.

4.5. Dispositivos de treino em simulador (STD)

Sempre que se utilizem STD para a formação prática sobre perceção das situações e dos fatores humanos, ou para demonstração da aquisição ou manutenção de competências, esses dispositivos devem ter um nível de desempenho que permita simular adequadamente o ambiente de trabalho e as situações operacionais de interesse para a formação ministrada.

4.6. Curso de formação

4.6.1. A formação deve consistir num curso de formação, que pode incluir instrução teórica e prática, incluindo treino num STD quando aplicável.

4.6.2. Deve ser definido e aprovado um curso para cada tipo de formação.

4.7. Instrutores

4.7.1. A instrução teórica deve ser dada por instrutores com as qualificações adequadas. Os instrutores devem:

a) Ter os conhecimentos adequados no domínio em que a instrução é ministrada; e

b) Ter demonstrado aptidão para utilizar as técnicas de instrução apropriadas.

4.7.2. A instrução prática deve ser dada por instrutores com as qualificações adequadas. Os instrutores devem:

a) Satisfazer os requisitos de conhecimentos teóricos e de experiência relevantes para a instrução ministrada;

b) Demonstrar aptidão para ministrar instrução e utilizar as técnicas de instrução apropriadas;

c) Ter prática de técnicas de instrução em relação aos procedimentos sobre os quais deverá incidir a instrução; e

d) Receber formação de atualização periodicamente, para assegurar que as competências de instrução se mantêm atualizadas.

4.7.3. Os instrutores de formação prática devem também estar ou ter estado habilitados a exercer funções de controlador de tráfego aéreo.

4.8. Avaliadores

4.8.1. As pessoas responsáveis pela avaliação das competências dos controladores de tráfego aéreo devem:

a) Ter demonstrado aptidão para avaliar o desempenho e a conduzir testes e verificações aos controladores de tráfego aéreo; e

▼B

b) Receber periodicamente formação de atualização, para assegurar que as competências de instrução se mantêm atuais.

4.8.2. Os avaliadores da formação prática devem também estar ou ter estado habilitados a exercer como controlador de tráfego aéreo nas matérias em que é efetuada a avaliação.

4.9. Aptidão médica dos controladores de tráfego aéreo

4.9.1. Todos os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar periodicamente que possuem a aptidão médica necessária para desempenharem as suas funções de forma satisfatória. O cumprimento deste requisito deve ser demonstrado mediante uma avaliação adequada, tendo em conta a eventual degradação mental e física causada pela idade.

4.9.2. A demonstração da aptidão médica, que abrange a aptidão física e mental, inclui a demonstração da inexistência de doenças ou deficiências que impossibilitem a pessoa que presta serviços de controlo de tráfego aéreo (ATC) de:

a) Executar adequadamente as tarefas necessárias para a prestação de serviços ATC;

b) Desempenhar em qualquer momento as funções que lhe estão cometidas, ou

c) Ter a perceção correta do seu meio envolvente.

4.9.3. Quando a aptidão médica não puder ser plenamente demonstrada, podem ser adotadas medidas de mitigação, que assegurem um nível equivalente de segurança operacional.

5. PRESTADORES DE SERVIÇOS E ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO

5.1. A prestação de serviços só deve realizar-se se estiverem reunidas as seguintes condições:

a) O prestador de serviços deve dispor, diretamente ou através de acordos com terceiros, dos meios necessários adequados à dimensão e âmbito do serviço. Esses meios incluem nomeadamente os seguintes, sem que a lista seja exaustiva: os sistemas, as instalações, inclusive de fornecimento de energia, a estrutura de gestão, o pessoal, o equipamento e a sua manutenção, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;

b) O prestador de serviços deve elaborar e manter atualizados manuais de gestão e de operações relativos à prestação dos seus serviços e exercer a sua atividade de acordo com esses manuais. Esses manuais devem conter todas as instruções, informações e procedimentos necessários para as operações, para o sistema de gestão e para o pessoal de operações desempenhar as suas funções;

▼M3

c) Conforme adequado ao tipo de atividade e à dimensão da organização, o prestador de serviços deve implementar e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo, gerir os riscos para a segurança e a proteção e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema;

▼B

d) O prestador de serviços deve recorrer unicamente a pessoal com as qualificações e formação adequadas e implementar e manter programas de formação e de verificação desse pessoal;

e) O prestador de serviços deve estabelecer interfaces formais com todas as partes interessadas que possam ter influência direta na segurança operacional dos seus serviços, de modo a garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo;

▼B

f) O prestador de serviços deve elaborar e executar um plano de contingência que abranja as situações de emergência e situações anormais que podem ocorrer no âmbito da prestação de serviços, incluindo em caso de acontecimentos que resultem numa degradação significativa ou na interrupção das suas operações;

g) O prestador deve estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão previsto na alínea c), de modo a contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. O sistema de comunicação de ocorrências deve cumprir o disposto na legislação aplicável da União; e

h) O prestador de serviços deve tomar providências para verificar que os sistemas e componentes que opera satisfazem permanentemente os requisitos de desempenho de segurança operacional.

5.2. A prestação de serviços ATC só deve realizar-se se estiverem reunidas as seguintes condições:

a) A prevenção da fadiga do pessoal que presta serviços ATC deve ser gerida através de um sistema de escalas de serviço. Esse sistema de escalas deve abranger os períodos de serviço, o tempo de serviço e períodos de repouso adaptados. As limitações estabelecidas no âmbito do sistema de escalas devem ter em conta os fatores relevantes que contribuem para a fadiga, em especial a privação de sono, a perturbação dos ciclos circadianos, o trabalho noturno, o tempo de serviço acumulado em determinados períodos e a partilha de tarefas entre os membros do pessoal;

b) A prevenção do stresse do pessoal que presta serviços ATC deve ser gerida através de programas de formação e de prevenção;

c) O prestador de serviços ATC deve estabelecer procedimentos para verificar que o juízo cognitivo do pessoal que presta serviços ATC não está debilitado ou que a sua aptidão médica não é insuficiente; e

d) O prestador de serviços ATC deve ter em conta as condicionantes operacionais e técnicas, bem como os princípios ligados aos fatores humanos, a nível da planificação e das operações.

5.3. A prestação dos serviços de comunicação, navegação e/ou vigilância só deve realizar-se se estiver reunida a seguinte condição:

O prestador de serviços informa em tempo útil os utilizadores do espaço aéreo e os órgãos ATS competentes da situação operacional (e eventuais alterações) dos serviços que presta para fins de ATS.

5.4. Organizações de formação

As organizações de formação que ministram formação ao pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo devem satisfazer os seguintes requisitos:

a) Dispor de todos os meios necessários para o exercício das responsabilidades associadas à sua atividade. Esses meios incluem nomeadamente os seguintes, sem que a lista seja exaustiva: as instalações, o pessoal, o equipamento, a metodologia, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;

b) Conforme adequado à formação oferecida e a dimensão da organização, implementar e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo, gerir os riscos para a segurança operacional, incluindo os riscos relacionados com a deterioração do nível da formação, e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema; e

▼B

c) Celebrar acordos com outras organizações relevantes, na medida do necessário, para garantir o cumprimento permanente dos requisitos essenciais previstos no presente anexo.

6. EXAMINADORES MÉDICOS AERONÁUTICOS E CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA

6.1. Examinadores médicos aeronáuticos

Os examinadores médicos aeronáuticos devem:

a) Ser qualificados e estar licenciados para a prática da medicina;

b) Ter recebido formação em medicina aeronáutica e formação de atualização periódica neste domínio, para assegurar que as normas de avaliação se mantêm atualizadas; e

c) Ter adquirido conhecimentos práticos e experiência das condições em que os controladores de tráfego aéreo exercem as suas funções.

6.2. Centros de medicina aeronáutica

Os centros de medicina aeronáutica devem satisfazer as seguintes condições:

a) Dispor de todos os meios necessários para o exercício das responsabilidades associadas às suas prerrogativas. Esses meios incluem nomeadamente os seguintes, sem que a lista seja exaustiva: as instalações, o pessoal, o equipamento, ferramentas e materiais, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;

b) Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, implementar e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente anexo, gerir os riscos para a segurança operacional e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema; e

c) Celebrar acordos com outras organizações interessadas, na medida do necessário para garantir o cumprimento permanente dos requisitos essenciais previstos no presente anexo.

▼M3

7. REQUISITOS EM MATÉRIA DE SOLIDEZ FINANCEIRA, RESPONSABILIDADE, COBERTURA DE SEGURO, PROPRIEDADE E ESTRUTURA ORGANIZATIVA

A fim de garantirem uma prestação de serviços segura e contínua, os prestadores de serviços ATM/ANS devem:

a) Demonstrar solidez financeira suficiente;

b) Estar cobertos por um seguro de responsabilidade civil adequado, tendo em conta o seu estatuto jurídico e o nível de cobertura dos seguros comerciais disponíveis; e

c) Cumprir os requisitos aplicáveis em matéria de propriedade e estrutura organizativa, a fim de evitar conflitos de interesses e assegurar uma prestação de serviços não discriminatória.

▼B

ANEXO IX

Requisitos essenciais das aeronaves não tripuladas

1. REQUISITOS ESSENCIAIS RELATIVOS AO PROJETO, À CONSTRUÇÃO, À MANUTENÇÃO E À OPERAÇÃO DE AERONAVES NÃO TRIPULADAS

1.1. Os operadores e os pilotos remotos de aeronaves não tripuladas devem conhecer as regras nacionais e da União aplicáveis às operações previstas, em especial em matéria de segurança operacional, proteção da privacidade, proteção de dados, responsabilidade civil, seguros, segurança contra atos ilícitos e proteção do ambiente. O operador e o piloto remoto devem estar aptos a garantir a segurança das operações e a separação segura das aeronaves não tripuladas das pessoas em terra e dos outros utilizadores do espaço aéreo. Tal inclui um bom conhecimento das instruções de funcionamento fornecidas pelo construtor, da forma de utilizar no espaço aéreo, de modo seguro e respeitador do ambiente, as aeronaves não tripuladas, e de todas as funcionalidades pertinentes das aeronaves não tripuladas, bem como das regras do ar e dos procedimentos ATM/ANS aplicáveis.

1.2. As aeronaves não tripuladas devem ser projetadas e construídas de forma a estarem adaptadas à sua função prevista e a serem operadas, ajustadas e mantidas sem criar riscos para as pessoas.

1.3. Se tal for necessário para atenuar os riscos da sua operação relacionados com a segurança operacional, a proteção da privacidade, a proteção de dados pessoais, a segurança contra atos ilícitos e o ambiente, as aeronaves não tripuladas devem apresentar as características e funcionalidades específicas correspondentes, que tenham em conta, desde o projeto e por defeito, os princípios da proteção da privacidade e dos dados pessoais. Conforme as necessidades, essas características e funcionalidades devem garantir a fácil identificação da aeronave e da natureza e finalidade das operações, bem como a observância das limitações, proibições ou condições aplicáveis, em especial no que respeita à operação em determinadas zonas geográficas, para além de certas distâncias em relação ao operador ou a determinadas altitudes.

1.4. As organizações responsáveis pelo fabrico ou pela comercialização de aeronaves não tripuladas devem comunicar ao operador da aeronave e, se necessário, à organização de manutenção, o tipo de operações para as quais a aeronave foi projetada, bem como as limitações e as informações e os dados necessários para a operação segura da aeronave, incluindo o desempenho operacional e ambiental, as limitações de aeronavegabilidade e os procedimentos de emergência. Estas informações devem ser fornecidas de forma clara, coerente e inequívoca. As capacidades operacionais das aeronaves não tripuladas que podem ser utilizadas em operações que não requerem um certificado ou declaração devem prever a possibilidade de introduzir limitações que cumpram as regras relativas ao espaço aéreo aplicáveis a essas operações.

2. REQUISITOS ESSENCIAIS ADICIONAIS RELATIVOS AO PROJETO, À CONSTRUÇÃO, À MANUTENÇÃO E À OPERAÇÃO DAS AERONAVES NÃO TRIPULADAS A QUE SE REFERE O ARTIGO 56.º, N.os 1 E 5

Tendo em conta os objetivos estabelecidos no artigo 1.º, devem ser cumpridos os requisitos a seguir indicados para garantir a segurança das pessoas no solo e dos outros utilizadores do espaço aéreo durante as operações de aeronaves não tripuladas, tendo em conta, conforme adequado, o nível de risco da operação:

▼B

2.1. Aeronavegabilidade

2.1.1. As aeronaves não tripuladas devem ser projetadas ou ter características ou elementos em relação aos quais seja possível demonstrar de forma satisfatória que não apresentam perigo para a segurança da pessoa que opera a aeronave não tripulada ou de terceiros no ar ou no solo, nem para a segurança de bens.

2.1.2. As aeronaves não tripuladas devem ter um nível de integridade de produto proporcionada aos riscos, em todas as condições de voo previsíveis.

2.1.3. As aeronaves não tripuladas devem poder ser controladas e manobradas com segurança, consoante necessário em todas as condições de operação previsíveis, inclusive após avaria de um ou mais sistemas. Os fatores humanos, em especial os conhecimentos disponíveis sobre os fatores que contribuem para uma utilização segura das tecnologias, devem ser devidamente tidos em conta.

2.1.4. As aeronaves não tripuladas, os seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados, bem como o equipamento de controlo remoto das aeronaves não tripuladas, devem funcionar conforme previsto em todas as condições de operação previsíveis, durante toda a operação, para a qual foram projetadas e suficientemente para além dela.

2.1.5. As aeronaves não tripuladas, os seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados, bem como o equipamento de controlo remoto das aeronaves não tripuladas, considerados isoladamente e em relação uns com os outros, devem ser projetados de modo a que a probabilidade de ocorrer uma situação de falha e a gravidade dos efeitos dessa situação nas pessoas em terra e nos outros utilizadores do espaço aéreo sejam mitigados com base nos princípios estabelecidos no artigo 4.º, n.º 2.

2.1.6. O equipamento de controlo remoto de aeronaves não tripuladas utilizado na operação deve ser concebido de modo a facilitar as operações de voo, e nomeadamente a possibilitar o conhecimento da situação, e a gestão de todas as situações e emergências previsíveis.

2.1.7. As organizações envolvidas no projeto de aeronaves não tripuladas e dos seus motores e hélices devem tomar precauções para reduzir ao mínimo os riscos decorrentes de condições internas e externas às aeronaves não tripuladas e aos respetivos sistemas, que a experiência tenha demonstrado terem impacto na segurança operacional. Este requisito inclui a proteção contra interferências por meios eletrónicos.

2.1.8. Os processos de fabrico e os materiais e componentes usados na construção de aeronaves não tripuladas devem resultar em propriedades e num desempenho adequados e reprodutíveis, conformes com as características do projeto.

2.2. Organizações

As organizações envolvidas no projeto, fabrico, manutenção ou operação de aeronaves não tripuladas, bem como nos serviços e na formação correspondentes, devem satisfazer as seguintes condições:

a) Dispor de todos os meios necessários adequados ao âmbito da sua atividade e garantir o cumprimento dos requisitos essenciais e dos atos delegados a que se refere o artigo 58.º e os atos de execução a que se refere o artigo 57.º, aplicáveis à sua atividade.

▼B

b) Implementar e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais pertinentes, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema. Esse sistema de gestão deve ser proporcionado ao tipo de atividade e à dimensão da organização.

c) Estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão da segurança operacional, de modo a contribuir para a melhoria constante da segurança operacional. O sistema deve ser proporcionado ao tipo de atividade e à dimensão da organização.

d) Se necessário, a organização deve estabelecer acordos, com outras organizações para garantir o cumprimento permanente dos requisitos essenciais pertinentes.

2.3. Pessoas que participam na operação de aeronaves não tripuladas

Qualquer pessoa que participa na operação de uma aeronave não tripulada, inclusive o piloto remoto, deve ter os conhecimentos e as competências necessários para garantir a segurança da operação da aeronave, e proporcionados aos riscos associados ao tipo de operação. Devem igualmente demonstrar aptidão médica, se tal for necessário para reduzir os riscos inerentes às operações em causa.

2.4. Operações

2.4.1. Os operadores de aeronaves não tripuladas são responsáveis pelas operações e devem tomar todas as medidas adequadas para garantir a segurança das mesmas.

2.4.2. Os voos devem ser efetuados de acordo com a legislação, a regulamentação e os procedimentos pertinentes aplicáveis para o bom exercício das funções, conforme prescrito para a zona, o espaço aéreo, os aeródromos ou os locais cuja utilização se preveja e, se for o caso, para os sistemas ATM/ANS correspondentes.

2.4.3. As operações com aeronaves não tripuladas devem garantir a segurança de terceiros no solo e dos outros utilizadores do espaço aéreo e minimizar os riscos resultantes de condições externas e internas adversas, incluindo as condições ambientais, mantendo distâncias de separação adequadas durante todas as fases do voo.

2.4.4. Só podem ser realizadas operações com aeronaves não tripuladas que estejam em condições de aeronavegabilidade e caso o equipamento e os outros componentes e serviços necessários para a realização da operação prevista estejam disponíveis e operacionais.

2.4.5. As aeronaves não tripuladas e as operações com aeronaves não tripuladas devem de respeitar os direitos consagrados no direito da União.

2.4.6. Os operadores de aeronaves não tripuladas devem assegurar que as aeronaves dispõem dos equipamentos necessários de navegação, comunicação, vigilância, e equipamento para detetar e evitar e colisões, bem como qualquer outro equipamento tido por necessário para a segurança do voo previsto, tendo em conta a natureza da operação, a regulamentação do tráfego aéreo e as regras do ar aplicáveis durante as diversas fases de voo.

▼B

2.5. Requisitos essenciais relativos à compatibilidade eletromagnética e ao espetro de radiofrequências para aeronaves não tripuladas e motores, hélices, peças e equipamento não instalado associado cujos projetos tenham sido certificados nos termos do artigo 56.º, n.º 1, e se destinem a operar apenas em frequências atribuídas de acordo com o Regulamento das Radiocomunicações da União Internacional das Telecomunicações para uso aeronáutico protegido.

2.5.1. Essas aeronaves não tripuladas, motores, hélices, peças e equipamentos não instalados deverão ser concebidos e produzidos de forma a assegurar que, tendo em conta o estado da técnica:

a) As perturbações eletromagnéticas geradas pelas aeronaves não excedam o nível acima do qual os equipamentos de rádio e de telecomunicações ou outros não possam funcionar da forma prevista; e

b) Têm um nível de imunidade às perturbações eletromagnéticas que lhes permite funcionar sem uma degradação inaceitável da sua utilização prevista.

2.5.2. Essas aeronaves não tripuladas, motores, hélices, peças e equipamentos não instalados deverão ser concebidos e produzidos de forma a assegurar que, tendo em conta o estado da técnica, utilizam com eficácia o espetro de radiofrequências e apoiam a utilização eficiente desse espetro a fim de evitar interferências nocivas.

3. REQUISITOS AMBIENTAIS ESSENCIAIS RELATIVOS ÀS AERONAVES NÃO TRIPULADAS

As aeronaves não tripuladas devem satisfazer os requisitos de desempenho ambiental estabelecidos no anexo III.

4. REQUISITOS ESSENCIAIS RELATIVOS AO REGISTO DE AERONAVES NÃO TRIPULADAS E DOS SEUS OPERADORES E À MARCAÇÃO DE AERONAVES NÃO TRIPULADAS

4.1. Sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros nos termos da Convenção de Chicago, as aeronaves não tripuladas cujo projeto está sujeito a certificação nos termos do artigo 56.º, n.º 1, são registadas em conformidade com os atos de execução a que se refere o artigo 57.º.

4.2. Os operadores de aeronaves não tripuladas são registados em conformidade com os atos de execução a que se refere o artigo 57.º quando operam uma das seguintes aeronaves:

a) aeronaves não tripuladas que, em caso de impacto, podem transferir uma energia cinética superior a 80 joules para um ser humano;

b) aeronaves não tripuladas cuja utilização representa um risco para a proteção da privacidade, a proteção de dados pessoais, a segurança contra atos ilícitos e o ambiente;

c) aeronaves não tripuladas cujo projeto está sujeito a certificação nos termos do artigo 56.º, n.º 1.

4.3. Nos casos em que se aplica um requisito de registo nos termos do ponto 4.1. ou 4.2., a aeronave não tripulada em causa é marcada e identificada individualmente em conformidade com os atos de execução a que se refere o artigo 57.º

▼B

ANEXO X

Tabela de correspondência

Regulamento (CE) n.º 216/2008	Presente regulamento
Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 2.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 2.º, n.º 3
Artigo 1.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 5
Artigo 2.º	Artigo 1.º
Artigo 3.º	Artigo 3.º
Artigo 4.º, n.º 1, alínea a)	Artigo 2.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 1, alínea b)	Artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea i)
Artigo 4.º, n.º 1, alínea c)	Artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii)
—	Artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea iii)
Artigo 4.º, n.º 1, alínea d)	Artigo 2.º, n.º 1, alínea c)
Artigo 4.º, n.º 2	Artigo 2.º, n.º 2
Artigo 4.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 1, alíneas b) e c)
Artigo 4.º, n.º 3-A	Artigo 2.º, n.º 1, alíneas d) e e), e n.º 2
—	Artigo 2.º, n.º 4
—	Artigo 2.º, n.º 6
Artigo 4.º, n.º 3-B	Artigo 2.º, n.º 7
Artigo 4.º, n.º 3-C	Artigos 2.º, n.º 1, alínea g), e n.º 2
Artigo 4.º, n.ºs 4 e 5	Artigo 2.º, n.º 3, alínea d)
Artigo 4.º, n.º 6	—
—	Artigo 2.º, n.ºs 8 a 11
—	Artigo 4.º
—	Artigo 5.º
—	Artigo 6.º
—	Artigo 7.º
—	Artigo 8.º

▼B

Regulamento (CE) n.º 216/2008	Presente regulamento
Artigo 5.º, n.os 1, 2 e 3	Artigos 9.º a 16.º
Artigo 5.º, n.º 4, alíneas a) e b)	Artigo 18.º, n.º 2
Artigo 5.º, n.º 4, alínea c)	Artigo 18.º, n.º 1, alínea b)
—	Artigo 18.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 5.º, n.º 5	Artigos 17.º e 19.º
Artigo 5.º, n.º 6	Artigo 4.º
Artigo 6.º	Artigos 9.º, n.º 2, e19.º, n.º 3
Artigo 7.º, n.os 1 e 2	Artigos 20.º e 21.º
Artigo 8.º, n.º 4	Artigo 22.º
Artigo 7.º, n.os 3 a 7	Artigos 23.º a 28.º
Artigo 8.º, n.os 1 a 3	Artigo 29.º, e artigo 30.º, n.os 1 a 3
—	Artigo 30.º, n.os 4 a 7
Artigo 8.º, n.º 5	Artigos 31.º e 32.º
Artigo 8.º, n.º 6	Artigo 4.º
Artigo 8.º-A, n.os 1 a 5	Artigos 33.º a 39.º
Artigo 8.º-A, n.º 6	Artigo 4.º
Artigo 8.º-B, n.os 1 a 6	Artigos 40.º a 47.º
Artigo 8.º-B, n.º 7	Artigo 4.º
Artigo 8.º-C, n.os 1 a 10	Artigos 48.º a 54.º
Artigo 8.º-C, n.º 11	Artigo 4.º
—	Artigos 55.º, a 58.º
Artigo 9.º	Artigos 59.º a 61.º
Artigo 10.º, n.os 1 a 3	Artigo 62.º, n.os 1 e 2
—	Artigo 62.º, n.os 3 a 8
Artigo 10.º, n.º 4	Artigo 62.º, n.º 9
—	Artigo 62.º, n.os 10 a 12
Artigo 10.º, n.º 5	Artigo 62.º, n.os 13 a 15
—	Artigo 63.º
—	Artigo 64.º
—	Artigo 65.º

▼B

Regulamento (CE) n.º 216/2008	Presente regulamento
—	Artigo 66.º
Artigo 11.º, n.os 1 a 3	Artigo 67.º, n.os 1 a 3
Artigo 11.º, n.os 4 a 5-B	—
Artigo 11.º, n.º 6	Artigo 67.º, n.º 4
Artigo 12.º	Artigo 68.º
Artigo 13.º	Artigo 69.º
Artigo 14.º, n.os 1 a 3	Artigo 70.º
Artigo 14.º, n.os 4 a 7	Artigo 71.º
Artigo 15.º	Artigo 72.º
Artigo 16.º	Artigo 73.º
—	Artigo 74.º
Artigo 17.º	Artigo 75.º
Artigo 18.º	Artigo 76.º, n.os 1 a 5
Artigo 19.º	Artigo 76.º, n.os 1 a 5
Artigo 20.º	Artigo 77.º
Artigo 21.º	Artigo 78.º
Artigo 22.º, n.º 1	Artigo 76.º, n.º 6
Artigo 22.º, n.º 2	Artigo 76.º, n.º 7
—	Artigo 79.º
Artigo 22.º-A	Artigo 80.º
Artigo 22.º-B	Artigo 81.º
Artigo 23.º	Artigo 82.º, n.os 1 e 2
—	Artigo 82.º, n.º 3
Artigos 24.º e 54.º	Artigo 85.º
Artigo 25.º	Artigo 84.º
Artigo 26.º	Artigo 86.º, n.os 1 a 4
—	Artigo 86.º, n.os 5
—	Artigo 87.º
—	Artigo 88.º
—	Artigo 89.º

▼B

Regulamento (CE) n.º 216/2008	Presente regulamento
Artigo 27.º	Artigo 90.º, n.os 1 a 3
—	Artigo 90.º, n.os 4 a 6
—	Artigo 91.º
—	Artigo 92.º
—	Artigo 93.º
Artigo 28.º, n.os 1 e 2	Artigo 94.º, n.os 1 e 2
—	Artigo 94.º, n.º 3
Artigo 28.º, n.os 3 e 4	Artigo 94.º, n.os 4 e 5
Artigo 29.º, n.º 1	Artigo 95.º, n.º 1
Artigo 29.º, n.º 2	Artigo 98.º, n.º 2, alínea m) e n.º 6
Artigo 29.º, n.º 3	—
—	Artigo 95.º, n.º 2
Artigo 30.º	Artigo 96.º
Artigo 31.º	Artigo 97.º
Artigo 32.º, n.º 1	Artigo 119.º, n.º 3
Artigo 32.º, n.º 2	Artigo 119.º, n.º 6
Artigo 33.º	Artigo 98.º, n.os 1 a 5
Artigo 34.º, n.º 1	Artigo 99.º, n.os 1 e 2
—	Artigo 99.º, n.º 3
Artigo 34.º, n.os 2 e 3	Artigo 99.º, n.os 4 e 5
Artigo 35.º	Artigo 100.º
Artigo 36.º	Artigo 101.º
Artigo 37.º, n.os 1 a 3	Artigo 102.º, n.os 1 a 3
—	Artigo 102.º, n.º 4
Artigo 38.º, n.os 1 a 3	Artigo 104.º, n.os 1 a 3
—	Artigo 104.º, n.º 4
Artigo 39.º	—
—	Artigo 103.º
Artigo 40.º	Artigo 105.º

▼B

Regulamento (CE) n.º 216/2008	Presente regulamento
Artigo 41.º, n.º 1	—
Artigo 41.º, n.ºs 2 e 3	Artigo 106.º, n.º 1
Artigo 41.º, n.º 4	—
Artigo 41.º, n.º 5	Artigo 106.º, n.º 6
Artigo 42.º	Artigo 106.º, n.ºs 2 a 5
Artigo 43.º	Artigo 107.º
Artigo 44.º	Artigo 108.º
Artigo 45.º	Artigo 109.º
Artigo 46.º	Artigo 110.º
Artigo 47.º	Artigo 111.º
Artigo 48.º	Artigo 112.º
Artigo 49.º	Artigo 113.º
Artigo 50.º	Artigo 114.º, n.ºs 1, 2 e 4
Artigo 51.º	Artigo 114.º, n.º 3
Artigo 52.º, n.ºs 1 a 3	Artigo 115.º
Artigo 52.º, n.º 4	Artigo 76.º, n.º 6
Artigo 53.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 116.º
Artigo 53.º, n.º 3	Artigo 76.º, n.º 6
Artigo 54.º	Artigo 85.º
Artigo 55.º	Artigo 83.º
Artigo 56.º	Artigo 117.º
Artigo 57.º	Artigo 118.º
Artigo 58.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 119.º, n.ºs 1 e 2
—	Artigo 119.º, n.º 4
Artigo 58.º, n.º 3	Artigo 119.º, n.º 5
Artigo 58.º, n.º 4	Artigo 132.º, n.º 2
Artigo 59.º, n.ºs 1 a 4	Artigo 120.º, n.ºs 1 a 4
—	Artigo 120.º, n.º 5
Artigo 59.º, n.ºs 5 a 11	Artigo 120.º, n.ºs 6 a 12
Artigo 60.º	Artigo 121.º
Artigo 61.º	Artigo 122.º

▼B

Regulamento (CE) n.º 216/2008	Presente regulamento
—	Artigo 123.º
Artigo 62.º	Artigo 124.º
Artigo 63.º	Artigo 125.º
Artigo 64.º, n.os 1 a 3	Artigo 126.º, n.º 4
Artigo 64.º, n.º 2	—
Artigo 64.º, n.º 4	Artigo 126.º, n.º 1
Artigo 64.º, n.º 5	Artigo 126.º, n.º 2
—	Artigo 126.º, n.º 3
Artigo 65.º	Artigo 127.º
Artigo 65.º-A	—
—	Artigo 128.º
Artigo 66.º	Artigo 129.º
—	Artigo 130.º
Artigo 67.º	—
Artigo 68.º	Artigo 131.º
—	Artigo 132.º, n.º 1
Artigo 58.º, n.º 4	Artigo 132.º, n.º 2
Artigo 69.º	—
—	Artigo 133.º
—	Artigo 134.º
—	Artigo 135.º
—	Artigo 136.º
—	Artigo 137.º
—	Artigo 138.º
—	Artigo 139.º
—	Artigo 140.º
Artigo 70.º	Artigo 141.º