COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

ANEXO

da

Proposta de Decisão do Conselho

sobre a posição a adotar em nome da União Europeia na Organização da Aviação Civil Internacional no que diz respeito à notificação das diferenças em relação aos anexos 1, 3, 4 e 6, partes I , II e III, 10, volumes I e II, 11 e 14, volumes I e II, 15 e 16, volumes I, II e III, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, e no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, no que diz respeito à adoção das emendas 46 e 39, ao anexo 6, partes I e II, dessa Convenção, em relação ao diferimento do futuro requisito de equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) de 25 horas para evitar consequências indesejadas devidas à contingência de COVID-19

ANEXO

Diferenças a notificar à Organização da Aviação Civil Internacional em relação a algumas emendas adotadas aos anexos da Convenção de Chicago

1. DIFERENÇAS A NOTIFICAR

O Conselho da OACI, na sua 219.ª sessão, realizada de 2 a 20 de março de 2020, adotou um conjunto de emendas a vários anexos da Convenção de Chicago nos domínios da segurança, do ambiente e da navegação aérea. Nesse contexto, tendo em conta a legislação pertinente da União, as diferenças devem ser notificadas à OACI do seguinte modo:

1.1. Emenda 176 ao anexo 1, relativo ao licenciamento de pessoal

As diferenças serão notificadas

1.2. Emenda 79 ao anexo 3, relativo ao serviço meteorológico para a navegação aérea internacional

As diferenças serão notificadas

1.3. Emendas 44, 37 e 23, respetivamente, às partes I, II e III do anexo 6, relativo às operações com aeronaves

Parte I: As diferenças serão notificadas

Parte II: As diferenças serão notificadas

Parte III: As diferenças serão notificadas

1.4. Emenda 92 ao anexo 10, relativo às telecomunicações aeronáuticas, volumes I e II

Volume I: As diferenças serão notificadas

Volume II: As diferenças serão notificadas

1.5. Emenda 52 ao anexo 11, relativo aos serviços de tráfego aéreo

As diferenças serão notificadas

1.6. Emendas 15 e 9 ao anexo 14, relativo aos aeródromos, volumes I e II

Volume I: As diferenças serão notificadas

Volume II: As diferenças serão notificadas

1.7. Emenda 41 ao anexo 15

As diferenças serão notificadas

1.8. Emendas 13, 10 e 1 ao anexo 16, relativo ao ambiente, volumes I, II e III

Volume I: As diferenças serão notificadasVolume II: As diferenças serão notificadas
Volume III: As diferenças serão notificadas

2. INFORMAÇÃO PORMENORIZADA SOBRE AS DIFERENÇAS A NOTIFICAR

2.1. Emenda 176 ao anexo 1, relativo ao licenciamento de pessoal

2.1.1. Descrição

A emenda decorre das recomendações elaboradas pelo grupo de trabalho para a formação e avaliação baseadas nas competências (CBTA-TF) e pelo Secretariado da OACI, visa assegurar o alinhamento com a emenda 5 aos Procedimentos dos serviços de navegação aérea – Formação (PANS-TRG, Doc. 9868), novas definições, atualiza os requisitos aplicáveis aos oficiais de operações de voo/despachantes de voo, prevê a alteração das disposições relativas às aeronaves de descolagem e aterragem vertical e o adiamento da sua aplicabilidade, e introduz disposições sobre os instrutores responsáveis pela formação no posto de trabalho no domínio do controlo do tráfego aéreo.

2.1.2. Direito da União aplicável

Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão[1]

Regulamento (UE) 2015/340 da Comissão[2]

2.1.3. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 176 ao anexo 1

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
CAPÍTULO 1. DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS RELATIVAS ÀS LICENÇAS 1.1 Definições Competência; Elemento de competência; Unidade de competência; Gestão de erros; Critérios de desempenho; Gestão de ameaças.	C	O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 inclui estas definições, tal como especificadas no anexo 1 da OACI, 12.ª edição, 2018. O Regulamento (UE) 2015/340 não inclui as definições mencionadas.	Para ter em conta os aspetos de redação, está prevista a adoção de uma alteração ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011, no quadro da RMT.0587, «Atualização regular dos regulamentos relativos à formação, provas e verificações dos pilotos e à respetiva supervisão». Será considerada futuramente uma alteração ao Regulamento (UE) 2015/340, no quadro da RMT.0668, «Atualização regular das regras de licenciamento dos controladores de tráfego

[1] JO L 311 de 25.11.2011, p. 1.
[2] JO L 63 de 6.3.2015, p. 1.

			aéreo».
CAPÍTULO 1. DEFINIÇÕES E REGRAS GERAIS RELATIVAS ÀS LICENÇAS 1.1 Definições Formação e avaliação baseadas nas competências; Norma de competência; Condições; Quadro de competências da OACI; Monitorização; Comportamento observável (OB); Piloto aos comandos (PF); Piloto de vigilância (PM).	C	Os regulamentos da UE não incluem estas definições.	Está prevista a adoção da alteração do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no quadro da RMT.0587, «Atualização regular dos regulamentos relativos à formação, provas e verificações dos pilotos e à respetiva supervisão».
2.4.3. Requisitos específicos para a emissão da qualificação para a categoria de avião 2.4.3.1. Experiência 2.4.3.1.1. O crédito não pode exceder 20 horas.	A	O ponto FCL.315 CPL, juntamente com o apêndice 3 do anexo I (parte FCL), do Regulamento 1178/2011, permite um máximo de dez horas de crédito.	

1.2.8.2. e APÊNDICE 2. ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO AUTORIZADA 3. Programas de formação e treino	B	Os pontos FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL, e FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, o apêndice 3 do anexo I, o apêndice 5 do anexo I e o apêndice 6 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 2011/1178 da Comissão relativo ao licenciamento das tripulações de voo asseguram a flexibilidade necessária dos programas de formação.	
CAPÍTULO 4. LICENÇAS E QUALIFICAÇÕES PARA PESSOAL QUE NÃO FAÇA PARTE DA TRIPULAÇÃO DE VOO 4.4. Licença de controlador de tráfego aéreo 4.4.1. Requisitos para a emissão da licença 4.4.1.3. Experiência 4.4.1.3.1.	C	O Regulamento (UE) 2015/340 não inclui o requisito relativo aos três meses de serviço.	A alteração do Regulamento (UE) 2015/340 será considerada no quadro da RMT.0668, «Atualização regular das regras de licenciamento dos controladores de tráfego aéreo». Está prevista a publicação de um anúncio de proposta de alteração (NPA) até ao final de 2020.
4.4.1.3.2.	A	O Regulamento (UE) 2015/340 trata pormenorizadamente a norma mencionada no que respeita à experiência e à formação dos instrutores responsáveis pela formação no posto de trabalho.	Não está prevista qualquer alteração do Regulamento (UE) 2015/340, parte-ATCO.

4.5. Qualificações de controlador de tráfego aéreo 4.5.2. Requisitos para as qualificações de controlador de tráfego aéreo 4.5.2.2. Experiência 4.5.2.2.1. alínea b)	B	A parte ATCO do Regulamento (UE) 2015/340 aborda a norma mencionada sem impor uma obrigação adicional.	Não está prevista qualquer alteração do Regulamento (UE) 2015/340, parte-ATCO.
4.5.2.2.1. alínea c)	C	Os regulamentos da UE não exigem experiência/formação em aproximação por radar de vigilância.	Está previsto tratar a norma considerada no âmbito dos meios de conformidade aceitáveis (AMC) associados à parte ATCO do Regulamento (UE) 2015/340, no quadro da RMT.0668, «Atualização regular das regras de licenciamento dos controladores de tráfego aéreo». Está prevista a publicação de um anúncio de proposta de alteração (NPA) até ao final de 2020.

4.5.2.2.2.	B	A parte ATCO do Regulamento (UE) 2015/340 não exige que o pedido de qualificação seja apresentado no prazo de seis meses após a conclusão da experiência. No entanto, o mesmo regulamento exige que as prerrogativas sejam exercidas dentro de um prazo não superior a 90 dias. A regra ATCO refere um ano, quando o titular de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo não tiver começado a exercer as prerrogativas dessa licença após a data da sua emissão ou tiver interrompido o exercício dessas prerrogativas por um período superior a um ano. Nesse caso, só pode iniciar ou prosseguir uma formação operacional nessa qualificação após uma avaliação da sua competência anterior, indicando se continua a cumprir os requisitos necessários para essa qualificação e depois de satisfazer quaisquer requisitos de formação resultantes dessa avaliação.	

1.2. Emenda 79 ao anexo 3, relativo ao serviço meteorológico para a navegação aérea internacional

1.2.1. Descrição

A emenda, decorrente da quarta reunião do Painel de Meteorologia (METP/4), diz respeito ao modelo de intercâmbio de informações meteorológicas da OACI (IWXXM), ao sistema internacional de vigilância das cinzas vulcânicas das vias aéreas internacionais (IAVW), ao

sistema mundial de previsão de zona (WAFS) e às mensagens SIGMET, AIRMET e GAMET[3].

1.2.2. Direito da União aplicável

Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão[4]

1.2.3. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 79 ao anexo 3

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
ANEXO 3, Emenda 79, Cap. 1 1.1 «Definições»; «Centro de Aviso de Cinzas Vulcânicas» (VAAC)	C	Nas regras da UE, a definição de «centro de aviso de cinzas vulcânicas» inclui o texto «posterior às erupções vulcânicas».	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que o texto «posterior às erupções vulcânicas» terá sido suprimido e a definição de «centro de aviso de cinzas vulcânicas (VAAC)» será coerente com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Cap. 3 3.4. «Centros de observação meteorológica»; nova disposição 3.4.4	C	Nas regras da UE, não está incluída a recomendação segundo a qual os centros de observação meteorológica (MWO) devem coordenar o SIGMET com os centros de observação meteorológica vizinhos.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terá sido incluído um requisito equivalente ao da emenda 79 da OACI e esse requisito será coerente com a referida emenda.

[3]As mensagens AIRMET e SIGMET são referidas no Regulamento (UE) n.º 2017/373. Consistem em informações destinadas aos utilizadores do espaço aéreo sobre certas condições meteorológicas.

O GAMET está definido nas regras da OACI. Fornece numa previsão meteorológica sobre uma determinada zona, emitida em linguagem simples e abreviada, para voos a baixa altitude na região ou sub-região de informação de voo em questão, elaborada pelo centro meteorológico designado pela autoridade meteorológica competente e transmitidas aos centros meteorológicos das regiões de informação de voo adjacentes, como acordado entre as várias autoridades meteorológicas competentes. No que respeita à legislação da UE, é feita referência à «Previsão de área para voos a baixa altitude», tal como definida no anexo I (Definições) do Regulamento (UE) 2017/373.

[4] JO L 62 de 8.3.2017, p. 1.

ANEXO 3, Emenda 79, Cap. 3 3.7. «Centros de aviso de ciclone tropical»; Disposição 3.7., alínea b).	C	Nas regras da UE, não está incluído o requisito de incluir as mudanças de intensidade no momento da observação (de ciclones tropicais).	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terá sido incluído o requisito de incluir as mudanças de intensidade no momento da observação (de ciclones tropicais), e esse requisito será coerente com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 1 «Modelos de cartas e formulários»; MODELO VAG e MODELO SVA).	C	Nas regras da UE, não estão incluídos modelos atualizados (exemplos) de cartas que mostrem projeções Mercator e projeções estereográficas polares para os avisos de cinzas vulcânicas e para o SIGMET em formato gráfico.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terão sido incluídos modelos atualizados (exemplos) de cartas que mostrem projeções Mercator e projeções estereográficas polares, e esses modelos serão coerentes com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 1.2. «Previsões em grelha em altitude», disposição 1.2.1	C	Nas regras da UE, existem as seguintes diferenças em relação a esta disposição: 1) É incluída a referência a «ar limpo» e «dentro da nuvem» (em contexto de turbulência); 2) A ordem de divulgação das previsões é a da ordem de produção; e 3) O prazo para concluir a divulgação é de seis horas após a hora legal da observação.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que: 1) a supressão de «ar limpo» e «dentro da nuvem»; 2) a supressão de uma ordem especificada de divulgação; e 3) a conclusão da divulgação em cinco horas terão sido incluídas e serão coerentes com a emenda 79 da OACI.

ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 1.2. «Previsões em grelha em altitude», à disposição 1.2.2, alínea g)	C	Nas regras da UE não estão incluídas novas camadas de turbulência centradas nos níveis de voo 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa).	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terão sido incluídas as novas camadas de turbulência centradas nos níveis de voo 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), com as respetivas notas, e essas camadas serão coerentes com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 1.3. «Previsões de tempo significativo (SIGWX)», à disposição 1.3.1.1	C	Nas regras UE, o prazo para concluir a divulgação das previsões de tempo significativo (SIGWX) é de nove horas após a hora legal da observação.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terá sido incluído o requisito de concluir a divulgação no prazo de sete horas, nas operações normais, e de nove horas após a hora legal da observação, nas operações de apoio, e esse requisito será coerente com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 1.3. «Previsões de tempo significativo (SIGWX)», à disposição 1.3.1.3	C	Nas regras da UE, e tomando nota da aplicabilidade diferida da emenda da OACI (4 de novembro de 2021), não existem requisitos para que os centros mundiais de previsão de área emitam previsões SIGWX em código IWXXM.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terá sido incluído o requisito de que os WAFC emitam previsões SIGWX em código IWXXM e esse requisito será coerente com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 2.1. «Utilização de produtos do sistema mundial de previsão de área (WAFS)», disposição 2.1.2	C	Nas regras da UE, esta disposição não está transposta. Por conseguinte, e tomando nota da aplicabilidade diferida da emenda da OACI (4 de novembro de 2021), não existem requisitos para que os centros meteorológicos de aeródromo descodifiquem em cartas normalizadas WAFS os dados IWXXM recebidos dos centros mundiais de previsão de área.	O ponto MET.TR.215 do Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão não é explícito no que se refere à utilização de produtos WAFS na preparação de informações meteorológicas fornecidas para a documentação de voo. Não está prevista qualquer alteração do Regulamento (UE) 2017/373 a este respeito.

ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 2.2. «Notificação de discrepâncias significativas aos centros mundiais de previsão de área (WAFC)», disposição 2.2	C	Nas regras da UE, e tomando nota da aplicabilidade diferida da emenda da OACI (4 de novembro de 2021), não existem requisitos para que os centros meteorológicos de aeródromo que utilizam dados IWXXM recebidos dos WAFC notifiquem as discrepâncias significativas.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terão sido incluídos os requisitos que obrigam os prestadores de serviços meteorológicos (não apenas os centros meteorológicos de aeródromo) a informar o WAFC em causa sobre as discrepâncias significativas ao utilizarem dados IWXXM e esses requisitos serão coerentes com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 Quadro A2-1 «Matriz para mensagem de aviso de cinzas vulcânicas»	C	Nas regras da UE, a matriz não inclui disposições para referir «UNKNOWN» na secção «Estado ou região» do aviso. As referências à elevação «SFC» (superfície) e «UNKNOWN» na secção «Elevação de topo» não estão incluídas. Não estão incluídos exemplos e notas de pé de página relacionados com as cinzas vulcânicas «RE-SUSPENDED».	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terão sido incluídas as disposições relativas às referências a «UNKNOWN» na secção «Estado ou região»; elevação «SFC» (superfície) e «UNKNOWN» na secção «Elevação de topo»; e exemplos relacionados com as cinzas vulcânicas «RE-SUSPENDED» e essas disposições serão coerentes com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 Quadro A2-1 «Matriz para mensagem de aviso de cinzas vulcânicas»	C	Nas regras da UE, não está incluída a alteração ao «número do vulcão» no exemplo.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terá sido incluída a alteração ao «número do vulcão» no exemplo e essa alteração será coerente com a emenda 79 da OACI.

ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 Quadro A2-2 «Matriz para mensagem de aviso de ciclone tropical»	C	Nas regras da UE, esta matriz não inclui: 1) disposições para incluir as mudanças de intensidade no momento da observação dos ciclones tropicais; 2) inclusão da opção «NIL» no que se refere às nuvens de cúmulo-nimbos (CB) observadas.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terão sido incluídas disposições para incluir as mudanças de intensidade no momento da observação dos ciclones tropicais e a opção «NIL» no que se refere às nuvens de cúmulo-nimbos (CB) observadas e essas disposições serão coerentes com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 Exemplo A2-2 «Matriz para mensagem de aviso de ciclone tropical»	C	Nas regras da UE, o exemplo atualizado não inclui o elemento que assinala a mudança de intensidade no momento da observação dos ciclones tropicais.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terá sido incluído o elemento que assinala a mudança de intensidade no momento da observação dos ciclones tropicais e esse elemento será coerente com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 2 Quadro A2-3 «Matriz para mensagem de aviso de informação meteorológica espacial»	C	Nas regras da UE, não está atualmente incluída a função dos centros meteorológicos espaciais e, por conseguinte, o quadro A2-3.	A AESA continuará a acompanhar a evolução da oferta de serviços de meteorologia espacial. Atualmente, não existe um calendário previsto para a inclusão da função dos centros meteorológicos espaciais nas regras da UE.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 3 Quadro A3-2 «Matriz para mensagem de aviso de METAR e SPECI»	C	Nas regras da UE, a utilização da barra oblíqua («/») como indicador de «dados em falta» não está incluída de forma explícita.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terá sido incluída a utilização da barra oblíqua («/») como indicador de «dados em falta» no contexto da UE e essa utilização será coerente com a emenda 79 da OACI.

ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 4 2.6. «Turbulência», disposição 2.6.2	C	O capítulo 5 e o apêndice 4 do anexo 3 da OACI não foram ainda transpostos para a regulamentação da UE.	As disposições relativas à comunicação da turbulência no que diz respeito à «taxa de dissipação da turbulência» (EDR) serão abrangidas pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão (SERA), que aborda as observações e os reportes de aeronaves por comunicações de voz no quadro do mandato de regulamentação 0476, atualização periódica das regras europeias normalizadas da aviação (SERA). As disposições relacionadas com a comunicação via ligações de dados também serão consideradas no âmbito da futura tarefa relacionada com as operações de ligações de dados.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 4 2.6. «Turbulência», disposição 2.6.3	C	O capítulo 5 e o apêndice 4 do anexo 3 da OACI não foram ainda transpostos para a regulamentação da UE.	As disposições relativas à comunicação da turbulência no que diz respeito à «taxa de dissipação da turbulência» (EDR) serão abrangidas pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão (SERA), que aborda as observações e os reportes de aeronaves por comunicações de voz no quadro do mandato de regulamentação 0476, atualização periódica das regras europeias normalizadas da aviação (SERA). As disposições relacionadas com a comunicação via ligações de dados também serão consideradas no âmbito da futura tarefa relacionada com as operações de ligações de dados.

ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 4 Quadro A4-1 «Matriz para reportes aéreos especiais (ligação descendente)»	C	O capítulo 5 e o apêndice 4 do anexo 3 da OACI não foram ainda transpostos para a regulamentação da UE.	As disposições relativas à comunicação de fortes tempestades de poeira serão abrangidas pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão (SERA), que aborda as observações e os reportes de aeronaves por comunicações de voz no quadro do mandato de regulamentação 0476, atualização periódica das regras europeias normalizadas da aviação (SERA). As disposições relacionadas com a comunicação via ligações de dados também serão consideradas no âmbito da futura tarefa relacionada com as operações de ligações de dados.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 5 4.4. «Intercâmbio» e «divulgação de previsões de área para voos a baixa altitude», disposição 4.4.2	C	Nas regras da UE, não é feita referência à divulgação de previsões de área para voos a baixa altitude aos serviços fixos aeronáuticos via Internet.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terá sido incluída a divulgação de previsões de área para voos a baixa altitude aos serviços fixos aeronáuticos via Internet e essa difusão será coerente com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 6 4.2. «Critérios relacionados com fenómenos, inclusive nas mensagens SIGMET e AIRMET e reportes aéreos especiais (ligação ascendente)», nova disposição 4.2.6	C	Nas regras da UE, os limiares mais baixos para a turbulência severa e moderada são, respetivamente, de 0,7 e 0,4.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terão sido alterados os limiares mais baixos para a turbulência severa e moderada respetivamente para 0,45 e 0,20 e esses limiares serão coerentes com a emenda 79 da OACI.

ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 6 Apêndice A6-1A «Matriz para mensagens SIGMET e AIRMET»	C	Nas regras da UE, não estão incluídas: 1) as disposições para identificar as nuvens de cúmulo-limbos (CB) em combinação com a previsão da posição do ciclone tropical e as notas de rodapé correspondentes; e 2) as disposições para a revisão das notas de rodapé sobre as mensagens SIGMET relacionadas com nuvens radioativas.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terão sido incluídas: 1) as disposições para identificar as nuvens de cúmulo-limbos (CB) em combinação com a previsão da posição do ciclone tropical e as notas de rodapé correspondentes; e 2) as disposições para a revisão das notas de rodapé sobre as mensagens SIGMET relacionadas com nuvens radioativas, terão sido incluídas e serão coerentes com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 6 Quadro A6-1B «Matriz para reportes aéreos especiais (ligação ascendente)»	C	Nas regras da UE, não estão incluídas: 1) a «tempestades fortes de poeira» (HVY DS); e 2) a inserção de «Observado» no que respeita à «Localização» e ao «Nível».	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terá sido considerada a relevância dos reportes aéreos especiais (ligação ascendente) no contexto das operações da UE para inclusão no Regulamento (UE) 2017/373.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 6 Exemplo A6-4 «Mensagem SIGMET para nuvens radioativas»	C	Nas regras da UE, não foi adotada a formulação da OACI da mensagem SIGMET para nuvens radioativas.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que terá sido incluída a formulação da OACI da mensagem SIGMET para as nuvens radioativas e essa formulação será coerente com a emenda 79 da OACI.
ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 8 2.2. «Formato da informação sobre previsões de tempo significativo», disposição 2.2.1	B	As regras da UE não estabelecem qualquer distinção entre o planeamento pré-voo e o replaneamento em voo a este respeito.	Não está prevista qualquer alteração do Regulamento (UE) 2017/373 a este respeito.

ANEXO 3, Emenda 79, Ap. 8 2.2. «Formato da informação sobre previsões de tempo significativo», disposição 2.2.2	C	Nas regras da UE, e tomando nota da aplicabilidade diferida (4 de novembro de 2021), não está incluída a recomendação de que a informação sobre previsões de tempo significativo seja fornecida pelos WAFC utilizando o código IWXXM.	Está prevista a adoção, até ao terceiro trimestre de 2021, da alteração do Regulamento (UE) 2017/373, momento em que, tomando nota da aplicabilidade diferida (4 de novembro de 2021), terá sido incluída a recomendação de que a informação sobre previsões de tempo significativo deve ser fornecida pelos WAFC utilizando o código IWXXM e essa recomendação será coerente com a emenda 79 da OACI.

1.3. Emendas 44, 37 e 23, respetivamente, às partes I, II e III do anexo 6, relativo às operações com aeronaves

1.3.1. Descrição

A emenda 44 à parte I do anexo 6 diz respeito às zonas de conflito, às operações em todas as condições meteorológicas, à harmonização dos termos das autorizações, aceitação e aprovações (AAA), aos compartimentos de carga, aos sistema de aviso de proximidade do solo (GPWS), aos coletes de salvação, ao artigo 83.º-A, aos equipamentos de registo de voo, ao registo de mensagens de comunicações via ligações de dados e à localização de aeronaves em perigo.

A emenda 37 à parte II do anexo 6 diz respeito às operações em todas as condições meteorológicas, à harmonização das condições de autorização, aceitação e aprovação (AAA), ao artigo 83.º-A, aos equipamentos de registo de voo e ao registo de mensagens de comunicações via ligações de dados.

A emenda 23 à parte III do anexo 6 diz respeito às operações em todas as condições meteorológicas, à harmonização das condições de autorização, aceitação e aprovação (AAA), ao artigo 83.º-A, ao desenvolvimento de um código dos helicópteros para o desempenho com exposição a riscos, aos equipamento de registo de voo e ao registo de mensagens de comunicações via ligações de dados.

1.3.2. Direito da União aplicável

Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão[5]

[5] JO L 296 de 25.10.2012, p. 1.

1.3.3. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 44 ao anexo 6, parte I

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
4.2.8.1.1.	C	Parcialmente aplicado. O CVS não recebe créditos operacionais. O Regulamento (UE) 965/2012 só permite atualmente créditos operacionais para HUD e EVS.	
4.2.8.2.	C	Parcialmente aplicado. Os elementos da norma recentemente introduzidos não foram ainda transpostos para as regras da UE.	
4.3.4.1.2.	C	Parcialmente aplicado. As regras da UE utilizam o conceito ETOPS em vez de EDTO.	Está previsto transpor as normas EDTO para o Regulamento (UE) 965/2012 através da RMT.0392.
4.7.2.1.	C	Não aplicado. O Regulamento (UE) 965/2012 não utiliza as EDTO. Em vez disso, é utilizado o conceito ETOPS.	Está previsto transpor as normas EDTO para o Regulamento (UE) 965/2012 através da RMT.0392.
4.7.2.2.	C	Não aplicado. O Regulamento (UE) 965/2012 não utiliza as EDTO. Em vez disso, é utilizado o conceito ETOPS.	Está previsto transpor as normas EDTO para o Regulamento (UE) 965/2012 através da RMT.0392.
4.7.2.3.	C	Não aplicado. O Regulamento (UE) 965/2012 não utiliza as EDTO. Em vez disso, é utilizado o conceito ETOPS.	Está previsto transpor as normas EDTO para o Regulamento (UE) 965/2012 através da RMT.0392.
4.7.2.4.	C	Não aplicado. O Regulamento (UE) 965/2012 não utiliza as EDTO. Em vez disso, é utilizado o conceito ETOPS.	Está previsto transpor as normas EDTO para o Regulamento (UE) 965/2012 através da RMT.0392.

4.7.2.6.	C	Não aplicado. O Regulamento (UE) 965/2012 não utiliza as EDTO. Em vez disso, é utilizado o conceito ETOPS.	Está previsto transpor as normas EDTO para o Regulamento (UE) 965/2012 através da RMT.0392.
6.1.5.1.	C	Não aplicado.	
6.1.5.2.	C	Não aplicado.	
6.1.5.3.	C	Não aplicado.	
6.1.5.4. Recomendação	C	Não aplicado.	
6.3.3.1.1.	A	Mais rigoroso ou supera exigência. O ponto CAT.IDE.A.195, alínea a), do Regulamento (UE) 965/2012 exige o registo das comunicações via ligações de dados para aviões cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 8 de abril de 2014.	
6.3.3.1.2	C	Não aplicado. O ponto CAT.IDE.A.195, alínea a), do Regulamento (UE) 965/2012 só é aplicável a aviões cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 8 de abril de 2014. Não é necessária a reconfiguração do equipamento de registo das ligações de dados.	
6.3.3.1.3. Recomendação	C	Não aplicado.	

6.18.1.	C	Parcialmente aplicado. O ponto CAT.GEN.MPA.210 do Regulamento (UE) 965/2012 não é aplicável a aviões com uma MCTOM inferior a 45 500 kg e uma MOPSC inferior a 19. Além disso, o ponto CAT.GEN.MPA.210 só é aplicável a aviões cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2023.	
6.18.2. Recomendação	C	Não aplicado.	
Apêndice 8 1.6.	C	Não aplicado. Se for utilizado um ADRS, não existe atualmente nenhum requisito da UE que garanta a fiabilidade da respetiva fonte de energia.	A diferença será notificada em relação à norma 6.3.1.1.1
Apêndice 10	C	Não aplicado.	

1.1.4. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 37 ao anexo 6, parte II

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
2.2.2.2.1.1.	C	Parcialmente aplicado. O CVS não recebe créditos operacionais. O Regulamento (UE) 965/2012 só permite atualmente créditos operacionais para HUD e EVS.	
2.4.16.2.1.	C	Parcialmente aplicado.	Não existe qualquer requisito de equipamento de registo de voo previsto na parte NCO.
2.4.18.1.	C	Não aplicado.	
2.4.18.2.	C	Não aplicado.	

2.4.18.3.	C	Não aplicado.	
2.4.18.4.	C	Não aplicado.	
Apêndice 2.5	C	Não aplicado.	

1.1.5. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 23 ao anexo 6, parte III

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
2.2.8.1.1.	C	Parcialmente aplicado. O CVS não recebe créditos operacionais. O Regulamento (UE) 965/2012 só permite atualmente créditos operacionais para HUD e EVS.	
2.2.8.2.	C	Parcialmente aplicado. Os elementos da norma recentemente introduzidos não foram ainda transpostos para as regras da UE.	
4.1.5.1.	C	Não aplicado.	
4.1.5.2.	C	Não aplicado.	
4.1.5.3.	C	Não aplicado.	
4.1.5.4.	C	Não aplicado.	
4.3.3.1.2.	C	Não aplicado.	
4.3.3.1.2.4.	C	Não aplicado	
4.7.3.1.1.1.	C	Não aplicado.	
4.13.1.	C	Não aplicado.	
4.13.2.	C	Não aplicado.	
4.13.3.	C	Não aplicado	
4.13.4.	C	Não aplicado.	

Apêndice 4 1.6.	C	Não aplicado. Se for utilizado um ADRS, não existe atualmente nenhum requisito da UE que garanta a fiabilidade da respetiva fonte de energia.	A diferença será notificada em relação à norma 4.3.1.1.4.
Apêndice 6	C	Não aplicado.	

1.4. Emenda 92 ao anexo 10, relativo às telecomunicações aeronáuticas, volumes I e II

1.4.1. Descrição

Volume I: A emenda diz respeito ao sistema global de navegação por satélite (GNSS) e às ajudas convencionais à navegação, em resultado das quarta e quinta reuniões do Painel dos Sistemas de Navegação (NSP/4 e 5). A emenda visa: a) as categorias de desempenho do sistema de aterragem por instrumentos (ILS); b) a prestação de informações sobre o estado operacional dos serviços de radionavegação; c) a atualização das disposições relativas ao sistema reforçado de navegação por satélite (SBAS) para incluir novos prestadores de serviços SBAS, um novo identificador normalizado de tempo universal coordenado (UTC) e os requisitos de monitorização da emissão de dados (IOD) do sistema de posicionamento global (GPS); d) as disposições destinadas a assegurar a compatibilidade da radiodifusão de dados (VDB) em frequência muito alta (VHF) do sistema de aumento baseado em terra (GBAS) com o ILS e o radiofarol omnidirecional em VHF (VOR); e) clarificações e correções às disposições GBAS; e f) orientações adicionais sobre os limites de alerta de integridade do GNSS.

Volume II: A emenda diz respeito ao modelo de intercâmbio de informações meteorológicas da OACI (IWXXM), à rede fixa de telecomunicações aeronáuticas (AFTN) e ao serviço fixo aeronáutico (AFS).

1.4.2. Direito da União aplicável

Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão[6]

1.4.3. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 92 ao anexo 10, volume I

Disposição do anexo	Categoria da diferença	Pormenores da diferença	Observações

[6] JO L 62 de 8.3.2017, p. 1.

Anexo 10, Volume I, Emenda 92	C	O Regulamento (UE) 2017/373 refere-se unicamente ao anexo 10, volume I, da OACI, até à emenda 89, inclusive.	A conformidade será alcançada quando o ponto CNS.TR.100 do Regulamento (UE) 2017/373 for alterado no quadro da RMT.0719 «Atualização regular das regras ATM/ANS (IR/AMC/GM)» de acordo com o calendário especificado no Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação (EPAS).

1.1.0.

1.1.4. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 92 ao anexo 10, volume II

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
Anexo 10, Volume II, Emenda 92, Capítulo 4, 4.3	C	O Regulamento (UE) 2017/373 refere-se unicamente ao anexo 10, volume I, da OACI, até à emenda 89, inclusive.	A conformidade será alcançada quando o ponto CNS.TR.100 do Regulamento (UE) 2017/373 for alterado no quadro da RMT.0719 «Atualização regular das regras ATM/ANS (IR/AMC/GM)» de acordo com o calendário especificado no Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação (EPAS).

1.5. Emenda 52 ao anexo 11, relativo aos serviços de tráfego aéreo

1.5.1. Descrição

As emendas dizem respeito ao planeamento de contingência para as zonas de conflito. Inspiram-se nas recomendações de segurança formuladas pelo Dutch Safety Board (DSB, Países Baixos) na sequência do voo 17 da Malaysian Airlines (MH17) e nas recomendações do grupo de trabalho sobre riscos para a aviação civil relacionados com zonas de conflito (TF RCZ) (C-DEC 203/1). A emenda diz igualmente respeito a emendas sob a forma de uma nova disposição em matéria de repetição das mensagens pelos condutores de veículos operacionais.

1.5.2. Direito da União aplicável

Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão[7]

Regulamento de Execução (UE) 2020/469 da Comissão[8]

[7] JO L 62 de 8.3.2017, p. 1.
[8] JO L 104 de 3.4.2020, p. 1.

Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão[9]

Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão[10]

1.5.3. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 52 ao anexo 11

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
Anexo 11, Emenda 52, Capítulo 2.19, Ponto 2.19.3	C	Nas regras da UE, não está incluído o requisito de que os serviços de tráfego aéreo (ATS) competentes assegurem a realização de uma avaliação dos riscos para a segurança e a aplicação de medidas adequadas para reduzir esses riscos.	Está prevista a alteração do Regulamento (UE) 2017/373 no quadro da RMT.0719 «Atualização regular das regras em matéria de gestão do tráfego aéreo/de serviços de navegação aérea» e o calendário pode ser consultado no Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação (EPAS).
Anexo 11, Emenda 52, Capítulo 2.19, Ponto 2.19.3.1	C	Nas regras da UE, não está incluído o requisito de que o Estado-Membro estabeleça procedimentos para facilitar a análise de todos os fatores pertinentes que sejam significativos para a segurança na avaliação de risco da segurança.	Está prevista a alteração do Regulamento (UE) 2017/373 no quadro da RMT.0719 «Atualização regular das regras em matéria de gestão do tráfego aéreo/de serviços de navegação aérea» e o calendário pode ser consultado no Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação (EPAS).

[9] JO L 44 de 14.2.2020, p. 1.
[10] JO L 281 de 13.10.2012, p. 1.

Anexo 11, Emenda 52, Capítulo 3, Ponto 3.7.3.3	A	A proposta de alteração do Regulamento (UE) n.º 139/2014, que deverá ser publicada até ao final de 2020, contém as seguintes disposições: *«3) Os condutores de um veículo equipado com rádio, que operem ou pretendam operar na área de manobra devem repetir ao pessoal dos serviços de tráfego aéreo as partes de instruções que estejam relacionadas com a segurança e que sejam transmitidas por voz. As instruções para entrar, parar e aguardar, atravessar e circular em qualquer pista, caminho de rolagem ou faixa de pista devem ser sempre repetidas;* *4) repetir para o pessoal dos serviços de tráfego aéreo ou acusar a receção de instruções que não as do ponto 3) de forma a indicar claramente que foram entendidas e que serão obedecidas.»* <u>O texto da OACI</u>: O veículo que opere ou pretenda operar na área de manobra deve repetir ao controlador do tráfego aéreo as partes de instruções que estejam relacionadas com a segurança e que sejam transmitidas por voz, por exemplo, as instruções para entrar, parar e aguardar, atravessar e circular em qualquer pista ou caminho de rolagem.	Espera-se que a regulamentação da UE seja mais rigorosa, uma vez que se considera que os requisitos aplicáveis aos condutores de veículos devem ser tão precisos quanto os que se aplicam às tripulações de voo. Os requisitos correspondentes do Regulamento (UE) n.º 139/2014 poderão ser replicados no Regulamento (UE) 923/2012, no ponto SERA.8015, alínea e), no quadro da RMT.0476 «Atualização regular das regras SERA (IR/AMC/GM)», e deverão entrar em aplicação no quarto trimestre de 2023.

Anexo 11, Emenda 52, Capítulo 3, Ponto 3.7.3.4	C	Nas regras da UE, não está incluído o requisito segundo o qual o controlador deve ouvir a repetição do condutor do veículo.	Está a ser considerada a alteração do Regulamento (UE) 923/2012, no quadro da RMT.0476 «Atualização regular das regras SERA (IR/AMC/GM)», e essa alteração deverá tornar-se aplicável no quarto trimestre de 2023, momento em que terá sido incluído o requisito segundo o qual o controlador deve ouvir a repetição do condutor do veículo e esse requisito será coerente com a emenda 52.

1.6. Emendas 15 e 9 ao anexo 14, relativo aos aeródromos, volumes I e II

1.6.1. Descrição

Volume I: A emenda diz respeito à conceção e às operações de aeródromos e às ajudas visuais à navegação.

Volume II: A emenda diz respeito às modificações da conceção e das especificações operacionais dos aeródromos, resultantes da terceira reunião do Painel de Conceção e Operações dos Aeródromos (ADOP/3) e da oitava reunião do Grupo de Estudo do PANS-Aeródromos (PASG/8).

1.6.2. Direito da União aplicável

Volume I: Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão[11] e Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão e Regulamento de Execução (UE) 2017/373[12]

Volume II: Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão[13]

1.6.3. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 15 ao anexo 14, volume I

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
1.1.7. Instalação de objetos nas faixas de pista	A	As especificações de certificação contêm valores mais elevados para determinados tipos de faixas de pista	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021

[11] JO L 44 de 14.2.2020, p. 1.
[12] JO L 62 de 8.3.2017, p. 1.
[13] JO L 44 de 14.2.2020, p. 1.

3.6.3. Largura da área livre de obstáculos	A	A atual especificação de certificação contém valores mais elevados para determinados tipos de faixas de pista	A AESA analisará melhor a necessidade de alterar a especificação de certificação.
3.12.6. Pontos de espera, posições de espera na pista, posições de espera intermédia e posições de espera na estrada	B	A atual especificação de certificação não clarifica a intenção de especificação no que diz respeito à superfície de transição interior	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021
3.12.8. Pontos de espera, posições de espera na pista, posições de espera intermédia e posições de espera na estrada	C	A disposição foi transposta como material de orientação (GM)	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021
5.3.23.4. Luzes laterais da pista	C	A atual especificação de certificação não inclui esta disposição.	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021.
5.3.23.5. Localização das luzes laterais da pista	C	A atual especificação de certificação não inclui esta disposição.	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021.
5.3.23.6. Localização das luzes laterais da pista	C	A atual especificação de certificação não inclui esta disposição.	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021.
5.3.23.10. Características das luzes laterais da pista	B	A atual especificação de certificação trata esta disposição de forma diferente.	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021.
5.3.29.3. Localização da barra de acesso proibido (*no entry*)	C	A atual especificação de certificação não inclui esta disposição.	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021.
5.3.29.8. Características da barra de acesso proibido	B	A atual especificação de certificação trata esta disposição de forma diferente.	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021.

5.4.1. Quadro 5-5	A	A atual especificação prevê uma altura maior da placa frontal dos painéis de sinalização	Está prevista a manutenção desta disposição.
5.4.3.35. Painéis de informação	C	A atual especificação de certificação não inclui esta disposição.	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021.
5.4.3.37. Painéis de informação	C	A atual especificação de certificação não inclui esta disposição.	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021.
5.4.3.39.	C	A atual especificação de certificação não inclui esta disposição.	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021.
9.9.5.	A	A atual especificação de certificação é mais exigente no que diz respeito à instalação de objetos para determinados tipos de pista.	Está prevista a adoção da disposição até ao terceiro trimestre de 2021.

1.1.4. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 9 ao anexo 14, volume II

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
1.1 Definição de «Conceção D»	C	A definição não é abrangida pelas disposições atuais. Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
1.1. Definição de «Valor D»	C	A definição não é abrangida pelas disposições atuais. Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

1.1. Definição de «superfície resistente a cargas dinâmicas»	C	A definição atual está relacionada com o impacto de emergência e não com o movimento dos helicópteros. Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
1.1 Definição de «Alongado»	C	A definição não é abrangida pelas disposições atuais. Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
1.1. Definição de «Posição de estacionamento de helicópteros»	C	A atual definição não abrange todas as funções consideradas pela nova definição de «posição de estacionamento de helicópteros». Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
1.1. Definição de «Caminho de circulação para helicópteros»	C	O novo conteúdo da definição não é abrangido pelas disposições atuais. Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
1.1. Definição de «Percurso de circulação para helicópteros»	C	A definição não é abrangida pelas disposições atuais. Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

1.1. Definição de «Zona de proteção»	C	A definição atual abrange também o percurso de circulação. Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
1.1. Definição de «Círculo de posição na altura do impacto»	C	A definição não é abrangida pelas disposições atuais. Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
1.1. Definição de «Marcação da posição na altura do impacto»	C	A definição não é abrangida pelas disposições atuais. Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
2.4.1. Dimensões do heliporto e informações conexas	C	A especificação não foi transposta.	A especificação será considerada futuramente no quadro da RMT.0722, até ao quarto trimestre de 2023.
2.4.3. Dimensões do heliporto e informações conexas	C	A especificação não foi transposta.	A especificação será considerada futuramente no quadro da RMT.0722, para o quarto trimestre de 2023.
2.7.1. Operações de salvamento e combate a incêndios (informações relativas ao nível de proteção)	C	As especificações pertinentes aplicáveis também aos aeródromos foram transpostas como material de orientação	A especificação será considerada futuramente no quadro da RMT.0722, para o quarto trimestre de 2023.
2.7.2. Operações de salvamento e combate a incêndios (categoria)	C	As especificações pertinentes aplicáveis também aos aeródromos foram transpostas como material de orientação	A especificação será considerada futuramente no quadro da RMT.0722, para o quarto trimestre de 2023.

2.7.3. Operações de salvamento e combate a incêndios (promulgação das alterações ao nível de proteção)	C	As especificações pertinentes aplicáveis também aos aeródromos foram transpostas como material de orientação	A especificação será considerada futuramente no quadro da RMT.0722, para o quarto trimestre de 2023.
2.7.4. Operações de salvamento e combate a incêndios (nova categoria)	C	As especificações pertinentes aplicáveis também aos aeródromos foram transpostas como material de orientação	A especificação será considerada futuramente no quadro da RMT.0722, para o quarto trimestre de 2023.
3.1.1. Áreas de aproximação final e descolagem (FATO)	C	As atuais disposições tratam as FATO de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.2. Características das FATO	C	As disposições atuais não preveem que as FATO não têm de ser sólidas. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.3. Dimensões das FATO	C	As atuais disposições definem as dimensões das FATO de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.5. Inclinação das FATO sólidas	C	As atuais disposições definem as inclinações das FATO de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

3.1.8. Zonas de segurança das FATO	C	As atuais disposições tratam as características das zonas de segurança de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.9. Dimensões das zonas de segurança das FATO	C	As atuais disposições tratam as dimensões das zonas de segurança de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.11. Objetos na zona de segurança das FATO	C	As atuais disposições tratam as dimensões das zonas de segurança de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.13. Presença de declives laterais protegidos	C	As atuais disposições tratam a presença de objetos na zona de segurança de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

03/01/2014. Presença de declives laterais protegidos	C	As atuais disposições tratam a presença de objetos na zona de segurança de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.15. Obstáculos na superfície de declives laterais protegidos	C	A especificação existente prevê a possibilidade ou penetração da superfície em determinadas condições. Além disso, a disposição atual aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.16. Áreas livres de obstáculos para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.2019. Largura das áreas livres de obstáculos para helicópteros	C	A atual disposição prevê um único declive. Além disso, a disposição atual aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.21. Áreas de toque e de descolagem (TLOF)	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

3.1.24. Dimensões das TLOF	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.26. Inclinações das TLOF	A	A atual especificação prevê características rígidas de inclinação. Além disso, a disposição atual aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.27. TLOF dentro das FATO	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
De 3.1.28. TLOF nas posições de estacionamento de helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.29. Marcações das TLOF	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

3.1.30. TDPM em FATO/TLOF	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.3.31. TDPM alternativas	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.33. Caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.34. Largura dos caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.35. Inclinação transversal dos caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

3.1.36. Percursos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.38. Inclinação dos percursos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.42. Percursos de circulação aéreos para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.44. Posições de estacionamento para helicópteros	C	As atuais disposições tratam as características das posições de estacionamento de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.45. Dimensões das posições de estacionamento para helicópteros	C	As atuais disposições tratam as características das posições de estacionamento de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

3.1.46. Inclinação das posições de estacionamento para helicópteros	C	As atuais disposições tratam as características das posições de estacionamento de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.47. Marcação das posições de estacionamento para helicópteros	C	A atual especificação de certificação trata esta disposição de forma diferente. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.52. Zona de proteção para posição de estacionamento de uso não simultâneo	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
3.1.55. Inclinação das zonas de proteção sólidas	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
4.2.7. Superfície de subida/descida na aproximação e na descolagem para os heliportos de superfície	C	A especificação não abrange a disponibilidade de, pelo menos, um declive lateral protegido. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

5.2.2. Marcação de identificação dos heliportos (nota, mas é introduzida uma nova imagem 5-1A)	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.7.4. Características da marcação dos pontos de referência para aterragem	C	As disposições atuais especificam a cor branca como aplicável e não exigem que a cor da marcação contraste com o fundo. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.9.1. Presença da TDPM	C	A atual disposição define as características das TDPM de forma mais prescritiva e condicional. Além disso, a disposição atual aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.9.2. Características da TDPM	C	As atuais disposições não incluem estas especificações. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

5.2.9.3. Localização da TDPC	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.9.5. Marcação de setor de aterragem proibido	C	As atuais disposições não incluem estas especificações. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.9.8. Dimensão das bermas	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.9.9. Características das marcações do setor de aterragem proibido	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.9.10. Precedência da TDPM	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

5.2.13.2. Marcação da linha central para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem estas especificações. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.13.3. Localização das marcações dos caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos caminhos de circulação no solo. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.13.4. Localização dos marcadores dos caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos caminhos de circulação no solo.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.13.5. Espaçamento dos marcadores dos caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos caminhos de circulação no solo. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.13.6. Marcação da linha central nos caminhos de circulação para helicópteros pavimentados	C	As atuais disposições referem-se aos caminhos de circulação no solo. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

5.2.13.7. Marcação da linha central nos caminhos de circulação para helicópteros não pavimentados	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.13.8. Características das marcações das extremidades laterais dos caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos caminhos de circulação no solo. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.13.9. Marcador das extremidades laterais dos caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos caminhos de circulação no solo. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.13.10. Marcador das extremidades laterais dos caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos caminhos de circulação no solo. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.13.11. Cor do marcador das extremidades laterais dos caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos caminhos de circulação no solo. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

5.2.13.12. Iluminação do marcador das extremidades laterais dos caminhos de circulação para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos caminhos de circulação no solo. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.14.1. Marcações dos percursos de circulação aéreos para helicópteros	C	A presença das marcações e marcadores pertinentes só é necessário em determinadas condições, de acordo com os requisitos atuais. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.14.2. Localização das marcações e dos marcadores dos percursos de circulação aéreos para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos caminhos de circulação aéreos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.14.3. Marcação da linha central dos percursos de circulação aéreos para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos percursos de circulação aéreos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.14.4. Marcação da linha central dos percursos de circulação aéreos para helicópteros não pavimentados	C	As atuais disposições referem-se aos percursos de circulação aéreos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

5.2.14.5. Marcadores dos percursos de circulação aéreos para helicópteros	C	As atuais disposições referem-se aos percursos de circulação aéreos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.15.1. Presença de marcações do perímetro das posições de estacionamento para helicópteros	C	A presença de marcações de perímetros das posições de estacionamento só é necessária em determinadas condições, de acordo com os requisitos atuais. . Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.15.2. TDPM das posições de estacionamento de helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.15.4. Localização da TPM, linhas de alinhamento e linhas *lead-in*/*lead-out*	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.2.15.6. Características das marcações do perímetro das posições de estacionamento para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem as novas características da marcação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE)	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

		n.º 139/2014.	
5.2.15.7. Características da TDPM	C	As características da TDPM estão definidas de modo diferente nas disposições em vigor. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.3.1. Luzes (generalidades) Supressão da ilustração HAPI da figura 5-11	C	As atuais disposições contêm a ilustração HAPI. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	As especificações atuais são consideradas necessárias e deverão ser mantidas.
5.3.5. Sistema de orientação do alinhamento visual	C	As disposições atuais contêm especificações relativas à localização, ao formato do sinal, à distribuição da luz, à ladeira de aproximação e à definição do azimute, bem como às características do sistema de orientação do alinhamento visual. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	As especificações atuais são consideradas necessárias e deverão ser mantidas.

5.3.6. Indicador da ladeira de aproximação visual	C	As disposições atuais contêm especificações relativas à localização, ao formato do sinal, à distribuição da luz, à ladeira de aproximação e ao ajuste da elevação, às características da unidade luminosa e às superfícies de proteção contra obstáculos. Além disso, aplica-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	As especificações atuais são consideradas necessárias e deverão ser mantidas.
5.3.9.17. Luzes de perímetro das TLOF localizadas nas FATO ao nível da superfície de heliportos elevados	C	A especificação atual permite que as luzes do perímetro sejam superiores a 5 cm. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.3.10.1. Presença de projetores nas posições de estacionamento para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.3.10.2. Localização dos projetores nas posições de estacionamento para helicópteros	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.

5.3.10.3. Dispersão espectral dos focos luminosos	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.3.10.4. Iluminação horizontal e vertical	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.3.13.1. Obstáculos em zonas situadas fora e por baixo dos limites das superfícies limitadoras de obstáculos (OLS)	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
5.3.13.2. Fios e cabos aéreos sobre rios	C	As atuais disposições não incluem esta especificação. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação será considerada na futura análise da regulamentação.
6.2.1.3. Equipamento e serviços de salvamento e extinção de incêndios (RFF) em heliportos de superfície e elevados situado por cima de estruturas desocupadas	C	As atuais disposições preveem a presença de RFF sem necessidade de realização de uma avaliação dos riscos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.

6.2.2.2. Cálculo da área crítica prática em que os meios primários são aplicados à pressão normal	C	O nível de proteção é determinado em conformidade com as disposições aplicáveis aos aeródromos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.
6.2.2.3. Cálculo da área crítica prática em que os meios primários são aplicados num padrão disperso (exceto convés para helicópteros)	C	Aplicam-se as especificações RFFS para aeródromos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.
6.2.3.1. Quantidade de meios primários e agentes complementares	C	A quantidade de meios e agentes é determinada em conformidade com as disposições aplicáveis aos aeródromos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.
6.2.3.5 Meios complementares	C	Aplicam-se as especificações RFFS para aeródromos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.
6.2.3.8. Meios complementares	C	Aplicam-se as especificações RFFS para aeródromos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.

6.2.4.1. Tempo de resposta nos heliportos de superfície	C	As regras aplicáveis não preveem um tempo de resposta específico a respeitar. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.
6.2.5.1. Medidas de salvamento	C	Aplicam-se as especificações RFFS para aeródromos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.
6.2.6. Sistema de comunicação e alerta	C	Aplicam-se as especificações RFFS para aeródromos. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.
6.2.7.1. Número de pessoal RFF	C	São aplicáveis as especificações dos aeródromos em matéria de RFF e é sempre disponibilizado pessoal RFF. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.

6.2.7.2. Formação do pessoal RFF	C	São aplicáveis as especificações dos aeródromos em matéria de RFF e é sempre disponibilizado pessoal RFF. Além disso, as atuais disposições aplicam-se apenas aos heliportos VFR situados em aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2014.	A especificação relativa aos heliportos autónomos será considerada na futura análise da regulamentação.

1.7. Emenda 41 ao anexo 15 relativo aos serviços de informação aeronáutica

1.7.1. Descrição

A emenda proposta diz respeito ao planeamento de contingência para as zonas de conflito.

1.7.2. Direito da União aplicável

Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão[14]

1.7.3. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 41 ao anexo 15

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
6.3.2.3.	C	Não aplicado. A publicação de informações através de NOTAM sobre atividades perigosas para a aviação civil e sobre o caso específico das zonas de conflito não é atualmente exigida pelos regulamentos da UE.	Esta emenda será transposta aquando da atualização dos requisitos do anexo VI do Regulamento (UE) 2017/373.

1.1.0.

1.8. Emendas 13, 10 e 1 ao anexo 16, relativo ao ambiente, volumes I, II e III

1.8.1. Descrição

Volume I: a emenda diz respeito aos requisitos de certificação de ruído das aeronaves.

Volume II: a emenda diz respeito aos requisitos de certificação de emissões de motores de aeronaves.

[14] JO L 62 de 8.3.2017, p. 1.

Volume III: a emenda diz respeito aos requisitos de certificação de emissões CO_2 de aviões.

1.8.2. Direito da União aplicável

Regulamento (UE) 2018/1139[15]

1.8.3. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 13 ao anexo 16, volume I

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
Anexo 16, Volume I, Emenda 13	C	O Regulamento (UE) 2018/1139 refere-se ao anexo 16, volume I, da OACI, emenda 12.	Existirá uma diferença até 31 de março de 2022 entre as regulamentações e/ou práticas nacionais de [Estado-Membro] e as disposições do anexo 16, volume I, incluindo todas as emendas até à emenda 13, inclusive.

1.1.4. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 10 ao anexo 16, volume II

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**
Anexo 16, Volume II, Emenda 10, para normas com data de aplicabilidade de janeiro de 2021	C	O Regulamento (UE) 2018/1139 refere-se ao anexo 16, volume II, da OACI, emenda 9.	Existirá uma diferença até 31 de março de 2022 entre as regulamentações e/ou práticas nacionais de [Estado-Membro] e as disposições do anexo 16, volume II, incluindo todas as emendas até à emenda 10, inclusive.

1.1.5. Quadro das diferenças que serão notificadas para a emenda 1 ao anexo 16, volume III

Disposição do anexo	**Categoria da diferença**	**Pormenores da diferença**	**Observações**

[15] JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

Anexo 16, Volume III, Emenda 1	C	O Regulamento (UE) 2018/1139 refere-se ao anexo 16, volume III, da OACI.	Existirá uma diferença até 31 de março de 2022 entre as regulamentações e/ou práticas nacionais de [Estado-Membro] e as disposições do anexo 16, volume III, incluindo todas as emendas até à emenda 1, inclusive.