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) 2018/394 DA COMISSÃO**

de 13 de março de 2018

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que diz respeito à supressão dos requisitos para as operações aéreas com balões

(JO L 71 de 14.3.2018, p. 1)

Retificado por:

►**C1** Retificação, JO L 288 de 3.9.2020, p. 29 (2018/394)

▼B

REGULAMENTO (UE) 2018/394 DA COMISSÃO

de 13 de março de 2018

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que diz respeito à supressão dos requisitos para as operações aéreas com balões

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 965/2012 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 1.º é alterado da seguinte forma:

a) Os n.os 1, 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«1. O presente regulamento estabelece regras pormenorizadas para as operações de transporte aéreo com aviões, helicópteros, balões e planadores, incluindo inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves de operadores sob a supervisão de segurança de outro Estado, quando da aterragem em aeródromos localizados no território abrangido pelas disposições dos Tratados.

2. O presente regulamento estabelece também regras pormenorizadas no respeitante às condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou cancelamento dos certificados dos operadores das aeronaves referidas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008 envolvidas em operações de transporte aéreo comercial, com exceção das operações com balões, às prerrogativas e responsabilidades dos titulares desses certificados e às condições em que essas operações devem ser proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas limitações por razões de segurança.

3. O presente regulamento estabelece igualmente regras pormenorizadas no respeitante às condições a preencher e aos procedimentos a aplicar na declaração a apresentar pelos operadores envolvidos em operações comerciais especializadas de aviões, helicópteros e planadores e em operações não comerciais de aeronaves a motor complexas, incluindo as operações não comerciais especializadas de aeronaves a motor complexas, relativa à sua capacidade e à disponibilidade de meios para assumir as suas responsabilidades no que respeita à operação de aeronaves e à supervisão desses operadores.»;

b) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

▼C1

6. O presente regulamento não se aplica às operações aéreas com dirigíveis.

▼B

c) É aditado o n.º 7, com a seguinte redação:

«7. O presente regulamento não se aplica às operações aéreas com balões. Não obstante, em relação a essas operações aéreas com balões, com exceção dos balões a gás cativos, aplicam-se os requisitos do artigo 3.º em matéria de supervisão.»

▼B

2) No artigo 2.º, são inseridos os seguintes pontos 1-A) e 1-B):

«1-A) "Balão", uma aeronave pilotada menos pesada do que o ar, não propulsionada por motor, que se mantém em voo através da utilização de gás ou de um queimador de bordo, incluindo balões a gás, balões a ar quente, balões mistos e, embora propulsionados por motor, aeróstatos de ar quente;

1-B) "Balões a gás cativos", balões a gás com um cabo tirante que fixa os balões a um ponto fixo durante a operação;»

3) Ao n.º 1 do artigo 3.º é aditado o segundo parágrafo seguinte:

«Os sistemas de administração e de gestão das autoridades competentes dos Estados-Membros e a Agência devem cumprir os requisitos do anexo II.»

4) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os operadores só podem operar um avião, um helicóptero ou um planador para realizar operações de transporte aéreo comercial (a seguir designadas por "CAT") de acordo com os requisitos especificados nos anexos III e IV.»;

b) No n.º 2, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Aviões, helicópteros e planadores usados para realizar transportes de mercadorias perigosas (DG);»;

c) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Os operadores de aviões e helicópteros diferentes dos aviões e helicópteros a motor complexos, bem como de planadores, que efetuam operações de transporte não comercial, incluindo operações não comerciais especializadas, devem operar as aeronaves em conformidade com o disposto no anexo VII.»;

d) No n.º 5, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) outros aviões, helicópteros e planadores, em conformidade com o disposto no anexo VII.»;

e) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Os operadores só devem operar um avião, helicóptero ou planador para realizar operações comerciais especializadas de acordo com o disposto nos anexos III e VIII.»;

▼B

5) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

a) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Em derrogação ao disposto no artigo 5.º do presente regulamento, e sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, n.º 4, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 216/2008, e na subparte P do anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão (*), relativamente à licença de voo, os voos a seguir indicados devem continuar a ser explorados de acordo com os requisitos especificados no direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal ou, se o operador não tiver estabelecimento principal, do lugar onde o operador está estabelecido ou reside.

a) Voos relacionados com a introdução ou a modificação dos tipos de aviões, helicópteros ou planadores por entidades de projeto ou de produção no quadro das suas prerrogativas;

b) Voos de aviões, helicópteros ou planadores efetuados sem passageiros nem carga, para efeitos de renovação, reparação, verificações de manutenção, inspeção, entrega, exportação ou objetivos semelhantes.

(*) 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).»

b) No n.º 4-A, a parte introdutória passa a ter a seguinte redação:

«Em derrogação ao disposto no artigo 5.º, n.ºs 1 e 6, as operações com aviões e helicópteros diferentes dos aviões e helicópteros a motor complexos e com planadores, a seguir enumeradas, podem ser realizadas em conformidade com o anexo VII:»;

6) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Limitações do tempo de voo

1. As operações de CAT realizadas devem cumprir os requisitos da subparte FTL do anexo III.

2. Em derrogação do n.º 1, as operações de táxi aéreo, os serviços médicos de emergência e as CAT com aviões monopiloto devem cumprir os requisitos do direito nacional referidas no artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 e no anexo III, subparte Q, do mesmo regulamento.

3. Em derrogação do n.º 1, as operações CAT com helicópteros e com planadores devem cumprir os requisitos do direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal.

4. Para as operações não comerciais, incluindo as operações não comerciais especializadas com aeronaves e helicópteros a motor complexos, bem como as operações comerciais especializadas com aviões, helicópteros e planadores devem cumprir, no que respeita às limitações do tempo de voo, os requisitos do direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal ou, se o operador não tiver estabelecimento principal, do lugar onde o operador se encontra estabelecido ou reside.»

▼B

7) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

a) Os n.os 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«2. Os requisitos constantes dos anexos II e VII aplicam-se às operações não comerciais com planadores a partir de 25 de agosto de 2013. Contudo, os Estados-Membros que tenham decidido, em conformidade com a legislação da União prévia a 8 de abril de 2019, que estes requisitos, na sua totalidade ou parcialmente, não se aplicam a essas operações no seu território, devem tornar públicas essas decisões. Se essa decisão ainda estiver em vigor em 8 de abril de 2020, deixará de ser de aplicação a partir dessa data.

3. Os requisitos dos anexos II, III, VII e VIII aplicam-se às operações especializadas com planadores a partir de 1 de julho de 2014. Contudo, os Estados-Membros que tenham decidido, em conformidade com a legislação da União prévia a 8 de abril de 2019, que estes requisitos, na sua totalidade ou parcialmente, não se aplicam a essas operações no seu território, devem tornar públicas essas decisões. Se essa decisão ainda estiver em vigor em 8 de abril de 2020, deixará de ser de aplicação a partir dessa data.»

b) No n.º 5, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Operações CAT com planadores a partir de 1 de julho de 2014. Contudo, os Estados-Membros que tenham decidido, em conformidade com a legislação da União prévia a 8 de abril de 2019, que estes requisitos, na sua totalidade ou parcialmente, não se aplicam a essas operações no seu território, devem tornar públicas essas decisões. Se essa decisão ainda estiver em vigor em 8 de abril de 2020, deixará de ser de aplicação a partir dessa data.»

▼C1

8) Os anexos I, II, III, IV, VII e VIII são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

▼B

Artigo 2.º

Entrada em vigor e aplicação

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 8 de abril de 2019.

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

▼B

ANEXO

Os anexos I, II, III, IV, VII e VIII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são alterados do seguinte modo:

1) No anexo I, o ponto 120 passa a ter a seguinte redação:

«120) "Carga de tráfego", a massa total dos passageiros, bagagens, carga e equipamento de cabina especializado, incluindo qualquer lastro;»;

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção ARO.GEN.345, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) Após receber uma declaração de uma organização que realiza ou pretenda realizar atividades para as quais seja prescrita uma declaração, a autoridade competente deve verificar se essa declaração contém todas as informações exigidas nos termos do anexo III, subsecção ORO.DEC.100 (Parte-ORO) do presente regulamento ou, para os operadores de balões, todas as informações exigidas nos termos do anexo II, subsecção BOP.ADD.100 (Parte-BOP), do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão (*), e confirmar a sua receção à organização.

(*) Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, de 13 de março de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com balões, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 71 de 14.3.2018, p. 10)»;

b) Na subsecção ARO.GEN.350, alínea b), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:

«1) O vedar do acesso da autoridade competente às instalações da organização, nos termos do anexo III, subsecção ORO.GEN.140 (Parte-ORO) do presente regulamento ou, para os operadores de balões, nos termos do anexo II (Parte-BOP), subsecções BOP.ADD.015 e BOP.ADD.035, do Regulamento (UE) 2018/395, nas horas normais de expediente e após dois pedidos escritos nesse sentido;»;

c) O título da subsecção ARO.OPS.110 passa a ter a seguinte redação:

«ARO.OPS.110 Acordos de locação de aviões e helicópteros»;

3) O anexo III é alterado do seguinte modo:

a) Na subsecção ORO.GEN.110, a alínea k) passa a ter a seguinte redação:

«k) Sem prejuízo do disposto na alínea j), os operadores que realizem operações comerciais com as aeronaves a seguir mencionadas devem certificar-se de que a tripulação de voo recebeu uma formação adequada sobre mercadorias perigosas ou instruções que lhes permitam reconhecer as mercadorias perigosas não declaradas introduzidas a bordo pelos passageiros ou como carga:

1) um planador;

2) um avião monomotor a hélice com uma massa máxima à descolagem certificada igual a 5 700 kg ou inferior e uma MOPSC de cinco lugares ou inferior com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação, de acordo com as VFR durante o dia;

3) um helicóptero a motor diferente dos complexos, monomotor, com uma MOPSC de cinco lugares ou inferior com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação, de acordo com as VFR durante o dia.»;

▼B

b) Na subsecção ORO.MLR.101, a parte introdutória passa a ter a seguinte redação:

«Com exceção das operações com aviões monomotor a hélice com uma MOPSC de 5 lugares ou menos, ou com helicópteros monomotor não complexos com uma MOPSC de 5 lugares ou menos com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação e das operações com planadores, a estrutura de base do manual de operações deve ser a seguinte:»;

c) Na subsecção ORO.FC.005, alínea b), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:

«1) Operações de transporte aéreo comercial com planadores; ou»;

d) A subsecção ORO.CC.100, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) O número e a composição da tripulação de cabina devem ser definidos de acordo com o anexo IV, ponto 7.ª, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, tendo em conta os fatores operacionais e as circunstâncias específicas do voo. No caso das operações de aeronaves com uma MOPSC superior a 19 lugares em que é realizado o transporte de um ou mais passageiros, deve ser designado pelo menos um tripulante de cabina.»;

4) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção CAT.GEN.105 é alterada do seguinte modo:

i) O título passa a ter a seguinte redação:

«CAT.GEN.105 Motoplanadores e planadores motorizados»;

ii) É suprimida a alínea d);

b) A subsecção CAT.GEN.NMPA.100 é alterada do seguinte modo:

i) Na alínea a), o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:

«2) Ser responsável pela operação e segurança dos planadores, desde que é dado início ao processo de lançamento até à paragem do planador, no final do voo;»;

ii) É suprimida a alínea d);

c) É suprimida a subsecção CAT.GEN.NMPA.105;

d) Na subsecção CAT.GEN.NMPA.140, alínea a), o ponto 19) passa a ter a seguinte redação:

«19) Documentação sobre massa e centragem;»;

e) A subsecção CAT.OP.NMPA.105 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.OP.NMPA.105 Procedimentos de atenuação do ruído – planadores motorizados

O comandante deve ter em conta o efeito do ruído das aeronaves, garantindo todavia que a segurança prevalece sobre a atenuação do ruído.»;

f) É suprimida a subsecção CAT.OP.NMPA.110;

g) É suprimida a subsecção CAT.OP.NMPA.135;

▼B

h) A subsecção CAT.OP.NMPA.140 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.OP.NMPA.140 Consumo de tabaco a bordo

Não é permitido fumar a bordo dos planadores.»;

i) É suprimida a subsecção CAT.OP.NMPA.165;

j) É suprimida a subsecção CAT.OP.NMPA.180;

k) Na subparte C, é suprimida a secção 5;

l) Na subparte D, é suprimida a secção 4;

5) O anexo VII (Parte NCO) é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção NCO.GEN.102 é alterada do seguinte modo:

i) O título passa a ter a seguinte redação:

«NCO.GEN.102 Motoplanadores e planadores motorizados»;

ii) É suprimida a alínea d);

b) Na subsecção NCO.GEN.103, a alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) Ter início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação, com exceção dos voos de planadores;»;

c) A subsecção NCO.GEN.105 é alterada do seguinte modo:

i) No n.º 4, alínea a), as subalíneas iii) e iv) passam a ter a seguinte redação:

«iii) Os instrumentos e equipamento necessários para a realização do voo estão instalados na aeronave e estão operacionais, salvo se a operação com equipamento inoperacional for permitida pela lista de equipamento mínimo (MEL) ou por outro documento equivalente, se for caso disso, conforme previsto nas subsecções NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 ou NCO.IDE.S.105;

iv) A massa da aeronave e a localização do centro de gravidade permitem realizar o voo dentro dos limites prescritos nos documentos de aeronavegabilidade;»;

ii) Na alínea f), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:

«1) Manter o cinto de segurança apertado enquanto estiver no seu posto; e»;

d) É suprimida a subsecção NCO.GEN.106;

e) No ponto NCO.GEN.135, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), no caso dos voos de planadores, à exceção dos motoplanadores (TMG), os documentos e informações referidos na alínea a), pontos 2 a 8 e 11, 12 e 13, podem ser conservados no veículo de recuperação.»;

f) É suprimida a subsecção NCO.OP.121;

g) É suprimida a subsecção NCO.OP.127;

▼B

h) A subsecção NCO.OP.150 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.OP.150 Transporte de passageiros

O piloto-comandante deve assegurar que, antes e durante a rolagem, descolagem e aterragem, e sempre que o considere necessário por razões de segurança, todos os passageiros a bordo ocupam os seus assentos ou beliches e têm os cintos de segurança ou dispositivos de retenção devidamente apertados.»;

i) A subsecção NCO.OP.156 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.OP.156 Consumo de tabaco a bordo — planadores

Não é permitido fumar a bordo dos planadores.»;

j) É suprimida a subsecção NCO.OP.176;

k) A subsecção NCO.OP.185 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.OP.185 Gestão do combustível durante o voo

O piloto-comandante deve, a intervalos regulares, certificar-se de que a quantidade de combustível utilizável remanescente em voo não é inferior ao combustível necessário para prosseguir até um aeródromo ou local de operação com condições meteorológicas mínimas, nem à reserva de combustível prevista, conforme requerido nas subsecções NCO.OP.125 ou NCO.OP.126.»;

l) É suprimida a subsecção NCO.OP.215;

m) A subsecção NCO.POL.100, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) A carga, massa e posição do centro de gravidade (CG) da aeronave devem respeitar as limitações previstas no AFM ou documento equivalente em todas as fases de operação.»;

n) A subsecção NCO.POL.105 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.POL.105 Pesagem

a) O operador deve certificar-se de que a massa e o centro de gravidade da aeronave foram determinados por pesagem efetiva antes da entrada em serviço. Os efeitos acumulados das modificações e reparações sobre a massa e a centragem devem ser tidos em conta e ser devidamente documentados. Essas informações devem ser comunicadas ao piloto-comandante. Se os efeitos das modificações sobre a massa e a centragem não forem conhecidos com rigor, a aeronave deve ser submetida a nova pesagem.

b) A pesagem deve ser efetuada:

1) No caso dos aviões e dos helicópteros, pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada; bem como

2) No caso dos planadores, pelo fabricante da aeronave ou de acordo com o disposto no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.»;

o) Na subparte D, é suprimida a secção 4;

p) Na subsecção NCO.SPEC.115, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Durante as fases críticas de voo, ou sempre que o piloto-comandante o considerar necessário, por razões de segurança, os tripulantes devem permanecer nos respetivos postos, salvo indicação em contrário na lista de verificação.»;

▼B

q) Na subsecção NCO.SPEC.120, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Durante as fases críticas de voo, ou sempre que o piloto-comandante o considerar necessário, por razões de segurança, os técnicos especializados devem permanecer nos respetivos postos, salvo indicação em contrário na lista de verificação.»;

6) O anexo VIII é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção SPO.GEN.102 é alterada do seguinte modo:

i) O título passa a ter a seguinte redação:

«SPO.GEN.102 Motoplanadores e planadores motorizados»

ii) É suprimida a alínea d);

b) Na subsecção SPO.GEN.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Durante as fases críticas de voo, ou sempre que o piloto-comandante o considerar necessário, por razões de segurança, os tripulantes devem permanecer nos respetivos postos, salvo indicação em contrário constante dos SOP.»;

c) Na subsecção SPO.GEN.106, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Durante as fases críticas de voo, ou sempre que o piloto-comandante o considerar necessário, por razões de segurança, os técnicos especializados devem permanecer nos respetivos postos, salvo indicação em contrário constante dos SOP.»;

d) Na subalínea SPO.GEN.107, ponto 4, alínea a), as subalíneas iii) e iv) passam a ter a seguinte redação:

«iii) Os instrumentos e equipamento necessários para a realização do voo estão instalados na aeronave e estão operacionais, salvo se a lista de equipamento mínimo (MEL) ou outro documento equivalente autorizarem a realização de operações com equipamento inoperacional, conforme previsto nas subsecções SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105 ou SPO.IDE.S.105;

iv) A massa da aeronave e a localização do seu centro de gravidade permitem realizar o voo dentro dos limites prescritos nos documentos de aeronavegabilidade;»;

e) É suprimida a subsecção SPO.GEN.108;

f) Na subalínea SPO.GEN.140, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), no caso dos voos de planadores, à exceção dos motoplanadores (TMG), os documentos e informações referidos na alínea a), pontos 1) a 10) e 13) a 19) podem ser transportados no veículo de recuperação.»;

g) É suprimida a subsecção SPO.OP.121;

h) É suprimida a subsecção SPO.OP.132;

i) A subsecção SPO.OP.160 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.OP.160 Uso de auscultadores

Os tripulantes de voo de serviço na cabina de pilotagem devem usar auscultadores com microfone regulável ou equivalente e utilizá-los como dispositivo principal de comunicação com os ATS, que não os tripulantes e os técnicos especializados.»;

j) É suprimida a subsecção SPO.OP.181;

k) É suprimida a subsecção SPO.OP.225;

▼B

l) A subsecção SPO.POL.100, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) A carga, a massa e a posição do centro de gravidade (CG) da aeronave devem respeitar as limitações previstas no manual adequado, em todas as fases de operação.»

m) A subsecção SPO.POL.105 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.POL.105 Massa e centragem

a) O operador deve certificar-se de que a massa e o centro de gravidade da aeronave foram determinados por pesagem efetiva antes da entrada em serviço. Os efeitos acumulados das modificações e reparações sobre a massa e a centragem devem ser tidos em conta e ser devidamente documentados. Essas informações devem ser comunicadas ao piloto-comandante. Se os efeitos das modificações sobre a massa e a centragem não forem conhecidos com rigor, a aeronave deve ser submetida a nova pesagem.

b) A pesagem deve ser efetuada:

1) No caso dos aviões e dos helicópteros, pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada; bem como

2) No caso dos planadores, pelo fabricante da aeronave ou de acordo com o disposto no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.»;

n) Na subparte D, é suprimida a secção 4;

o) É suprimida a subsecção SPO.SPEC.PAR.120.