COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 28.9.2022
COM(2022) 486 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre o exercício do poder de adotar atos delegados conferido à Comissão nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.° 2111/2005, (CE) n.° 1008/2008, (UE) n.° 996/2010 e (UE) n.° 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.° 552/2004 e (CE) n.° 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.° 3922/91 do Conselho

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre o exercício do poder de adotar atos delegados conferido à Comissão nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.° 2111/2005, (CE) n.° 1008/2008, (UE) n.° 996/2010 e (UE) n.° 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.° 552/2004 e (CE) n.° 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.° 3922/91 do Conselho

1. INTRODUÇÃO

O Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho *relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.° 2111/2005, (CE) n.° 1008/2008, (UE) n.° 996/2010 e (UE) n.° 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.° 552/2004 e (CE) n.° 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.° 3922/91 do Conselho*[1] define a base jurídica para a criação da AESA e as respetivas competências e estabelece o âmbito dos requisitos de segurança da aviação comum. O regulamento abrange os elementos destinados a melhorar o desempenho do sistema de aviação da União Europeia.

O artigo 128.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139 confere à Comissão Europeia o poder de adotar atos delegados que especifiquem a forma de cumprir os requisitos essenciais do referido regulamento.

Em conformidade com o artigo 128.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, a Comissão Europeia fica habilitada a adotar atos delegados a que se referem os seguintes artigos:

- Artigo 19.º: aeronavegabilidade e proteção ambiental
- Artigo 28.°: tripulação
- Artigo 32.°: operações aéreas
- Artigo 39.°: aeródromos
- Artigo 47.º: ATM/ANS
- Artigo 54.º: controladores de tráfego aéreo
- Artigo 58.º: aeronaves não tripuladas
- Artigo 61.º: aeronaves utilizadas por um operador de um país terceiro com destino à União ou no interior ou a partir dela
- Artigo 62.º, n.º 13: certificação, supervisão e execução
- Artigo 68.º, n.º 3: aceitação de certificação emitida por países terceiros
- Artigo 84.º, n.º 4: coimas e sanções pecuniárias compulsórias
- Artigo 105.º: competência da Instância de Recurso

[1] JO L 212 de 22.08.2018, p. 1.

- Artigo 106.º: membros da Instância de Recurso.

2. BASE JURÍDICA DO RELATÓRIO

O presente relatório é exigido nos termos do artigo 128.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139.

Nos termos deste artigo, a Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos, ou seja, antes de 11 de dezembro de 2022.

3. EXERCÍCIO DA DELEGAÇÃO

3.1. Utilização da delegação de poderes pela Comissão Europeia

A Comissão Europeia utilizou a delegação de poderes nos seguintes domínios:

- 2019
  a) Sistemas de aeronaves não tripuladas; e
  b) Proteção ambiental
- 2020
  a) Aeronavegabilidade inicial;
  b) Certificação de pilotos de países terceiros;
  c) Sistemas de aeronaves não tripuladas;
  d) Serviços de gestão da placa de estacionamento;
  e) Sistema comum europeu de classificação de risco; e
  f) Segurança da pista e dados aeronáuticos
- 2021
  a) Aeronavegabilidade inicial
  b) Referências às disposições da OACI no Regulamento (UE) 2018/1139;
- 2022
  a) Aeronavegabilidade inicial;
  b) Operações em quaisquer condições atmosféricas

À data da elaboração do presente relatório, a Comissão havia adotado 13 regulamentos delegados desde a entrada em vigor do artigo 128.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, em 11.09.2018.

3.2. Regulamentos delegados adotados

a) A Comissão adotou, em 12 de março de 2019, o Regulamento Delegado (UE) 2019/945[2]. Este regulamento inclui os requisitos técnicos relativos às classes de UAS e

[2] Regulamento Delegado (UE) 2019/945 da Comissão, de 12 de março de 2019, relativo às aeronaves não tripuladas e aos operadores de países terceiros de sistemas de aeronaves não tripuladas (JO L 152 de 11.6.2019, p. 1).

à identificação eletrónica de sistemas de aeronaves não tripuladas e aos operadores de países terceiros de sistemas de aeronaves não tripuladas. Concretamente, o regulamento define a nova legislação de harmonização do mercado da UE que os UAS operados na categoria «aberta» terão de cumprir, bem como as condições para as operações de UAS realizadas por operadores de países terceiros. A conformidade é demonstrada pela aposição da marcação CE e da classe de UAS nos UAS que cumprem os requisitos técnicos essenciais. Este regulamento deverá contribuir para dar resposta às preocupações dos cidadãos em matéria de segurança, privacidade, proteção de dados e proteção do ambiente. Espera-se que permita acrescer o nível de segurança das operações com UAS, harmonizar a legislação entre os Estados-Membros da UE e criar um mercado da UE que reduza os custos dos UAS e facilite as operações transfronteiras.

b) A Comissão adotou, em 12 de março de 2019, o Regulamento Delegado (UE) 2019/897[3]. Este regulamento diz respeito à inclusão da verificação da conformidade baseada no risco no anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012[4] (parte 21), a fim de melhorar a eficácia, a transparência e a previsibilidade do processo de certificação. Inclui determinados critérios de seleção que permitem determinar quais as demonstrações de conformidade que devem ser verificadas pela AESA. Além disso, prevê a possibilidade de as entidades de produção solicitarem à respetiva autoridade competente isenções dos requisitos de proteção ambiental para motores ou aeronaves específicos. Esta possibilidade de isenções baseia-se nos requisitos de proteção ambiental constantes do anexo 16 da Convenção de Chicago. Este regulamento corrige ainda determinadas incoerências entre o Regulamento (UE) n.º 748/2012 e o Regulamento (UE) 2018/1139 no que diz respeito ao conteúdo da fundamentação de certificação de tipo e ao processo de notificação.

c) A Comissão adotou, em 28 de janeiro de 2020, o Regulamento Delegado (UE) 2020/570[5]. Este regulamento altera e corrige o Regulamento (UE) n.º 748/2012 (parte 21) no que respeita ao alinhamento das regras relativas à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014[6]. Mais especificamente, dado que as disposições

[3] Regulamento Delegado (UE) 2019/897 da Comissão, de 12 de março de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.° 748/2012 no que respeita à inclusão no anexo I da verificação da conformidade com base nos riscos e à aplicação dos requisitos de proteção ambiental (JO L 146 de 5.6.2019, p. 116).
[4] 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).
[5] Regulamento Delegado (UE) 2020/570 da Comissão de 28 de janeiro de 2020 que altera e corrige o Regulamento (UE) n.º 748/2012 no que respeita ao alinhamento das regras relativas à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 (JO L 132 de 27.04.2020, p.1).
[6] Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

relativas aos certificados de aeronavegabilidade, às aprovações de projetos de reparação e às licenças de voo, previstas no anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, remetem unicamente para o anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, esse anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 é alterado para adaptar as suas disposições à nova estrutura dos anexos do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.

d) A Comissão adotou, em 4 de março de 2020[7], o Regulamento Delegado (UE) 2020/723. Este regulamento diz respeito à aceitação de certificados e outros documentos que atestem o cumprimento das regras da aviação civil emitidos em conformidade com a legislação de um país terceiro, garantindo simultaneamente um nível de segurança equivalente ao previsto no Regulamento (UE) 2018/1139, incluindo as condições e os procedimentos para alcançar e manter a confiança necessária nos sistemas regulamentares de países terceiros. Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011[8], que enumera as condições de aceitação de licenças de países terceiros, uma licença de piloto emitida por um país terceiro pode atualmente ser aceite (em determinadas condições) pelos Estados-Membros ou o titular de uma licença de um país terceiro pode obter crédito ao requerer uma licença. Esse crédito é atualmente determinado com base numa recomendação de uma organização de formação certificada. Este regulamento introduz as «organizações de formação declaradas» e atualiza as regras relativas à aceitação de licenças de países terceiros, a fim de permitir que essas organizações concedam crédito aos titulares de licenças de países terceiros que solicitem uma licença emitida ao abrigo do quadro jurídico da União.

e) A Comissão adotou, em 27 de abril de 2020, o Regulamento Delegado (UE) 2020/1058[9]. Esse regulamento introduz dois cenários normalizados no apêndice 1 do anexo do Regulamento (UE) 2019/947, definindo as condições em que os operadores de UAS podem iniciar uma operação após terem apresentado uma declaração à autoridade competente. Além disso, introduz duas novas partes no anexo do Regulamento (UE) 2019/945, incluindo os requisitos técnicos que os UAS têm de cumprir para serem operados nos cenários normalizados, e estabelecem duas novas classes de UAS — classes C5 e C6. As condições subjacentes aos cenários normalizados baseiam-se na experiência em serviço de alguns Estados-Membros e foram validadas mediante a aplicação da avaliação de risco operacional específica (SORA).

---

[7] Regulamento Delegado (UE) 2020/723 da Comissão de 4 de março de 2020 que estabelece regras pormenorizadas no que diz respeito à aceitação da certificação de pilotos de países terceiros e que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 (JO L 170 de 2.6.2020, p. 1).

[8] Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

[9] Regulamento Delegado (UE) 2020/1058 da Comissão de 27 de abril de 2020 que altera o Regulamento Delegado (UE) 2019/945 no que respeita à introdução de duas novas classes de sistemas de aeronaves não tripuladas (JO L 232 de 20.7.2020, p.1).

f) A Comissão adotou, em 9 de junho de 2020, o Regulamento Delegado (UE) 2020/1234[10]. Este regulamento estabelece requisitos de autoridade para a certificação e a supervisão dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento, requisitos em matéria de organização, requisitos operacionais aplicáveis à placa de estacionamento, bem como requisitos de formação para o pessoal envolvido na prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento. Visa completar os requisitos aplicáveis às operações de aeródromo através da integração das operações na placa de estacionamento e permitir que os prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento ofereçam os seus serviços em diferentes aeródromos e em diferentes Estados-Membros, sem que sejam necessários vários certificados.

g) A Comissão adotou, em 6 de outubro de 2020, o Regulamento Delegado (UE) 2020/2034[11]. Este regulamento estabelece o sistema comum europeu de classificação de risco (ERCS) para determinação do risco de segurança de uma ocorrência. O regulamento prevê duas etapas: uma primeira etapa (etapa 1) relacionada com a determinação dos valores de duas variáveis:

gravidade e probabilidade; uma segunda etapa (etapa 2) relacionada com a pontuação do risco de segurança na matriz ERCS com base nos dois valores determinados das variáveis. Graças a este regulamento, o ERCS deverá facilitar uma abordagem integrada e harmonizada da gestão dos riscos em todo o sistema de aviação europeu e, por conseguinte, permitir que as autoridades competentes dos Estados-Membros e da Agência se concentrem nos esforços de melhoria da segurança de forma harmonizada no âmbito do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação a que se refere o artigo 6.º do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho.

h) A Comissão adotou, em 8 de outubro de 2020, o Regulamento Delegado (UE) n.º 2020/2148[12]. Na perspetiva de um aeródromo, o presente regulamento deverá atenuar os riscos de segurança associados à segurança da pista, centrando-se principalmente na prevenção de incursões na pista e na avaliação e comunicação das condições da superfície da pista. Aborda questões como as colisões no solo, a configuração da pista, as ocorrências relacionadas com detritos de objetos estranhos, bem como a manutenção dos pavimentos das pistas. Este regulamento introduz novos requisitos operacionais e de organização do Regulamento (UE) n.º 139/2014[13], que se

[10] Regulamento Delegado (UE) 2020/1234 da Comissão de 9 de junho de 2020 que altera o Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que se refere às condições e aos procedimentos de declaração das organizações responsáveis pela prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento (JO L 282 de 31.08.2020, p.1).

[11] Regulamento Delegado (UE) 2020/2034 da Comissão, de 6 de outubro de 2020, que complementa o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita ao sistema comum europeu de classificação de risco (JO L 416 de 11.12.2020, p. 1).

[12] Regulamento Delegado (UE) 2020/2148 da Comissão de 8 de outubro de 2020 que altera o Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que se refere à segurança da pista e aos dados aeronáuticos (JO L 428 de 18.12.2020, p.10).

[13] Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008

baseiam nas disposições da OACI contidas principalmente nos anexos 14 e 15, bem como nas recomendações de segurança dirigidas à AESA por determinados Estados-Membros. Além disso, propõe alterações ao quadro de exploração de veículos nos aeródromos, incluindo a autorização dos condutores e a conformidade dos veículos que circulam na área de manobra com determinados pré-requisitos de segurança, a fim de garantir a segurança da pista. Neste contexto, foi também proposta uma nova exigência em matéria de comunicações, bem como uma proposta para o controlo dos peões no aeródromo. Além disso, este regulamento inclui todos os requisitos necessários para apoiar a aplicação do novo formato global de comunicação de informações (*Global Reporting Format* - GRF) sobre as condições de superfície da pista, prevendo alterações no conteúdo dos formulários METAR e SNOWTAM e no reporte aéreo especial. Espera-se que o regulamento melhore a segurança, reduzindo o número de ocorrências relacionadas com a segurança da pista na perspetiva de um aeródromo, e melhore a harmonização na sequência da introdução de novos requisitos comuns que não existem atualmente. Assegura o alinhamento do atual quadro regulamentar do aeródromo da UE com as disposições pertinentes da OACI relacionadas com os aeródromos, constantes dos anexos 14 e 15, PANS-ATM e PANS-Aerodromes.

i) A Comissão adotou, em 21 de dezembro de 2020, o Regulamento Delegado (UE) 2021/699[14]. O presente regulamento aborda os riscos de segurança relacionados com os fenómenos de envelhecimento das estruturas dos grandes aviões. Estes riscos incluem a fadiga de tipo básico, os danos generalizados relacionados com a fadiga (WFD), a corrosão, a fadiga das alterações e reparações e a continuação do funcionamento com níveis inseguros devidos à fissuração por fadiga. Espera-se que o presente regulamento assegure que os titulares de homologações de projeto (DAH), ou os requerentes de certificados-tipo (TC), de certificados-tipo suplementares (STC), de alterações de projeto e de aprovações de reparações, produzam os dados, procedimentos, instruções e manuais necessários relacionados com falhas nas estruturas envelhecidas devido à corrosão e à fadiga e os disponibilizem às pessoas que necessitem de lhes dar cumprimento (operadores). O presente regulamento deverá também atenuar os riscos associados à incerteza do estado das instruções para a aeronavegabilidade permanente (ICA) e, por conseguinte, evitar deixar margem de interpretação nas regras, conduzindo a discrepâncias na utilização das ICA e comprometendo a segurança. Para o efeito, o presente regulamento clarifica que as ICA fazem parte do certificado-tipo (TC) e amalgama os requisitos relativos à conservação de registos, manuais e as ICA nas várias subpartes num único requisito (na subparte A). Espera-se que o presente regulamento

---

do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 44 de 14.2.2014, p. 1).

[14] Regulamento Delegado (UE) 2021/699 da Comissão, de 21 de dezembro de 2020, que altera e corrige o Regulamento (UE) n.º 748/2012 no que se refere às instruções para a aeronavegabilidade permanente, à produção de peças a utilizar durante a manutenção e à análise de aspetos relacionados com o envelhecimento das aeronaves no quadro do processo de certificação (JO L 145 de 28.4.2021, p. 1).

melhore a harmonização das ICA entre os DAH no que diz respeito à identificação, aprovação, formatação e disponibilização das ICA aos utilizadores finais e assegure que estes riscos de segurança sejam atenuados tanto para as frotas atuais como para as futuras frotas de grandes aviões.

j) Em 7 de abril de 2021, a Comissão adotou o Regulamento Delegado (UE) 2021/1087[15] e o Regulamento Delegado (UE) 2021/1088[16]. Estes dois regulamentos alinham o quadro regulamentar da UE com as normas e práticas recomendadas (SARP) da OACI constantes do anexo 16 da Convenção de Chicago. Em fevereiro de 2019, o Comité para a Proteção Ambiental da Aviação (CAEP) da OACI propôs melhorias e atualizações das atuais SARP relativas ao ruído, às emissões dos motores das aeronaves e às emissões de CO_2 dos aviões, incluindo novos níveis regulamentares de emissões de partículas não voláteis para motores de aeronaves. O Conselho da OACI adotou esta alteração em 11 de março de 2020[17]. Assim, estes regulamentos alteram o artigo 9.º «Requisitos essenciais» do Regulamento (UE) 2018/1139, o artigo 9.º «Entidades de produção» do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão e o seu anexo I (parte 21). Espera-se que estes regulamentos assegurem um elevado nível uniforme de proteção ambiental e proporcionem condições de concorrência equitativas para todos os intervenientes no setor da aviação.

k) A Comissão adotou, em 10 de dezembro de 2021, o Regulamento Delegado (UE) 2022/201[18]. O presente regulamento estabelece um sistema de gestão da segurança (SGS) para a conceção e produção (parte 21), bem como para as entidades de manutenção (parte 145), que são os outros dois domínios para os quais o anexo 19 da OACI ainda não foi integralmente transposto para o quadro regulamentar da UE. Além disso, o anexo II «Requisitos essenciais de aeronavegabilidade» do Regulamento (UE) 2018/1139 exige explicitamente que as organizações de projeto, de produção e de manutenção apliquem e mantenham um sistema de gestão (SG), incluindo a gestão dos riscos de segurança, e visem a sua melhoria contínua, apoiada pela criação de um sistema de comunicação de ocorrências. Através da criação de um tal quadro dos Estados-Membros, a segurança da aviação será reforçada através a) do estabelecimento de políticas e objetivos de segurança associados a recursos suficientes, b) da identificação sistemática dos perigos e de um sistema de gestão dos riscos; c) de

15 Regulamento Delegado (UE) 2021/1087 da Comissão de 7 de abril de 2021 que altera o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à atualização das referências às disposições da Convenção de Chicago (JO L 236 de 5.7.2021, p. 1).

16 Regulamento Delegado (UE) 2021/1088 da Comissão de 7 de abril de 2021 que altera o Regulamento (UE) n.º 748/2012 no que respeita à atualização das referências aos requisitos de proteção ambiental (JO L 236 de 5.7.2021, p. 3).

17 Na quinta reunião da sua 219.ª sessão.

18 Regulamento Delegado (UE) 2022/201 da Comissão, de 10 de dezembro de 2021, que altera o Regulamento (UE) n.º 748/2012 no que respeita aos sistemas de gestão e aos sistemas de comunicação de ocorrências a estabelecer pelas entidades de projeto e produção, bem como aos procedimentos aplicados pela Agência, e retifica esse regulamento (JO L 33 de 15.2.2022, p. 7).

sistemas de garantia da segurança, tendo em conta o desempenho das organizações em matéria de segurança; e d) da promoção e comunicação da segurança. O presente regulamento está em conformidade com o conceito regulamentar de SG estabelecido para outros domínios, como as operações aéreas ou os aeródromos, ou para as entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente (parte CAMO). Ao alinhar as disposições do SG em todos os domínios da aviação, assegurar-se-á que as organizações que têm de cumprir os vários requisitos do SG em diferentes domínios possam implementar um único SG e que as autoridades competentes que supervisionam as diferentes organizações em diferentes domínios possam planear e organizar as suas atividades de supervisão com base nos mesmos princípios regulamentares.

l) A Comissão adotou, em 14 de dezembro de 2021, o Regulamento Delegado (UE) 2022/208[19]. O objetivo do presente regulamento é modernizar o quadro regulamentar da UE no domínio da aviação aplicável às operações com todas as condições meteorológicas (AWO) e à formação da tripulação de voo, a fim de garantir o mais elevado nível de segurança, permitindo simultaneamente ganhos de eficiência com base nos progressos tecnológicos mais recentes. No que diz respeito às AWO, o presente regulamento estabelece o equilíbrio adequado entre os princípios baseados no desempenho e os princípios prescritivos, em função do tipo de operações aéreas. As regras não dependem da tecnologia e podem ter em conta alterações futuras. Aborda todas as disciplinas pertinentes e atualiza, de forma coordenada, as regras relevantes para as AWO nos domínios das operações aéreas, das tripulações e dos aeródromos. No que diz respeito à formação da tripulação de voo, o presente regulamento melhora os atuais requisitos obrigatórios de formação e verificação da tripulação para os operadores aéreos. Abrange a formação e os controlos iniciais e recorrentes, as condições para a operação em mais de um tipo ou variante de aeronave, a aceitação da formação anterior e os controlos por operadores não comerciais, e as operações multipiloto de helicópteros monopiloto certificados. Espera-se que o presente regulamento acresça a segurança de uma forma eficaz em termos de custos e mantenha a segurança, reduza os encargos regulamentares, aumente a relação custo-eficácia, melhore a harmonização no que respeita aos AWO (por exemplo, com a Administração Federal da Aviação) e transponha tanto quanto possível as normas e práticas recomendadas (SARP) da OACI.

Antes da adoção de todos os atos delegados acima referidos, a Comissão consultou peritos dos Estados-Membros e os representantes do Parlamento Europeu.

NOTA: O Regulamento Delegado (UE) 2022/1358 da Comissão, de 2 de junho de 2022, que altera o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão no que respeita à aplicação de requisitos mais proporcionados às aeronaves utilizadas na aviação desportiva e recreativa (parte 21 - *Light*) foi adotado em 02/06/2022 e está atualmente a ser ser submetido à apreciação do Parlamento Europeu e do Conselho durante um período de 2 meses. O presente regulamento prevê uma abordagem mais simples para a certificação das aeronaves da aviação geral e

[19] Regulamento delegado (UE) 2022/208 da Comissão, de 14 de dezembro de 2021, que altera o Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que diz respeito às operações com todas as condições meteorológicas (JO L 35 de 17.2.2022, p. 1).

introduz a possibilidade de apresentar uma declaração de conformidade do projeto como alternativa à certificação. Prevê igualmente a possibilidade de demonstrar as capacidades de conceção e de produção através de uma declaração, em vez de uma aprovação, e, para determinadas atividades de produção de baixo risco, a demonstração de capacidades de produção não é de todo exigida. Espera-se que os entraves ao ingresso no sistema regulamentar europeu sejam reduzidos, mantendo simultaneamente a segurança da aviação, e que facilitem o desenvolvimento de novos tipos de aeronaves.

4. CONCLUSÃO E PERSPETIVAS PARA O FUTURO

A Comissão exerceu os seus poderes de habilitação para adotar todos estes regulamentos delegados com o objetivo de melhorar a segurança aérea em quase todos os domínios operacionais previstos no Regulamento (UE) 2018/1139.

A Comissão convida o Parlamento Europeu e o Conselho a tomarem nota do presente relatório.

No futuro, a Comissão tenciona exercer os seus poderes delegados para o prosseguimento da execução do Regulamento (UE) 2018/1139.