

Fátima Santos

De: Comissão 4ª - CAE XIII <4CAE@ar.parlamento.pt>
Enviado: 7 de janeiro de 2016 18:04
Para: Assuntos Parlamentares
Cc: Sara Pereira
Assunto: COM(2015)613 - INICIATIVA SELECIONADA – COM PRAZO
Anexos: 1_PT_letter.pdf; COM_2015_613_PT_ACTE_f.pdf; COM_2015_613_PT_ACTE2_f.pdf; SWD_2015_263_PT_DOCUMENTDETRAVAIL_f.pdf; SWD_2015_263_PT_DOCUMENTDETRAVAIL2_f.pdf

Importância: Alta

Excelentíssima Senhora Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores,

A Comissão de Assuntos Europeus recebeu, no dia 6 de janeiro de 2016, a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [COM(2015)613] e documentos de trabalho associados.

Tratando-se de uma iniciativa selecionada para escrutínio pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, no âmbito do Programa de Trabalho da Comissão Europeia para 2015 e que consta da Resolução da Assembleia da República n.º 52/2015, de 15 de maio, junto envio a mesma para análise e elaboração de relatório, no qual devem ser abordadas as questões de substância da iniciativa e, sobretudo, as implicações que a mesma tenha para Portugal, bem como se o objeto da iniciativa recai no âmbito de matérias da competência legislativa reservada da Assembleia da República.

A base jurídica da iniciativa e a observância dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade podem ser objeto de análise por essa Comissão, sem prejuízo das competências específicas da CAE nesta matéria.

As conclusões devem discriminar, separadamente, as questões suscitadas quanto à substância e quanto à observância dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, caso existam.

Por esta iniciativa constituir uma proposta de ato legislativo e para efeitos de análise da conformidade com o princípio da subsidiariedade, nos termos do Protocolo n.º 2 anexo ao Tratado de Lisboa, o prazo de 8 semanas começa a contar no dia 6 de janeiro de 2016, conforme carta da Comissão Europeia, que se anexa.

Solicito, assim, a melhor cooperação por parte de V. Exa, agradecendo que seja dado conhecimento do Relator nomeado à Equipa de apoio à CAE e que o relatório dessa Comissão nos seja enviado até 8 de fevereiro de 2016.

A Equipa de apoio à CAE encontra-se disponível para qualquer esclarecimento e toda a colaboração.

Com os meus melhores cumprimentos,

Regina Bastos
Presidente da Comissão de Assuntos Europeus

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	63
Data: 07/01/16	Proc. n.º 02-08 N.º 208/X



COMISSÃO EUROPEIA
SECRETARIADO-GERAL

Bruxelas, 6.1.2016
SG-Greffe(2016) D/ 50

Assembleia da República
Palácio de S. Bento
P-1249-068 Lisboa

Transmissão nos termos do Protocolo (n.º 2) do Tratado da União Europeia e do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade

Assunto: COM(2015) 613 final, 7.12.2015

A Comissão informa que todas as versões linguísticas do projecto de acto legislativo mencionado em epígrafe foram transmitidas aos parlamentos nacionais e às câmaras dos parlamentos nacionais dos Estados-Membros.

A presente carta dá início ao procedimento previsto no Protocolo (n.º 2) relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade.

No prazo de oito semanas¹ a contar da data da presente carta, pode ser dirigido aos Presidentes do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão um parecer fundamentado expondo as razões pelas quais consideram que o projecto em questão não obedece ao princípio da subsidiariedade.

Pelo Secretário-Geral,

Jordi AYET PUIGARNAU
Director

¹ O período compreendido entre 1 e 31 de Agosto não é incluído no cálculo do período de oito semanas.



Bruxelas, 7.12.2015
COM(2015) 613 final

2015/0277 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

Esta iniciativa faz parte da Estratégia para o setor da aviação, apresentada pela Comissão Europeia em 2015, com vista a reforçar a competitividade do transporte aéreo ao nível da UE. O objetivo é preparar o quadro normativo da UE no domínio da segurança operacional da aviação para os desafios dos próximos dez a quinze anos e, por conseguinte, continuar a oferecer aos passageiros e ao público em geral transportes aéreos seguros e respeitadores do ambiente. Esta iniciativa baseia-se em mais de doze anos de experiência na aplicação do Regulamento (CE) n.º 216/2008¹ e do seu antecessor².

A segurança operacional e a proteção do ambiente são pré-requisitos para um setor da aviação competitivo. Com um volume de tráfego aéreo que, em termos europeus, se deverá aproximar dos 14,4 milhões de voos em 2035 (mais 50% do que em 2012), o objetivo da Comissão é tudo fazer para que o sistema continue a registar um número reduzido de acidentes, permitindo ao setor da aviação da UE crescer de forma segura em termos futuros, contribuindo assim para a sua vantagem competitiva. Para tanto, esta iniciativa visa introduzir uma abordagem da regulamentação sobre segurança operacional baseada no risco e no desempenho, colmatar as lacunas atualmente registadas nesta matéria e melhor ter em conta as interdependências entre a segurança operacional da aviação e os outros domínios técnicos da regulamentação, nomeadamente a segurança pública e a proteção do ambiente.

Embora a segurança operacional da aviação seja o objetivo principal desta proposta, não é o único. Esta proposta deve também ser considerada no contexto das prioridades da Comissão para promover o crescimento e o emprego, o desenvolvimento do mercado interno e o reforço do papel desempenhado pela Europa enquanto protagonista à escala mundial. Esta iniciativa visa contribuir para um setor da aviação e uma indústria aeronáutica competitivos ao nível europeu, geradores de empregos de alto valor e potenciadores de inovação tecnológica, criando um quadro normativo eficaz para a integração de novos modelos de negócio e das tecnologias emergentes. Esta iniciativa propõe, em especial, a criação de um quadro da União para uma integração segura das aeronaves não tripuladas no espaço aéreo europeu.

Esta proposta dá também resposta aos apelos lançados pelos Estados-Membros, indústria e utilizadores do espaço aéreo no sentido de uma abordagem mais proporcionada e flexível da regulamentação sobre segurança operacional e da eliminação das regras que criam restrições ao empreendedorismo ao imporem requisitos demasiado prescritivos. Esta iniciativa propõe, nomeadamente, a introdução de um quadro modulável, que reconhece as diferenças existentes entre os diversos setores da aviação civil e os riscos envolvidos. Esta abordagem deverá beneficiar todo o setor da aviação da União, sendo particularmente adequada para responder às necessidades das pequenas e médias empresas (PME).

¹ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008). Este regulamento foi entretanto alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009, que alargou o seu âmbito de aplicação à segurança operacional dos aeródromos e às questões relacionadas com a segurança da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea.

² Regulamento (CE) n.º 1592/2002, de 15 de julho de 2002, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (JO L 240 de 7.9.2002).

Com a transição para uma abordagem da regulamentação e da supervisão baseadas no risco e no desempenho, os Estados-Membros e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) terão de desenvolver novas qualificações e competências, para além de se manterem permanentemente atualizados sobre as mais recentes tecnologias desenvolvidas pelo setor. Esta iniciativa apoia a consecução destes objetivos, propondo mecanismos mais eficazes de coordenação e de desenvolvimento da investigação e da formação no setor da aviação.

Por último, esta proposta aborda a questão dos desafios que se colocam às autoridades nacionais para conservarem e financiarem os recursos necessários à realização do trabalho de certificação e de supervisão exigido. Para o efeito, a presente iniciativa propõe um quadro para a partilha e o intercâmbio de recursos técnicos entre as autoridades nacionais e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, o que compreende a possibilidade de transferência de responsabilidades pela aplicação da legislação da União, em regime de voluntariado.

- **Coerência com as disposições em vigor no domínio de intervenção**

A presente iniciativa baseia-se nas disposições em vigor na União aplicáveis à segurança operacional da aviação civil, que atualmente constam do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

A proposta coaduna-se com a iniciativa lançada pela Comissão em 2013 no sentido de se acelerar a implementação do Céu Único Europeu (iniciativa SES II +)³. Na preparação da presente proposta, a Comissão teve em conta a sua proposta COM(2013) 409, de 11 de junho de 2013, e os resultados dos debates realizados no Parlamento Europeu e no Conselho sobre as propostas de alteração do Regulamento (CE) n.º 216/2008 relacionadas com a iniciativa SES II +. Para evitar debater em paralelo duas propostas legislativas ligadas ao Regulamento (CE) n.º 216/2008 e dado tratar-se da proposta mais abrangente, as alterações do Regulamento (CE) n.º 216/2008 propostas no âmbito da iniciativa SES II + foram integradas nesta nova proposta, adaptando-as à nova estrutura e redação. Consequentemente, a Comissão não prosseguirá os debates sobre a proposta COM(2013) 409, apresentada em 11 de junho de 2013 como parte da iniciativa SES II +.

Sempre que as alterações propostas no âmbito desta iniciativa tenham impacto noutra legislação da União adotada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho no domínio do transporte aéreo (caso dos inquéritos a acidentes, da comunicação de ocorrências e do licenciamento das transportadoras aéreas), é proposta a adequada alteração dos outros atos da União, de modo a garantir uma abordagem coerente.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente iniciativa está associada e é plenamente consistente com os objetivos estratégicos da Comissão para o período de 2014-2019 no que respeita à promoção do «emprego e

³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Acelerar a implementação do Céu Único Europeu, de 11.6.2013 [COM(2013) 408 final], acompanhada de uma proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea [COM(2013) 409 final], e de uma proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à implementação do Céu Único Europeu, [COM(2013) 410 final].

crescimento» e de um «mercado interno mais aprofundado e mais equitativo, dotado de uma base industrial reforçada».

Esta proposta é também consistente com a «Abordagem comum sobre as agências descentralizadas», acordada em 2012 entre a Comissão, o Parlamento Europeu e o Conselho, pelo que, sempre que pertinente, alinha as disposições aplicáveis à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação pelas cláusulas normalizadas recomendadas na abordagem comum.

Esta iniciativa pretende também tornar os projetos e as operações de aeronaves não tripuladas mais coerentes com o quadro político mais alargado no setor da aviação. As aeronaves não tripuladas são outro tipo de veículos aéreos a que passará a ser prestado um conjunto de novos serviços no mercado europeu da aviação, no contexto do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade. Atendendo a que as aeronaves não tripuladas partilham o espaço aéreo com as outras aeronaves, a segurança das operações deste tipo de aeronaves deverá ser coerente com a política global de segurança da aviação. Por último, as operações de aeronaves não tripuladas devem também ser compatíveis com as regras de tráfego aéreo estabelecidas nas regras do ar comuns⁴.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A proposta baseia-se no artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, que constitui a base jurídica para a adoção de medidas da União relativas ao transporte aéreo.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

Nos termos dos Regulamentos (CE) n.º 1592/2002 e (CE) n.º 216/2008, a União passou a ser responsável pelas matérias relacionadas com a aeronavegabilidade e a compatibilidade ambiental dos produtos aeronáuticos, operações de voo, licenciamento da tripulação de voo, aeródromos e serviços de gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea (ATM/ANS), assim como pela segurança operacional dos operadores de países terceiros. Há, por conseguinte, mais de uma década que a segurança da aviação civil é regulada ao nível da União Europeia. Tal resulta do facto de os transportes aéreos e a produção aeronáutica serem, em larga medida, atividades de carácter transnacional, a que se podem dar melhores respostas à escala da União.

No âmbito da presente iniciativa, é proposta a inclusão de um número limitado de domínios específicos neste quadro da União na área da segurança operacional da aviação, a saber, as aeronaves não tripuladas, a segurança operacional dos serviços de assistência em escala e as questões de segurança suscitadas pelos projetos de aeronaves e de sistemas aeronáuticos, incluindo a cibersegurança.

A construção de aeronaves não tripuladas assume uma dimensão transfronteiras, uma vez que muitas destas aeronaves ou são adquiridas através da Internet ou importadas, pelo menos no caso de algumas peças. Na presença de normas e regras nacionais divergentes, é difícil conseguir o reconhecimento mútuo no mercado interno. Muitos operadores estão também a

⁴ Regulamento de Execução da Comissão (UE) n.º 923/2012, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea.

desenvolver atividades transfronteiriças no que respeita aos serviços para aeronaves não tripuladas. Estão, por exemplo, a ser organizadas inspeções da infraestrutura, que vão desde as plataformas petrolíferas passando pelas linhas de caminho-de-ferro, à escala internacional. Mesmo que as operações tenham um âmbito de aplicação limitado, os operadores deverão poder utilizar as mesmas aeronaves não tripuladas e os mesmos requisitos de operação com o mesmo piloto em diferentes locais da União para incrementar os seus negócios, especialmente quando operam em nichos de mercado. As grandes empresas de distribuição manifestaram a sua intenção de organizar os seus serviços ao nível europeu, o que obriga a estabelecer regras comuns. O princípio da subsidiariedade aplica-se ao nível da implementação das regras operacionais comuns, significando isto que as autoridades dos Estados-Membros realizarão avaliações de risco ao nível local e decidirão sobre o espaço aéreo que deve ser aberto ou fechado às operações de aeronaves não tripuladas e sobre as condições para tal. A maior parte das operações de aeronaves ligeiras não tripuladas tem uma dimensão local, cabendo às autoridades locais avaliar o nível de risco e autorizar o tipo específico de operação.

No que respeita aos serviços de assistência em escala, é necessário tomar medidas a nível da União, tendo em conta o facto de os acidentes relacionados com esta assistência ocuparem o quarto lugar na classificação por número de acidentes registados na última década, e de as iniciativas voluntárias tomadas a nível dos Estados-Membros não terem ainda produzido resultados satisfatórios para eliminar este risco. Atualmente, não existem a nível da União requisitos de segurança diretamente aplicáveis aos prestadores de serviços de assistência em escala. Atendendo a que a assistência em escala faz parte integrante do sistema global de aviação e está ligada a outros domínios da competência da União (nomeadamente os aeródromos e as operações de voo), ao regulamentar esta matéria à escala da União será possível garantir uma abordagem coerente em todos os Estados-Membros. Para garantir uma abordagem proporcionada, propõe-se que a certificação de fornecedores de serviços não seja condição para iniciar operações. A Comissão considera também que os requisitos comuns para a assistência em escala deverão basear-se nas normas e nas melhores práticas reconhecidas do setor. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros deverão passar a dispor dos instrumentos de regulação necessários para garantir uma supervisão eficaz dos prestadores desses serviços.

No que respeita às questões de segurança suscitadas pelos projetos de aeronaves e de sistemas, importa sublinhar que a União está já implicada nalgumas destas matérias. A interação entre o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002⁵ e o atual Regulamento (CE) n.º 216/2008 nem sempre é clara, nomeadamente quanto ao papel desempenhado pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação. Esta iniciativa propõe-se clarificar o papel da União neste domínio, tendo em conta o facto de as questões da proteção contra atos de interferência ilícita estarem indissociavelmente ligadas às questões de segurança operacional suscitadas pelos projetos de aeronaves e pelas operações de voo, matérias que são já da competência da União ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

- **Proporcionalidade**

A proporcionalidade é um dos objetivos principais da presente iniciativa e as medidas destinadas a tornar o atual quadro normativo no domínio da segurança da aviação mais proporcionada fazem parte integrante do pacote final de medidas políticas propostas,

⁵ JO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

conforme explicitado no relatório de avaliação de impacto em anexo (capítulo 6.6). Esta iniciativa propõe a introdução de uma abordagem da regulamentação aplicável no domínio da segurança da aviação baseada nos riscos, e que além de beneficiar todo o setor da aviação, será particularmente adequada para regular a atividade das pequenas e médias empresas.

- **Escolha do instrumento**

Esta proposta não altera o tipo de instrumento utilizado. Desde 2002, quando da adoção do Regulamento (CE) n.º 1592/2002, a segurança operacional da aviação civil na União tem-se regido por regulamentos. A Comissão não vê qualquer razão para alterar esta situação.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Não aplicável.

- **Consulta das partes interessadas**

As partes interessadas foram consultadas em paralelo pela Comissão e pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, no âmbito de duas consultas complementares. Além disso, os serviços da Comissão efetuaram diversas reuniões com os Estados-Membros e as partes interessadas do setor da aviação, a fim de complementarem as consultas públicas com informações adicionais. O [resumo dos resultados da consulta pública da Comissão foi publicado no sítio Web Europa](#). Os principais resultados da consulta pública são os seguintes:

- Verifica-se um largo consenso quanto ao facto de a União ter atingido um nível muito elevado de segurança. Mais de 90 % dos inquiridos «concordam» ou «concordam absolutamente» com a afirmação de que, hoje, é seguro viajar de avião na União;
- Ao mesmo tempo, reconheceram que, no que toca à segurança, não há lugar para complacências. Mais de 70 % dos Estados-Membros e das organizações setoriais que responderam ao inquérito em linha da Comissão consideram que é necessário reforçar a capacidade para identificar e reduzir os riscos para a segurança;
- Além da necessidade de manter o atual nível de desempenho de segurança, a principal preocupação dos Estados-Membros e partes interessadas é a eficácia e a proporcionalidade do sistema vigente. A maioria das organizações que contribuíram para o inquérito da Comissão em linha (82 %) e, em especial, as PME, alegam que as regras existentes são demasiado pormenorizadas e prescritivas e que seria possível manter os atuais níveis de segurança com custos de conformidade mais baixos (83 %). Esta opinião é amplamente partilhada pelos Estados-Membros;
- Os Estados-Membros e a indústria manifestaram a sua preocupação quando à ineficácia dos recursos técnicos atualmente usados pelas autoridades aeronáuticas e à falta de recursos de algumas autoridades nacionais. A maioria (63 %) dos Estados-Membros e das organizações que responderam ao inquérito em linha da Comissão acreditam que algumas autoridades aeronáuticas nacionais não dispõem de recursos humanos nem financeiros suficientes realizar o seu trabalho de supervisão;
- A indústria da construção de aeronaves tem defendido um papel mais ativo da União na promoção de normas europeias no domínio da segurança operacional da aviação civil à escala internacional, nomeadamente no âmbito da Organização da Aviação

Civil Internacional (ICAO), e manifestou a sua preocupação quanto à disponibilidade a longo prazo de recursos da Agência Europeia para a Segurança da Aviação para a certificação de produtos;

- 73 % das organizações que responderam ao inquérito em linha da Comissão chamaram a atenção para as possíveis incoerências, lacunas e sobreposições na aplicação da legislação decorrentes, nomeadamente, das diferentes interpretações do direito pelos Estados-Membros.

Os parceiros sociais da União (que representam as entidades patronais e os trabalhadores) contribuíram para as consultas realizadas pela Comissão e pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação. As organizações representativas dos trabalhadores do setor da aviação chamaram, nomeadamente, a atenção para o facto de a abordagem baseada no desempenho em matéria de segurança da aviação dever complementar e não substituir o atual sistema de regulamentos prescritivos. As organizações representativas dos trabalhadores manifestaram também a sua preocupação quanto à disponibilidade futura de recursos dedicados pelos Estados-Membros à supervisão da segurança e salientaram a necessidade de garantir um nível elevado de formação e de competências do pessoal, tanto a nível de autoridades como do setor da aviação em geral. As organizações representativas dos pilotos manifestaram, nomeadamente, a sua preocupação com o potencial impacto negativo na segurança decorrente de determinadas práticas de contratação das companhias aéreas e outros modelos de negócio inovadores.

Por outro lado, as organizações patronais chamaram a atenção da Comissão para as diferenças na aplicação da legislação pelos Estados-Membros, para o excesso de regulamentação e para a ineficiente utilização dos recursos consagrados à certificação e à supervisão. Os empregadores salientaram, em especial, o facto de, apesar de o setor da aviação operar livremente no mercado interno, a supervisão continuar a ser organizada com base no princípio da responsabilidade individual do Estado-Membro. Para os empregadores, a criação de condições equitativas, a normalização e a estabilidade na aplicação das regras são especialmente importantes. Algumas das organizações patronais preconizam a criação de uma autoridade da aviação civil única à escala da União.

A Comissão concorda de um modo geral com os resultados das consultas públicas, que repercutiu na redação da sua proposta. A capacidade da União para identificar e reduzir os riscos para a segurança operacional deverá ser reforçada pelas disposições da proposta relativas à gestão da segurança, ao Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação e aos programas nacionais de segurança operacional. A introdução no regulamento de uma abordagem baseada no risco e no desempenho deverá permitir criar um quadro normativo mais proporcionado, que tem melhor em conta as diferenças existentes nos diversos tipos de atividades aeronáuticas e os riscos envolvidos. Espera-se que o quadro proposto, que visa a partilha e o intercâmbio de recursos entre as autoridades aeronáuticas nacionais e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, contribua para uma maior eficácia na utilização dos recursos.

No que respeita às aeronaves não tripuladas, foi organizada uma consulta pública separada, que corroborou a necessidade de tomar medidas urgentes ao nível da União para explorar o potencial destas aeronaves, confirmando a contribuição destas tecnologias para o crescimento e o emprego. Os resultados da consulta confirmaram a ideia de que existe uma gama completa de aeronaves não tripuladas pronta para desenvolvimento, mas que a incerteza jurídica e tecnológica impede a sua rápida expansão. A necessidade de obter autorizações específicas e a fragmentação constituem um encargo efetivo. As questões que mais preocupam os

inquiridos são a segurança e a privacidade, que poderão ser geridas com um quadro normativo adequado, que estabelece regras proporcionadas aos riscos e atribui um papel importante às autoridades nacionais.

A atual repartição de competências entre a União e os Estados-Membros no que respeita à regulamentação das aeronaves não tripuladas, assente num limite de 150 kg, é geralmente considerada obsoleta. As regras aplicáveis às aeronaves não tripuladas deverão evoluir para uma abordagem centrada nos riscos, em que o nível de risco de uma operação específica depende de uma série de fatores. No que respeita às questões de segurança pública e de privacidade suscitadas pelas operações de aeronaves não tripuladas, a consulta não aponta para a necessidade de novas regras, mas para uma melhor aplicação das regras existentes, através de uma cooperação mais estreita entre as autoridades nacionais responsáveis pela aviação e pela proteção de dados.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

A Comissão solicitou o [parecer da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, que foi emitido em 16 de março de 2015](#). O parecer assenta nas mais de 6 000 observações apresentadas pelos Estados-Membros e pelas partes interessadas, e propõe um conjunto de alterações nos diferentes domínios da regulamentação técnica aplicável à aviação, incluindo a segurança operacional e a proteção contra atos de interferência ilícita, a investigação, a proteção ambiental e a utilização eficiente dos recursos no âmbito do sistema europeu de segurança operacional da aviação.

A Comissão baseou-se também nos seguintes conhecimentos especializados e recomendações:

1. Dois estudos encomendados para apoiar o processo de avaliação de impacto:
 - O primeiro estudo analisou a disponibilidade, a eficácia na utilização e a evolução dos recursos humanos das autoridades aeronáuticas, bem como o financiamento do sistema europeu de segurança operacional da aviação (estudo de apoio à avaliação da questão dos recursos). Este estudo concluiu que o equilíbrio entre recursos e carga de trabalho tem vindo a deteriorar-se na última década. Além disso, de acordo com o mesmo estudo, é possível distribuir melhor os recursos disponíveis ao nível do sistema. Foram também identificadas insuficiências no domínio das qualificações do pessoal. De acordo com os resultados deste estudo, estes aspetos combinados impedem as autoridades da aviação de realizar todo o seu potencial. Por último, concluiu-se que os diferentes métodos de trabalho usados pelas autoridades aeronáuticas nacionais e os diferentes tipos de financiamento destas autoridades têm um impacto ao nível das condições de concorrência no mercado comum da aviação.
 - O segundo estudo, sobre os sistemas de desempenho e a abordagem baseada no desempenho, explorou a possibilidade de introduzir dados sobre o desempenho da gestão da segurança operacional da aviação (estudo de apoio para avaliação da questão do desempenho). De acordo com as conclusões deste estudo, embora se considere possível introduzir um sistema de desempenho de segurança no setor da aviação civil, adverte-se para os perigos da sua rápida introdução devido a um conjunto de razões de ordem técnica. Quanto à adoção de uma abordagem baseada no desempenho para legislar sobre segurança aeronáutica, as conclusões do estudo apontam para um impacto positivo na segurança da aviação em termos de inovação, embora tal impacto só possa ser descrito em termos qualitativos, dependendo em larga medida de regras específicas, convertidas de um sistema prescritivo para um

sistema baseado no desempenho. Esta situação impede de quantificar antecipadamente os benefícios de uma abordagem da regulamentação sobre segurança no setor da aviação baseada no desempenho. Este estudo foi também objeto de uma avaliação interpares por peritos do setor e dos Estados-Membros.

2. A Comissão teve em conta as recomendações do [subgrupo sobre o futuro sistema normativo da UE no domínio da aviação](#), instituído pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, composto pelos Diretores-Gerais da Aviação Civil de 14 países da UE/EFTA e por representantes da AESA e da Comissão⁶. Por último, foram tidos em conta os resultados da [avaliação externa independente realizada nos termos do artigo 62.º](#) do Regulamento (CE) n.º 216/2008, sobre a aplicação do presente regulamento (artigo 62.º – Avaliação)⁷. Ambas as avaliações recomendaram, entre outras coisas, a alteração de um conjunto de matérias focadas no Regulamento (CE) n.º 216/2008. O resumo das recomendações formuladas no âmbito destas avaliações consta do relatório de avaliação de impacto que acompanha a presente proposta.

- **Avaliação de impacto**

Esta proposta é acompanhada de dois relatórios de avaliação de impacto, que podem ser consultados no seguinte endereço [ligação]. O relatório da avaliação de impacto sobre a revisão do Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi examinado pelo Comité de Avaliação de Impacto, que emitiu um parecer favorável [ligação] em 19 de junho de 2015. O Comité de Controlo da Regulamentação analisou o relatório de avaliação de impacto sobre o desenvolvimento seguro das operações com drones na UE e emitiu um parecer favorável [ligação] em 5 de novembro de 2015.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Esta proposta não abrange as aeronaves tripuladas de conceção muito simples, as aeronaves operadas principalmente numa base local, as aeronaves construídas por amadores, as aeronaves particularmente raras e as aeronaves de que existe apenas um número reduzido. A iniciativa também não abrange os aeródromos fechados ao público, os aeródromos que não oferecem serviços comerciais de transporte aéreo e os aeródromos que não satisfazem determinadas características técnicas mínimas relacionadas com a dimensão e o âmbito das operações.

As microempresas e as PME não estão excluídas do âmbito de aplicação da proposta, não sendo de resto esse o caso com o atual Regulamento (CE) n.º 216/2008. No entanto, a proposta introduz um regime mais proporcionado e modulável, que permitirá melhor ter em conta as diferenças existentes entre empresas, em função da sua dimensão. A introdução de um regime modulável constitui um dos principais objetivos desta proposta. Mais especificamente, no que se refere às PME e à aviação ligeira, há um conjunto de medidas que permitiria reduzir a carga administrativa para estes setores e tornar a regulamentação mais favorável para os pequenos empresários. No domínio da aprovação de projetos de aeronaves, é proposto um procedimento alternativo à certificação do tipo para as aeronaves ligeiras utilizadas em operações de baixo risco. Os construtores de aeronaves ultraleves, que estariam normalmente excluídos do âmbito de aplicação das regras da UE, terão também a

⁶ Conselho de Administração da AESA, subgrupo «Relatório final» (2015), <http://easa.europa.eu/the-agency/governance/management-board/meetings/mb-032014>.

⁷ Artigo 62.º (Avaliação), Relatório final (2013), <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/Article%2062%20Report.pdf>.

possibilidade – se assim o entenderem – de ter os seus produtos regulamentados pela legislação da UE e, por conseguinte, de beneficiar da livre circulação no mercado interno. Os aeroclubes e as associações do setor da aviação ligeira especializada serão autorizados a atuar – sob determinadas condições – como entidades qualificadas, em nome das autoridades nacionais da aviação.

A proposta facilitará também o intercâmbio eletrónico de informações e a introdução de mais tecnologias digitais. A Comissão propõe, designadamente, a criação de um repositório eletrónico de informações pertinentes para as atividades de certificação, supervisão e fiscalização, acessível a todas as autoridades de aviação dos Estados-Membros e à AESA. Determinadas informações constantes do repositório serão igualmente colocadas à disposição do público em geral. Além disso, propõe-se que a Agência fique habilitada a criar mecanismos de cooperação com empresas ou associações de empresas para a recolha, o intercâmbio e a análise de dados, o que permitirá abrir caminho à introdução das tecnologias de megadados na análise da segurança da aviação.

- **Direitos fundamentais**

Esta proposta não tem consequências diretas na proteção dos direitos fundamentais, com exceção dos artigos aplicáveis às operações de aeronaves não tripuladas. As regras criadas para garantir operações seguras com aeronaves não tripuladas contribuirão para uma aplicação mais eficaz das atuais regras em matéria de privacidade e de proteção de dados. Assim, o requisito de segurança, que visa equipar as aeronaves não tripuladas com um dispositivo de identificação como, por exemplo, um *chip* de identificação eletrónica, contribui também para detetar as pessoas que não respeitam a privacidade ou as normas de proteção de dados.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta tem implicações no orçamento da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, previsto na rubrica 06 02 02 do orçamento da UE, conforme explicitado mais em detalhe na ficha financeira legislativa.

A proposta introduz um conjunto de novas atribuições para a Agência, com consequências ao nível da necessidade de postos financiados a partir da contribuição da União. As necessidades de pessoal adicional incidem essencialmente nas seguintes áreas: 1) a coordenação, ao nível da União, da recolha, intercâmbio e análise de dados e de informação (os chamados «megadados»), 2) a criação e gestão de um repositório da União com informações pertinentes para a certificação, supervisão e fiscalização; 3) o trabalho adicional ligado à produção e à aplicação da legislação nos domínios da assistência em escala, do ambiente e da segurança pública, e 4) a criação de um quadro para a transferência de responsabilidades no âmbito do sistema europeu de segurança operacional da aviação, tendo em vista uma melhor utilização dos recursos disponíveis à escala da União.

As lacunas detetadas a nível de recursos humanos serão parcialmente satisfeitas com a reafetação de efetivos, reduzindo assim a necessidade de a Agência recrutar pessoal adicional financiado a partir do orçamento relativo à contribuição da União para 5 postos de agentes temporários e 4 de agentes contratuais.

No anexo X do relatório de avaliação de impacto foi apresentada uma proposta, que assenta na redistribuição das taxas pagas pelo Eurocontrol à Agência pelas atividades desenvolvidas por esta autoridade relacionadas com serviços ATM/ANS, sem aumento de custos para os operadores. Se a Agência fosse autorizada a financiar as suas atividades relacionadas com os trabalhos da autoridade em matéria de ATM/ANS por via dessas taxas, o orçamento resultante

da contribuição da União ficaria disponível para financiar postos adicionais. No artigo 109.º, n.º 1, alínea f), o regulamento proposto dispõe, por conseguinte, que as taxas de rota constituem uma receita da Agência. A atribuição das taxas de rota à AESA obrigará, além disso, a alterar o Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea.

A proposta visa ainda introduzir um mecanismo que permitirá adaptar melhor os níveis de efetivos da Agência financiados pelo orçamento «taxas» às necessidades identificadas.

Neste contexto, importa sublinhar que a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação é uma agência da União parcialmente autofinanciada por taxas. A contribuição da União junto com as contribuições de países terceiros constituem cerca de um terço do seu orçamento, sendo que cerca de dois terços resultam das taxas cobradas à indústria por serviços de certificação e outros. O orçamento que resulta da contribuição da União é distinto do orçamento «taxas» e o sistema contabilístico da Agência distingue claramente entre as atividades ligadas à contribuição da União e as atividades ligadas às taxas, evitando qualquer financiamento cruzado. No caso desta Agência, a contribuição da União não constitui, por conseguinte, uma contribuição de «compensação», como é o caso de outras agências parcialmente autofinanciadas, tendo por base a decisão do legislador de que as taxas deverão refletir os custos reais.

A Comissão propõe que seja examinada a possibilidade de introduzir mais flexibilidade a nível de adaptação do quadro de pessoal da Agência ligado às taxas pagas pela indústria pelos serviços de certificação e outros às flutuações da procura de serviços. Essa flexibilidade deverá, contudo, ficar subordinada ao estabelecimento de indicadores sólidos para medir a carga de trabalho e os resultados da Agência. Trata-se de garantir que o acréscimo de flexibilidade não gera encargos adicionais para o setor. Esses indicadores poderão ter em conta elementos como a duração média das atividades de certificação, o tempo de resposta aos pedidos do setor, o esforço médio por certificado e o rácio das despesas gerais sobre os custos totais da atividade. Em caso de diminuição da procura, a Agência terá de rever em baixa os níveis de efetivos financiados por taxas. A redução de efetivos necessária conseguir-se-á por via do recurso a contratos a termo certo e da rotação normal de pessoal, apoiados num planeamento sólido das atividades futuras.

São vários os fatores que poderão afetar a necessidade de pessoal financiado por taxas. Os fatores suscetíveis de influenciar a procura nos próximos cinco anos são os seguintes:

- A procura de novas aeronaves, com especial incidência na região da Ásia-Pacífico, onde a frota deverá ser multiplicada por três. Esta procura será parcialmente satisfeita por novos tipos de aeronaves construídas nestas regiões, que serão também sujeitas ao processo de certificação da AESA.
- O tráfego global, que deverá aumentar a uma taxa anual de 3 %, o que terá um impacto direto nas atividades da Agência relacionadas com a aeronavegabilidade permanente (supervisão da segurança crítica), uma vez que o trabalho desenvolvido para certificação do tipo é diretamente proporcional à utilização do tipo pelas companhias aéreas.
- As novas tecnologias, nomeadamente o desenvolvimento de aeronaves não tripuladas, de aeronaves elétricas ou de novas tecnologias para dirigíveis.

Os fatores que podem influir no desenvolvimento das novas atividades da Agência incluem:

- O projeto megadados;

- A transferência de responsabilidades dos Estados-Membros para a Agência nos termos dos artigos 53.º, 54.º e 55.º, com base num sistema financiado por taxas;
- O aumento do grau de ameaça para a segurança pública, incluindo no domínio da cibersegurança, que pode obrigar a novas abordagens em matéria de certificação.

A Comissão pretende debater as vantagens da introdução de um novo modelo de flexibilidade para responder às flutuações na carga de trabalho da indústria, garantindo simultaneamente a eficácia através da utilização de indicadores, em cooperação com o Parlamento Europeu e o Conselho, no contexto do Grupo de Trabalho Interinstitucional (GTI) sobre os recursos das agências descentralizadas, cuja próxima reunião está agendada, em princípio, para março de 2016.

Paralelamente, em colaboração com a Agência, a Comissão continuará a trabalhar num conjunto de indicadores que lhe permitam medir a carga de trabalho e os resultados da Agência no tocante às atividades financiadas por taxas. O objetivo é estabelecer em detalhe em que medida um regime de flexibilidade para os postos financiados pelas taxas cobradas poderá funcionar na prática e o seu impacto no quadro de pessoal da Agência.

A exigência de flexibilidade acrescida no plano do ajustamento dos níveis de efetivos no que respeita aos postos financiados pelas taxas cobradas está intimamente ligada à prioridade da Comissão de promover o emprego, o crescimento e o investimento. No caso das atividades financiadas por taxas, o setor aguarda uma resposta em tempo útil e orientada para o mercado, para as necessidades consideradas essenciais para a competitividade do setor da aviação ao nível europeu.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e monitorização, mecanismos de avaliação e de comunicação**

O quadro de monitorização, avaliação e comunicação sobre a presente iniciativa é descrito no capítulo 7 do relatório de avaliação de impacto publicado em anexo. Existe já um vasto conjunto de mecanismos de monitorização e de avaliação que podem ser utilizados, atendendo a que, no domínio da segurança operacional da aviação, a monitorização do desempenho faz parte integrante do quadro normativo da União. A eficácia da medida proposta, uma vez adotada, será objeto de uma avaliação obrigatória, de cinco em cinco anos, como é o caso nos termos do atual Regulamento (CE) n.º 216/2008.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não aplicável.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O texto do regulamento proposto foi objeto de um controlo exaustivo da qualidade da legislação, em resultado do qual a Comissão propõe uma nova estrutura, mais clara, para o regulamento e uma linguagem normalizada, especialmente no capítulo III, relativo aos vários domínios da segurança operacional da aviação.

Todas as disposições relacionadas com as atividades das autoridades nacionais competentes e da Agência no que respeita ao seu trabalho de certificação, supervisão e fiscalização estão agora concentradas no capítulo IV. O capítulo III do regulamento proposto contém as disposições aplicáveis exclusivamente às pessoas singulares ou coletivas sujeitas às disposições do regulamento (isto é, pilotos, organizações responsáveis pela construção de aeronaves, operadores de aeródromos, etc.).

Capítulo I «Princípios»:

Artigo 1.º: Em relação ao atual Regulamento (CE) n.º 216/2008, o regulamento proposto inclui objetivos adicionais e meios suplementares para os atingir.

Artigo 2.º: Este artigo resulta da fusão dos artigos 1.º e 4.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Conselho, cuja redação foi simplificada. A principal alteração consiste na introdução da possibilidade de os Estados-Membros aplicarem certas disposições do novo regulamento às atividades e serviços realizados pelas aeronaves do Estado, nomeadamente as atividades e serviços aduaneiros, policiais, de busca e salvamento, de luta contra incêndios, da guarda-costeira ou afins, bem como aos serviços ATM/ANS prestados pelas forças armadas. Trata-se de uma participação modular, significando isto que, por exemplo, um Estado-Membro poderá usar essa possibilidade para uma ou mais atividades ou serviços. Caberá igualmente ao Estado-Membro em causa decidir em que domínios da regulamentação aplicável ao setor da aviação (aeronavegabilidade, tripulação de voo, operações, etc.) pretende fazer uso da possibilidade de participação. Sempre que usar a possibilidade de participação relativamente a uma atividade, terá de aplicar as disposições pertinentes do novo regulamento e os atos adotados com base no regulamento. Os Estados-Membros poderão também decidir, em qualquer momento, deixar de aplicar as disposições do regulamento às aeronaves do Estado ou aos serviços ATM/ANS prestados pelas forças armadas, sujeito a um período transitório adequado.

Além disso, a lista de aeronaves excluídas do âmbito de aplicação do regulamento (aeronaves do anexo I) foi revista (tendo, por exemplo, sido acrescentadas as pequenas aeronaves com motores elétricos). É igualmente proposto que a Comissão seja autorizada a ajustar, através de um ato delegado, os limites de peso e outros critérios técnicos a preencher pelas aeronaves enumeradas no anexo I. Por último, propõe-se que os construtores das aeronaves enumeradas no anexo I possam requerer que determinados tipos de aeronaves específicas sejam regulados pelas disposições do regulamento. Esta opção de participação foi concebida especificamente para as aeronaves produzidas em série e que poderão beneficiar da livre circulação no mercado único, de acordo com requisitos comuns.

Em qualquer caso, a possibilidade de «participação» ou de «não-participação» está sujeita a certas condições, nomeadamente a uma decisão prévia da Comissão, destinada a assegurar, em especial, a correta aplicação do novo regulamento, o cumprimento dos objetivos fixados no seu artigo 1.º e a transparência e segurança jurídica para todas as partes interessadas.

Artigo 3.º: Procedeu-se à alteração de uma série de definições e ao aditamento de outras, em função das modificações introduzidas nas disposições substantivas da proposta de regulamento. Foram suprimidas as definições de «aeronaves a motor complexas» e de «operação comercial» de acordo com a abordagem baseada nos riscos. Os critérios específicos para os quais estas definições remetem podem ser melhor definidos nos atos delegados. Foram aditadas disposições transitórias no final da proposta de regulamento (artigo 126.º), a fim de assegurar uma transição harmoniosa nos casos em que se procedeu à alteração ou eliminação de uma definição.

Artigo 4.º: Em relação ao Regulamento (CE) n.º 216/2008, foi acrescentado um novo artigo sobre os princípios de base. Este artigo introduz, em especial, o princípio da proporcionalidade, que reflete também a posição do Conselho relativamente à iniciativa SES II + anteriormente proposta pela Comissão, e os critérios a ter em conta na realização das

avaliações de risco que conduzem à formulação e aplicação das medidas tomadas ao abrigo do novo regulamento.

Capítulo II «Gestão da segurança operacional da aviação»:

Artigos 5.º a 8.º: Foi introduzido um novo capítulo dedicado à gestão da segurança, que obriga à adoção do Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação e do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação e transpõe as normas do anexo 19 e as práticas recomendadas da ICAO relacionadas com os programas nacionais de segurança. O artigo 6.º, que diz respeito ao Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação, introduz o conceito de nível aceitável de desempenho de segurança à escala da União. A inclusão deste conceito não resulta, no entanto, no estabelecimento de objetivos de segurança vinculativos para a União ou para os seus Estados-Membros.

Capítulo III «Requisitos substantivos»:

Artigos 9.º a 18.º: Procedeu-se à revisão das disposições do Regulamento (CE) n.º 216/2008 aplicáveis à aeronavegabilidade, de modo a ter em conta a experiência adquirida e a incluir o novo conceito de equipamento não-instalado. O âmbito de aplicação das disposições relativas à certificação da aeronavegabilidade é também extensível a compatibilidade ambiental dos produtos aeronáuticos. As normas ambientais para os produtos deverão continuar a basear-se no anexo 16 da ICAO, mas a União passará a dispor da flexibilidade necessária para adaptar as normas da ICAO às suas necessidades específicas, o que acontece já no caso da segurança. Por último, para as operações de baixo risco, é colocada a possibilidade de avaliar a aeronavegabilidade e a compatibilidade ambiental dos projetos de produtos e peças sem necessidade de certificação. Esta possibilidade poderá ser levada à prática em especial para certas aeronaves usadas no setor da aviação geral. Espera-se também que os construtores das aeronaves enumeradas no anexo I do regulamento recorram a esta flexibilidade ao optar pelo quadro regulamentar da União ao abrigo do artigo 2.º.

A compatibilidade ambiental dos produtos, conforme estabelecida no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, é agora também objeto dos artigos 9.º a 18.º do regulamento proposto (aeronavegabilidade e proteção ambiental). O artigo 75.º passa igualmente a incluir novas disposições em matéria de proteção ambiental.

Artigos 19.º a 25.º: O artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi reformulado nos artigos 19.º a 25.º. Estes artigos passam a abranger a tripulação de cabine e as disposições pertinentes do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, aplicáveis à tripulação de cabine, passam a constar desta secção. O texto relativo à licença de piloto de recreio foi simplificado e o relativo aos médicos de clínica geral foi transferido para o capítulo IV, que incide nas atividades de certificação.

Artigos 26.º a 28.º: O artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi reformulado nos artigos 26.º a 28.º. O requisito de certificação passa a estar limitado às operações de transporte aéreo comercial. Os outros tipos de operações, que passarão a ter de cumprir um requisito de certificação ou de declaração, serão definidos nos atos delegados baseados numa avaliação de risco.

Artigos 29.º a 34.º: O artigo 8.º-A do Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi reformulado nos artigos 29.º a 34.º. Os serviços de assistência em escala passarão a ser abrangidos por esta secção. Propõe-se igualmente que os prestadores de serviços de gestão da placa sejam

autorizados a declarar a sua conformidade com os requisitos aplicáveis, em vez da certificação.

Artigos 35.º a 39.º: O artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi reformulado nos artigos 35.º a 39.º. O texto deste artigo baseia-se no compromisso alcançado no Conselho sobre a iniciativa SES II +. Passou nomeadamente a incluir disposições relacionadas com as declarações apresentadas pelas organizações envolvidas no projeto e no fabrico e manutenção de sistemas e componentes ATM/ANS.

Artigos 40.º a 44.º: O artigo 8.º-C do Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi reformulado nos artigos 40.º a 44.º. Estas disposições não sofreram alterações substanciais em relação ao Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Artigos 45.º a 47.º: Estes artigos criam a base jurídica que permite estabelecer regras de execução para as aeronaves não tripuladas, tendo em conta o âmbito alargado do regulamento proposto.

Mais especificamente:

O artigo 45.º remete para o anexo IX, o qual contém os requisitos essenciais a cumprir pelos projetos de aeronaves não tripuladas, bem como a nível de produção, operação e manutenção, para garantir a segurança das operações.

O artigo 46.º descreve o conjunto de meios para demonstrar o cumprimento dos requisitos essenciais. Atendendo a que as aeronaves não tripuladas podem realizar operações impossíveis de efetuar com aeronaves tripuladas, a gama de riscos associados às operações de aeronaves não tripuladas é muito vasta – indo das operações convencionais de alto risco, passando pelas operações com riscos similares aos da aviação «tripulada», até às operações de muito baixo risco. Para manter regras e procedimentos proporcionados ao risco da operação, é necessário avançar para uma abordagem centrada nas operações, que avalia o risco exato de cada operação ou tipo de operações.

No caso das aeronaves não tripuladas produzidas em série e de baixo risco, propõe-se a utilização dos mecanismos de vigilância do mercado existentes, que se regem pelo Regulamento (CE) n.º 765/2008 e pela Decisão 768/2008, especificamente concebidos para abarcar a produção e a comercialização deste tipo de produtos. No entanto, também neste caso, as autoridades da aviação continuam a estar indiretamente implicadas, uma vez que as limitações de capacidade operacional impostas (por exemplo a proibição de as aeronaves não tripuladas voarem acima de 50 m para manterem um baixo nível de risco) terão que decorrer diretamente dos requisitos aplicáveis à aviação convencional. Dado a Agência não ser responsável pela supervisão dos mecanismos de vigilância do mercado, a Comissão está sempre habilitada a verificar se os Estados-Membros cumprem as suas obrigações. Além disso, o mecanismo de vigilância do mercado assenta nas reclamações fundamentadas apresentadas pelos cidadãos e pelas empresas para detetar produtos não-conformes. Os casos de não-conformidade detetados num determinado Estado-Membro passam a ser comunicados a todo o mercado comum.

Artigos 48.º a 50.º: O artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi reformulado nos artigos 48.º a 50.º. O requisito de autorização passa a estar limitado aos operadores de países terceiros que realizam operações de transporte aéreo comercial. As outras categorias de operações realizadas por países terceiros que passarão a ter de satisfazer um requisito de autorização ou de declaração deverão ser definidas nos atos delegados com base numa

avaliação de risco. Foi também tornado claro, em conformidade com a prática corrente, que o requisito de autorização a cumprir pelos operadores de países terceiros não se aplica aos sobrevoos.

Capítulo IV «Sistema comum de supervisão e de fiscalização»:

Artigo 51.º: Todas as disposições do Regulamento (CE) n.º 216/2008, relativas às atividades de certificação, supervisão e fiscalização a cargo das autoridades nacionais competentes e da Agência passaram a constar deste artigo. Além disso, é proposta uma base jurídica clara, que habilita a Comissão a adotar, por meio de atos delegados, requisitos para os sistemas de gestão das autoridades, a qualificação dos inspetores, as condições de realização de inspeções e outras atividades de supervisão, as inspeções na placa e a imobilização de aeronaves em caso de não-conformidade.

Artigos 52.º a 54.º: Em relação ao Regulamento (CE) n.º 216/2008, foi adotado um conjunto de novas disposições relativas à cooperação entre as autoridades competentes dos Estados-Membros, a Comissão e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação no que respeita à certificação, supervisão e fiscalização. Foi introduzido um mecanismo de partilha e de intercâmbio de inspetores da aviação e de outros peritos, a par de um mecanismo de financiamento específico para apoiar os Estados-Membros na supervisão cooperativa. Além disso, a possibilidade de transferir competências dos Estados-Membros para a Agência (atualmente aplicável às instalações de produção e aos dispositivos de treino de simulação de voo) foi alargada a todo o tipo de atividades. De igual modo, foi introduzido um quadro para a transferência de responsabilidades entre Estados-Membros. O artigo 54.º introduz a possibilidade de as organizações que operam a nível internacional optarem pela Agência como autoridade competente. A maioria das medidas propostas ao abrigo destes artigos tem caráter voluntário.

Artigo 55.º: É proposta uma nova disposição para reduzir as possíveis deficiências sistémicas identificadas a nível dos Estados-Membros no domínio da supervisão da segurança. Este mecanismo de supervisão de emergência deve ser utilizado como uma medida de último recurso, de natureza temporária, propondo-se que possa ser acionado/desativado por uma decisão da Comissão, com base em critérios claros estabelecidos na legislação.

Artigo 56.º: As declarações passam a constar do âmbito de aplicação desta disposição.

Artigo 57.º: Este artigo passa a incluir a possibilidade de aceitação de certificados estrangeiros e documentação equivalente, com base nas condições definidas nos atos delegados. Propõe-se ainda a eliminação das disposições do atual Regulamento (CE) n.º 216/2008 que tratam dos acordos bilaterais sobre segurança da aviação.

Artigo 58.º: Foram clarificadas as disposições aplicáveis no domínio da acreditação de entidades qualificadas. A proposta vai no sentido de as entidades qualificadas poderem beneficiar de uma prerrogativa para emitir, revogar e suspender certificados, em nome da Agência ou da autoridade nacional competente. Foi introduzido o princípio do reconhecimento das acreditações das entidades qualificadas, sem prejuízo do direito que assiste aos Estados-Membros de decidir sobre a entidade qualificada a quem são atribuídas funções de certificação e de supervisão. É também apresentada a possibilidade de os Estados-Membros procederem à acreditação conjunta de uma entidade qualificada.

Artigos 59.º e 60.º: O artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi dividido em dois artigos separados. O artigo 59.º abrange as medidas de caráter urgente, ao passo que o

artigo 60.º abrange as medidas de flexibilidade. Em conformidade com a abordagem baseada nos riscos, propõe-se que a Agência e a Comissão avaliem apenas as medidas com um período de duração superior aos das estações aeronáuticas das companhias aéreas (oito meses).

Artigos 61.º a 63.º: Estes artigos abrangem as informações, incluindo os dados, relevantes para aplicação do novo regulamento proposto. Os novos elementos dizem respeito ao papel desempenhado pela Agência na coordenação da recolha, intercâmbio e análise da informação ao nível da União. As disposições relativas à proteção das informações e das fontes de informação são alinhadas pelo Regulamento (UE) n.º 376/2014, relativo à comunicação de ocorrências. É criada uma base jurídica para o novo repositório de informações pertinentes para as atividades de certificação, supervisão e fiscalização, cuja gestão incumbirá à Agência. Propõe-se que este repositório seja também utilizado pelos Estados-Membros para troca de informações sobre a aptidão médica dos pilotos.

Capítulo V «Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação»:

Artigos 64.º e 65.º: No artigo 64.º, foram acrescentadas três novas atividades para a Agência (assistência às autoridades competentes nacionais, apoio à Comissão na aplicação dos regimes de desempenho da aviação e cooperação com outros organismos da União, nomeadamente a Agência Europeia das Substâncias Químicas ou a Agência Europeia de Defesa, sobre questões técnicas relacionadas com a aviação civil). Os artigos 18.º e 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, sobre as medidas da responsabilidade da Agência, foram fundidos no artigo 65.º.

Artigos 66.º e 67.º: Estes artigos foram alinhados pelas alterações do capítulo III, secções I e II, regulamento proposto. A responsabilidade da Agência no que respeita à aprovação das organizações não estabelecidas na União ficou limitada às organizações localizadas fora do território da responsabilidade de um Estado-Membro ao abrigo da Convenção de Chicago. Esta alteração clarifica a questão da autoridade competente para aprovação das organizações localizadas nos países e territórios ultramarinos dos Estados-Membros. Tendo por base a experiência adquirida, foram também introduzidas alterações no que respeita à responsabilidade da Agência a nível de certificação de dispositivos de treino de simulação de voo.

Artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008: As disposições relativas às limitações do tempo de voo foram aditadas aos artigos 28.º, n.º 1, alínea f), e 65.º, n.º 7, enquanto as disposições relativas às medidas a tomar pela Agência em caso de urgência foram transferidas para o artigo 65.º, n.º 6.

Artigo 68.º: As alterações baseiam-se essencialmente no compromisso alcançado no Conselho sobre a iniciativa SES II +. Este artigo incide, nomeadamente, no conceito de declaração de conformidade. Por razões de clareza, este artigo propõe uma nova estrutura, em que o n.º 1 abrange as organizações e o n.º 2 os sistemas e componentes. No que respeita aos sistemas e componentes, a competência da Agência está sujeita a condições – esta só será responsável pela certificação de sistemas e componentes nos casos previstos nos atos delegados adotados pela Comissão.

Artigo 69.º: A responsabilidade da Agência no que respeita à aprovação das organizações não estabelecidas na União ficou limitada às organizações localizadas fora do território da responsabilidade de um Estado-Membro ao abrigo da Convenção de Chicago. Esta alteração

clarifica a questão da autoridade competente para aprovação das organizações localizadas nos países e territórios ultramarinos dos Estados-Membros.

Artigo 70.º: Em relação à disposição correspondente do Regulamento (CE) n.º 216/2008, foi aditado um novo número, que abrange a assistência prestada pela Agência à Comissão na execução do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Artigo 71.º: Esta disposição corresponde ao artigo 55.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008. A formulação deste artigo foi atualizada, de modo a refletir as abordagens mais recentemente adotadas pela Comissão no que se refere aos inquéritos efetuados pelas instituições e pelos organismos da União nos territórios dos Estados-Membros. Em especial, ficou mais claro que os poderes de inquérito da Agência devem ser exercidos no respeito das disposições aplicáveis do direito nacional do Estado-Membro em que este é realizado.

Artigo 72.º: O artigo foi adaptado com base na experiência já adquirida em termos de execução. Em especial, foi tornado mais claro que, em princípio, só deverão ser aplicadas coimas se as outras medidas executórias forem inadequadas ou desproporcionadas.

Artigo 73.º: O artigo 24.º e o artigo 54.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 foram fusionados neste artigo. A redação deste artigo foi atualizada, de modo a refletir as abordagens mais recentes adotadas pela Comissão no que se refere aos inquéritos efetuados pelas instituições e organismos da UE nos territórios dos Estados-Membros. Em especial, ficou mais claro que os poderes de inquérito da Agência devem ser exercidos no respeito das disposições aplicáveis do direito nacional do Estado-Membro em que este é realizado. Foi também aditada uma disposição que obriga a Agência a incluir no seu relatório anual sobre segurança um resumo das informações sobre a aplicação, pelos Estados-Membros, das disposições do novo regulamento e das regras de execução adotadas com base no regulamento.

Artigo 74.º: Foi alargado o âmbito de aplicação do artigo atual, que mandata a Agência para assistir a Comissão na identificação das áreas-chave da investigação relacionadas com os domínios abrangidos pelo regulamento. Além disso, é atribuído à Agência um papel de apoio na preparação e execução dos programas de investigação da União. Esta disposição confere ainda à Agência a possibilidade de participar em projetos de investigação nas suas áreas de especialização, através de subvenções *ad hoc* ao abrigo do Programa-Quadro de Investigação e Inovação da União ou de outros programas de financiamento.

Artigo 75.º: Foi aditado um novo artigo, que incide na proteção ambiental no setor da aviação civil. Embora não alargue o atual âmbito de atuação da União, assenta nas interdependências que podem existir entre as medidas ambientais (por exemplo, a proibição de determinadas substâncias químicas) e os outros domínios técnicos da regulamentação aplicável ao setor da aviação. Além disso, mandata a Agência para assistir a Comissão na definição e coordenação das políticas de proteção ambiental no setor da aviação e cria a base jurídica para um relatório sobre a questão da proteção ambiental no setor da aviação, que deverá ser publicado pela Agência de três em três anos.

Artigo 76.º: Foi aditado um novo artigo sobre os aspetos técnicos da segurança contra atos de interferência ilícita diretamente ligados à segurança operacional da aviação. Em primeiro lugar, o artigo incide nas interdependências que podem existir entre as medidas de proteção contra atos de interferência ilícita (como por exemplo, os sistemas de bloqueamento da porta da cabine de pilotagem) e a segurança operacional da aviação. O artigo prevê também a possibilidade de a Comissão recorrer às competências especializadas da Agência para aplicar

o Regulamento (CE) n.º 300/2008. Por último, o artigo propõe a criação de um processo que permitirá à Agência tomar medidas que se inscrevem no âmbito das suas competências, tais como as diretivas de aeronavegabilidade ou os boletins de informação de segurança, de modo a proteger a aviação civil contra os atos de interferência ilícita. Propõe-se que essas medidas sejam tomadas pela Agência com o acordo da Comissão e após consulta aos Estados-Membros. Antes de aprovar a medida prevista pela Agência, a Comissão poderá solicitar o parecer do Comité para a Segurança da Aviação, instituído ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

Artigo 77.º: As novas disposições constantes deste artigo propõem, no n.º 4, a criação de um repositório de informações sobre as diferenças entre as normas e práticas recomendadas da ICAO, por um lado, e as disposições do regulamento proposto e dos seus atos delegados e de execução a adotar com base no regulamento, por outro. O n.º 5 passa a incluir uma disposição sobre a colaboração entre a Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes através de uma rede de peritos. Por último, o n.º 6 clarifica a possibilidade de a Agência desenvolver a cooperação técnica e a assistência aos países terceiros com base em subvenções *ad hoc*.

Artigos 78.º a 80.º: Estes três novos artigos são propostos para definir o papel da Agência ao nível da gestão de crises, da oferta de formação no domínio da aviação e da implementação do Céu Único Europeu.

Artigos 81.º a 103.º: Em relação ao Regulamento (CE) n.º 216/2008, as alterações propostas refletem a experiência adquirida até à data e as cláusulas normalizadas para as agências da União introduzidas com base na «Abordagem comum sobre as agências descentralizadas», de 2012, sendo nomeadamente proposta a criação de um Conselho Executivo para assistir o Conselho de Administração da Agência. A criação de delegações locais passou a ficar subordinada à aprovação da Comissão, do Conselho de Administração e do Estado-Membro em causa. As regras aplicáveis às Instâncias de Recurso foram clarificadas.

Artigos 104.º e 105.º: Foram revistas as disposições sobre os métodos de trabalho da Agência, tendo em conta as práticas existentes.

Artigos 106.º a 108.º: Em relação ao Regulamento (CE) n.º 216/2008, as alterações propostas refletem a experiência adquirida até à data e as cláusulas normalizadas para as agências da União introduzidas com base na «Abordagem comum sobre as agências descentralizadas», de 2012, e no Regulamento Delegado (UE) n.º 1271/2013 da Comissão, de 30 de setembro de 2013, que institui o Regulamento Financeiro-Quadro dos organismos referidos no artigo 208.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸. Além disso, foram simplificadas as disposições relativas à tradução dos documentos da Agência (a tradução será efetuada tendo em conta a relevância do documento para efeitos da segurança).

Artigos 109.º a 114.º: Em relação ao Regulamento (CE) n.º 216/2008, as alterações propostas refletem a experiência adquirida até à data e as cláusulas normalizadas para as agências da União incluídas com base na «Abordagem comum sobre as agências descentralizadas», de 2012, e no Regulamento Delegado (UE) n.º 1271/2013 da Comissão. Nos termos do artigo 109.º, n.º 1, propõe-se ainda que a Agência seja autorizada a receber financiamento *ad hoc* mediante a introdução de subvenções, enquanto fonte adicional de receitas. As taxas de

⁸ JO L 328 de 7.12.2013, p. 42.

navegação aérea cobradas pelas autoridades pela prestação de serviços ATM/ANS são apresentadas como uma fonte de receitas suplementar. Estas duas fontes de financiamento adicionais, bem como a possibilidade de ajustar os níveis de efetivos financiados por taxas às necessidades do mercado foram também elementos sugeridos pelo Parlamento Europeu no contexto dos debates sobre a iniciativa SES II + da Comissão. O artigo 109.º, n.º 5, estabelece que a Agência dispõe de um quadro de pessoal e de uma gestão de recursos financiados por taxas, que lhe permitam dar rapidamente resposta à flutuação nas receitas provenientes dessas taxas. Esta disposição deverá ser lida em conjugação com o artigo 109.º, n.º 6, o qual estabelece que, no caso do pessoal financiado a partir do orçamento «taxas» apresentado pela Agência com base na carga de trabalho e em indicadores de resultados, o projeto de quadro de pessoal deverá refletir os recursos necessários para satisfazer a procura de serviços de certificação e outros por parte da indústria, de forma eficiente e tempestiva, contribuindo assim para a competitividade do setor da aviação europeia. Esta abordagem deverá também aplicar-se à eventual transferência de competências dos Estados-Membros para a Agência, conforme proposto nos artigos 53.º a 55.º. Por último, quando da preparação do projeto de orçamento geral, deverão ser igualmente tidos em conta os recursos necessários para satisfazer as necessidades do mercado.

Artigo 115.º: O artigo foi alterado, de modo a descrever mais claramente as atividades financiadas por taxas. Além disso, foi tornado claro que, em caso de resultados orçamentais significativamente positivos ou negativos recorrentes, as taxas terão de ser adaptadas.

Capítulo VI «Disposições finais»:

Artigos 116.º e 117.º: Estas disposições dizem respeito aos poderes da Comissão para adotar os atos delegados e de execução necessários ao abrigo do novo regulamento e estabelecem as condições para o exercício dessa delegação.

Artigo 118.º: Este artigo foi alterado de modo a tornar mais clara a participação de países terceiros europeus no trabalho da Agência, assim como o papel da Agência no estabelecimento de acordos de cooperação com estes países.

Artigo 119.º: Trata-se de um novo artigo, decorrente da «Abordagem comum sobre as agências descentralizadas», de 2012, que estabelece a necessidade de celebração de um Acordo de Sede entre a Agência e o Estado-Membro de acolhimento.

Artigo 120.º: Este artigo remete para as sanções estabelecidas pelos Estados-Membros em caso de violação das regras e corresponde ao artigo 68.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Artigo 121.º: Esta disposição estabelece as regras aplicáveis ao tratamento de dados pessoais.

Artigo 122.º: Este artigo revoga o atual Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Artigo 123.º: Esta disposição introduz as alterações necessárias no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, de modo a, no que respeita aos certificados de operador aéreo (COA), permitir as transferências de competências entre os Estados-Membros e a Agência e entre os próprios Estados-Membros. Além disso, é proposta a eliminação do requisito de aprovação prévia para os acordos de locação com tripulação que não envolvem operadores de países terceiros. Por último, a alteração clarifica que as aeronaves utilizadas por uma transportadora aérea da União podem também, em caso de locação sem tripulação, ser matriculadas num país terceiro.

Artigo 124.º: Este artigo altera as regras da União estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 996/2010 em matéria de inquéritos a acidentes, de modo a evitar que os organismos competentes tenham de realizar uma investigação completa dos acidentes registados com pequenas aeronaves não tripuladas, que não tenham implicações no conjunto do sistema.

Artigo 125.º: Esta disposição altera as regras da União relativas à comunicação de ocorrências estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 376/2014, a fim de evitar que as ocorrências com pequenas aeronaves não tripuladas com um impacto negligenciável na segurança do sistema de aviação criem estrangulamentos nas linhas de comunicação de ocorrências.

Artigo 126.º: Este artigo prevê disposições transitórias no que respeita às definições eliminadas ou alteradas pelo regulamento proposto e que continuam a constar dos regulamentos de execução adotados com base no Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Anexo I: É proposto o aditamento, no âmbito de aplicação do anexo, das aeronaves elétricas leves (a mudança de sistema de propulsão e o acrescentamento de baterias aumenta a massa da aeronave para um tipo de aeronave equivalente). É igualmente proposta a exclusão do âmbito de aplicação do novo regulamento dos balões de ar quente pequenos, monolugar, e o ajustamento dos limites de peso dos planadores. As aeronaves não tripuladas passam a constar do anexo IX.

Anexo II: Em relação ao Regulamento (CE) n.º 216/2008, a principal alteração prende-se com a necessidade de tornar claro que os projetos de aeronaves devem ter em conta os aspetos ligados à cibersegurança (1.3.5). Além disso, reflete a experiência adquirida com a aplicação prática deste regulamento e introduz o conceito de equipamento não-instalado (incluindo os requisitos essenciais aplicáveis).

Anexo III: Foi adicionado um novo anexo, que inclui os requisitos essenciais para a compatibilidade ambiental dos produtos, conforme previsto no artigo 9.º.

Anexo IV: A principal alteração incide na introdução de requisitos essenciais adicionais para os tripulantes de cabine. Além disso, reflete a experiência adquirida com a aplicação prática do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Anexo V: As questões relacionadas com a compatibilidade ambiental são abordadas na secção 6. Foram suprimidos os requisitos essenciais para os tripulantes de cabine, que constavam do Regulamento (CE) n.º 216/2008, dado serem agora exaustivamente abordados no anexo IV do novo regulamento. A redação da secção 8, que incide nos requisitos essenciais adicionais para determinadas categorias de operações mais complexas, foi alinhada pela redação do artigo 27.º do novo regulamento. As questões suscitadas pela cibersegurança foram aditadas na secção 8.4. Por último, foi tida em conta a experiência adquirida com a aplicação prática do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Anexo VI: Foi acrescentada uma precisão no que respeita às condições de acreditação das organizações criadas para promover a aviação desportiva ou de recreio enquanto entidades qualificadas. Essas condições dizem respeito à gestão e prevenção de conflitos de interesses.

Anexo VII: Foram acrescentados os requisitos essenciais aplicáveis aos serviços de assistência em escala (secção 4). Além disso, este anexo passou a refletir a experiência adquirida com a aplicação prática do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Anexo VIII: Os requisitos essenciais relacionados com as informações e dados aeronáuticos (ponto 2.1.3) e a integridade dos sistemas e componentes (ponto 3.3) passaram a incluir as questões da cibersegurança. Além disso, as alterações refletem o compromisso alcançado no Conselho sobre a iniciativa SES II+ anteriormente proposta pela Comissão.

Anexo IX: Este anexo, a que se referem os artigos 45.º, 46.º e 47.º, inclui os requisitos essenciais para as aeronaves tripuladas no que respeita à aeronavegabilidade, às operações e às empresas envolvidas. Os requisitos essenciais estabelecem também a base para a definição de regras de execução, que passarão a constituir a «legislação comunitária de harmonização», na aceção do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

Anexo X: O quadro de correspondência inclui uma correlação entre as disposições do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as disposições constantes da proposta de novo regulamento.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁰,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) É necessário garantir em permanência um nível elevado e uniforme de segurança operacional e de proteção ambiental no setor da aviação civil, mediante a adoção de regras de segurança comuns e de medidas que assegurem que os produtos, as pessoas e as organizações envolvidas na atividade de aviação civil ao nível da União cumprem essas regras e as adotadas para proteger o ambiente.
- (2) Além disso, as aeronaves de países terceiros que chegam, partem ou realizam operações no território em que se aplicam as disposições do Tratado da União Europeia (TUE) e do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) (a seguir designados por «Tratados») deverão ser objeto de supervisão adequada, à escala da União, dentro dos limites estabelecidos pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de dezembro de 1944 («Convenção de Chicago»), em que todos os Estados-Membros são partes.
- (3) Não seria adequado sujeitar todas as aeronaves a regras comuns. Em especial, tendo em conta os riscos limitados para a segurança da aviação civil, as aeronaves de conceção simples ou operadas principalmente numa base local, bem como as aeronaves construídas por amadores ou particularmente raras ou de que existe apenas um número reduzido, deverão permanecer sob o controlo regulamentar dos Estados-Membros, sem que o presente regulamento obrigue os outros Estados-Membros ao reconhecimento desses dispositivos nacionais.

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ JO C , , p. .

- (4) Deverá contudo ficar prevista a possibilidade de aplicar determinadas disposições em conformidade com o presente regulamento a certos tipos de aeronaves não abrangidas pelo mesmo, especialmente as produzidas industrialmente e que poderão beneficiar da livre circulação no território da União. Por conseguinte, as organizações envolvidas nos projetos desses tipos de aeronaves deverão ser autorizadas a requerer à Comissão a adoção de uma decisão sobre a aplicação dos requisitos da União em matéria de projeto, construção e manutenção de aeronaves aos novos tipos de aeronaves que deverão ser colocadas no mercado por essas organizações.
- (5) Não seria adequado sujeitar todos os aeródromos a regras comuns. Os aeródromos não abertos ao uso público e os aeródromos utilizados principalmente para voos recreativos ou serviços comerciais de transporte aéreo que não sejam realizados de acordo com procedimentos de voo por instrumentos e cujas pistas pavimentadas tenham uma extensão inferior a 800 metros deverão permanecer sob o controlo regulamentar dos Estados-Membros, sem que o presente regulamento obrigue os outros Estados-Membro ao reconhecimento desses dispositivos nacionais.
- (6) Os Estados-Membros deverão ser autorizados a isentar os aeródromos com volumes de tráfego reduzidos da aplicação das disposições do presente regulamento, sujeito à autorização prévia da Comissão e desde que os aeródromos em causa atinjam os objetivos comuns de segurança mínimos estabelecidos nos requisitos essenciais relevantes. Quando um Estado-Membro concede tais isenções, estas deverão também ser aplicáveis ao equipamento utilizado no aeródromo em causa e aos prestadores de serviços de gestão da placa e de assistência em escala que operam nos aeródromos isentos. As isenções concedidas pelos Estados-Membros aos aeródromos antes da entrada em vigor do presente regulamento deverão permanecer válidas, assegurando simultaneamente que as informações relativas às isenções são acessíveis ao público.
- (7) Os Estados-Membros poderão considerar preferível, nomeadamente para garantir a segurança ou a interoperabilidade ou obter ganhos de eficiência, aplicar as disposições do presente regulamento em vez da sua legislação nacional às aeronaves do Estado e aos serviços de gestão de tráfego aéreo («ATM») e de navegação aérea («ANS») fornecidos pelos militares, devendo ser autorizados a usar dessa possibilidade. A Comissão deverá dispor dos poderes de execução necessários para decidir sobre esses pedidos. Os Estados-Membros que façam uso dessa possibilidade deverão cooperar com a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por «Agência»), nomeadamente fornecendo todas as informações necessárias para confirmar se a aeronave e as atividades em causa cumprem as disposições aplicáveis do presente regulamento.
- (8) As medidas tomadas em conformidade com o presente regulamento para regulamentar a segurança da aviação civil ao nível da União, incluindo os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, deverão corresponder e ser proporcionadas à natureza e aos riscos associados aos vários tipos de operações e de atividades abrangidas. Essas medidas deverão também, na medida do possível, ser formuladas de forma a incidir nos objetivos a alcançar, admitindo simultaneamente diferentes meios para atingir esses objetivos. Essas medidas deverão contribuir para alcançar os níveis de segurança requeridos de forma mais eficiente em termos de custos e incentivar a inovação técnica e operacional. Para tal, deverá ser feito uso das normas e práticas reconhecidas do setor, que se considere garantirem o cumprimento dos requisitos essenciais estabelecidos no presente regulamento.

- (9) A aplicação de princípios de gestão da segurança sólidos é essencial para a constante melhoria da segurança da aviação civil na União, antecipando novos riscos neste domínio e fazendo melhor uso dos limitados recursos técnicos. É, por conseguinte, necessário criar um quadro comum para o planeamento e a execução de medidas destinadas a reforçar a segurança. Para o efeito, deverá ser elaborado um Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação e um Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação à escala da União. Cada Estado-Membro deverá também elaborar um programa nacional de segurança operacional da aviação, em conformidade com os requisitos definidos no anexo 19 da Convenção de Chicago. Esse programa deverá ser acompanhado por um plano que descreve as medidas a tomar pelo Estado-Membro para reduzir os riscos identificados no domínio da segurança.
- (10) Em conformidade com o disposto no anexo 19 da Convenção de Chicago, os Estados-Membros devem fixar um nível aceitável de desempenho de segurança no que respeita às atividades aeronáuticas sob a sua responsabilidade. Para assistir os Estados-Membros no cumprimento deste requisito, de forma coordenada, o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação deverá estabelecer um nível de desempenho de segurança aceitável ao nível da União para as diferentes categorias de atividades aeronáuticas. Esse nível de desempenho de segurança aceitável não deverá ter caráter vinculativo, mas traduzir a ambição da União e dos Estados-Membros em matéria de segurança da aviação civil.
- (11) A Convenção de Chicago prevê normas mínimas para garantir a segurança da aviação civil e a proteção ambiental neste domínio. Os requisitos essenciais da União e as regras de aplicação estabelecidas no presente regulamento deverão garantir o cumprimento, de modo uniforme, das obrigações que incumbem aos Estados-Membros decorrentes da Convenção de Chicago, nomeadamente no que respeita aos países terceiros. Sempre que as regras da União sejam diferentes das normas mínimas estabelecidas pela Convenção de Chicago, os Estados-Membros deverão notificar a Organização da Aviação Civil Internacional em conformidade.
- (12) De acordo com as normas e práticas recomendadas previstas pela Convenção de Chicago, deverão ser estabelecidos requisitos essenciais para os produtos aeronáuticos, as peças, o equipamento não-instalado, os aeródromos e os serviços ATM/ATS. Além disso, deverão também ser definidos requisitos essenciais para as pessoas e organizações envolvidas na operação de aeronaves, exploração de aeródromos e prestação de serviços ATM/ANS, bem como para as pessoas e produtos implicados na formação e nos exames médicos de tripulantes de voo e de controladores de tráfego aéreo.
- (13) Os requisitos essenciais para a compatibilidade ambiental dos projetos de produtos aeronáuticos deverão abranger o ruído e as emissões produzidas pelas aeronaves e permitir à União definir as normas técnicas detalhadas necessárias para proteger o ambiente e a saúde humana dos efeitos nocivos das operações aéreas. Esses requisitos deverão basear-se nas normas e práticas recomendadas estabelecidas pela Convenção de Chicago.
- (14) A União deverá igualmente definir requisitos essenciais para a prestação de serviços de assistência em escala seguros.
- (15) Tendo em conta o crescente nível de dependência da aviação civil das modernas tecnologias da informação e comunicação, deverão ser definidos requisitos essenciais para garantir a segurança das informações utilizadas pelo setor.

- (16) Os produtos aeronáuticos, peças e equipamentos não-instalados, aeródromos e seu equipamento, operadores de aeronaves e de aeródromos e sistemas e prestadores de serviços ATM/ANS, bem como os pilotos, controladores de tráfego aéreo e pessoas, produtos e organizações envolvidas na sua formação e exames médicos, deverão ser certificados ou licenciados uma vez comprovado o cumprimento dos requisitos essenciais pertinentes ou, quando aplicável, dos outros requisitos estabelecidos nos termos do presente regulamento. A Comissão deverá ficar habilitada a adotar as regras de execução necessárias para a emissão desses certificados e, se for caso disso, a apresentação de declarações para esse efeito, tendo em conta os objetivos do regulamento e a natureza e o risco da atividade específica em causa.
- (17) As organizações envolvidas no projeto e no fabrico de produtos e peças aeronáuticas deverão poder declarar a conformidade desses projetos de produtos e peças com as normas industriais pertinentes, caso se considere que garantem um nível de segurança aceitável. Essa possibilidade deverá ser limitada aos produtos utilizados pelas aeronaves ligeiras e da aviação de recreio, de acordo com restrições e condições adequadas, de modo a garantir a segurança.
- (18) Uma vez que as aeronaves não tripuladas também realizam operações no espaço aéreo juntamente com as aeronaves convencionais, o presente regulamento deverá abranger essas aeronaves, independentemente da sua massa operacional. As tecnologias para aeronaves não tripuladas permitem atualmente uma vasta gama de operações que deverão ser sujeitas a regras, que deverão ser proporcionais ao risco da operação específica ou tipos de operações.
- (19) As regras aplicáveis às aeronaves não tripuladas deverão, na medida do possível, contribuir para garantir a observância dos direitos consagrados na legislação da União Europeia, em especial o direito ao respeito pela vida privada e familiar, consagrado no artigo 7.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, e o direito à proteção dos dados pessoais, consagrado no artigo 8.º da mesma Carta e no artigo 16.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»), tal como regulamentado na Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que respeita ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados¹¹.
- (20) No caso de alguns tipos de aeronaves não tripuladas, não será necessário aplicar as disposições do presente regulamento relativas à certificação, supervisão e fiscalização, nem as disposições relativas à Agência, para alcançar níveis adequados de segurança. Nesses casos, deverão ser aplicáveis os mecanismos de vigilância do mercado previstos para os produtos na legislação de harmonização da União.
- (21) Para atingir os objetivos do presente regulamento, a Comissão, a Agência e as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão, partilhando recursos e trabalhando em conjunto, atuar como um sistema europeu único de segurança operacional da aviação.
- (22) A Agência e as autoridades competentes nacionais deverão trabalhar em parceria para detetar melhor as situações de falta de segurança e tomar as medidas corretivas adequadas. Os Estados-Membros devem, em especial, poder transferir entre si ou para

¹¹ Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que respeita ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

a Agência as responsabilidades estabelecidas no presente regulamento em matéria de certificação, supervisão e fiscalização, nomeadamente, se necessário, para reforçar a segurança e utilizar mais eficientemente os recursos. É igualmente necessário, conforme o caso, apoiar os Estados-Membros na realização desse trabalho, em especial a supervisão cooperativa e transfronteiras, através da criação de um quadro eficiente para a partilha e o intercâmbio de inspetores da aviação e outros especialistas com competências relevantes.

- (23) Deverá ser criado um mecanismo de supervisão de emergência, a acionar pela Comissão sempre que provas verificadas apontem para uma grave e persistente falta de capacidade de um Estado-Membro para realizar eficazmente todo ou parte do trabalho de certificação, supervisão e fiscalização que lhe incumbe por força do presente regulamento. Assim, caso essa situação ponha em perigo a segurança e não seja adequadamente resolvida pelo Estado-Membro em causa, a Agência deverá poder assumir temporariamente essa responsabilidade.
- (24) Para alcançar os principais objetivos do presente regulamento, bem como os objetivos relacionados com a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais, os certificados emitidos e as declarações apresentadas em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, deverão ser válidos em todos os Estados-Membros, sem exigências ou avaliações suplementares.
- (25) Quando da emissão de certificados de acordo com o presente regulamento, poderá ser necessário ter em conta os certificados e outros documentos pertinentes comprovativos da conformidade emitidos nos termos da legislação de países terceiros. Tal deverá ocorrer nos casos previstos nos acordos internacionais celebrados pela União com países terceiros ou nos atos delegados adotados pela Comissão ao abrigo do presente regulamento, e nos termos dos referidos acordos ou atos delegados.
- (26) À luz das regras estabelecidas no presente regulamento no que respeita à aceitação de certificados e outros documentos pertinentes comprovativos da conformidade, emitidos nos termos da legislação de países terceiros, os acordos internacionais celebrados entre um Estado-Membro e países terceiros que não sejam compatíveis com essas regras deverão ser rescindidos ou adaptados.
- (27) Haverá que prever um certo grau de flexibilidade na aplicação das regras estabelecidas no presente regulamento ou adotadas com base no regulamento, a fim de autorizar os Estados-Membros a tomarem as medidas necessárias para reagir imediatamente a problemas relacionados com a segurança da aviação civil ou conceder derrogações em determinadas situações graves e imprevisíveis ou em caso de necessidades operacionais urgentes, sujeito às condições adequadas, de modo a assegurar, em especial, a proporcionalidade, um controlo objetivo e a transparência. Por razões de proporcionalidade, a Agência e a Comissão apenas deverão avaliar as medidas ou isenções em questão com vista à formulação de uma recomendação ou à tomada de uma decisão, respetivamente, quando a sua duração exceder uma estação aeronáutica de uma companhia aérea, ou seja, um período de oito meses, sem prejuízo dos poderes da Comissão nos termos do artigo 258.º do TFUE. Se for competente para efeitos da emissão de determinados certificados em conformidade com o presente regulamento, a Agência deverá também estar habilitada a conceder essas isenções, nas mesmas situações e nas mesmas condições que as aplicáveis aos Estados-Membros. Neste contexto, é conveniente prever igualmente a possibilidade de alteração, caso se justifique, das normas pertinentes estabelecidas nos atos delegados ou de execução

adotados com base no presente regulamento, em especial, para permitir meios de conformidade alternativos, continuando a garantir um nível aceitável de segurança do setor da aviação civil à escala da União.

- (28) Para garantir a correta aplicação do presente regulamento e tendo em conta a necessidade de identificar, avaliar e reduzir os riscos para a segurança da aviação civil, a Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes deverão trocar todas as informações disponíveis neste contexto. Para cumprir este objetivo, a Agência deverá ser autorizada a organizar uma cooperação estruturada em matéria de recolha, intercâmbio e análise da informação relevante relativa à segurança. Para o efeito, deverá ser autorizada a celebrar os necessários acordos administrativos.
- (29) Para facilitar o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, a Comissão e a Agência, incluindo de dados relevantes para a certificação, a supervisão e a fiscalização, deverá ser criado um repositório eletrónico dessas informações, que deverá ser gerido pela Agência em cooperação com os Estados-Membros e a Comissão.
- (30) A Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho aplica-se ao tratamento dos dados pessoais realizado em aplicação do presente regulamento. Nos termos da referida diretiva, os Estados-Membros podem prever exceções e restrições no que respeita a alguns dos direitos e obrigações nela previstos, nomeadamente ao tratamento de dados médicos e de saúde. Para permitir uma cooperação eficaz entre Estados-Membros, no plano da certificação e da supervisão da aptidão médica dos pilotos, é necessário tratar os dados pessoais, nomeadamente os dados médicos e de saúde, no contexto do repositório criado nos termos do artigo 63.º do presente regulamento. O intercâmbio de dados pessoais deverá obedecer a condições rigorosas e limitar-se ao estritamente necessário para atingir os objetivos do presente regulamento. Tendo em conta o que precede, os princípios definidos na Diretiva 95/46/CE deverão ser complementados ou clarificados pelo presente regulamento, sempre que necessário.
- (31) O Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho¹², nomeadamente as disposições relativas à confidencialidade e à segurança do tratamento de dados, aplica-se ao tratamento de dados pessoais pela Agência, no exercício do seu mandato em aplicação do presente regulamento e, mais especificamente, na gestão do repositório criado no termos do artigo 63.º do mesmo regulamento. Tendo em conta o que precede, os princípios definidos no Regulamento (CE) n.º 45/2001 deverão ser complementados ou clarificados pelo presente regulamento, sempre que necessário.
- (32) A Agência foi criada pelo Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho¹³, no quadro da estrutura institucional e de equilíbrio de poderes em vigor na União, e goza de independência no que respeita às matérias técnicas e de autonomia jurídica, administrativa e financeira. As competências da Agência foram alargadas no âmbito do Regulamento (CE) n.º 216/2008. A sua estrutura e funcionamento deverão

¹² Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que respeita ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

¹³ Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2002, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (JO L 240 de 7.9.2002, p. 1).

ser ajustados, a fim de melhor ter em conta as novas funções que lhe são confiadas pelo presente regulamento.

- (33) No sistema institucional da União, a aplicação da legislação é, em primeiro lugar, da responsabilidade dos Estados-Membros. O trabalho de certificação, supervisão e fiscalização exigido pelo presente regulamento e pelos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento deverá, por conseguinte, ser realizado a nível nacional por uma ou mais autoridades competentes dos Estados-Membros. No entanto, em certos casos claramente definidos, a Agência deverá também ter poderes para desempenhar essa função, conforme especificado no presente regulamento. Nestes casos, a Agência deverá também ser autorizada a tomar as medidas necessárias em domínios como as operações de aeronaves, a qualificação de tripulantes de voo ou o recurso a aeronaves de países terceiros, caso se revelem a melhor maneira de garantir a uniformidade e facilitem o funcionamento do mercado interno.
- (34) A Agência atribui competências técnicas à Comissão para preparação da legislação necessária e presta assistência, conforme adequado, aos Estados-Membros e ao setor ao nível da sua aplicação. Deverá dispor de capacidade para elaborar especificações de certificação e outros documentos de orientação, bem como redigir conclusões técnicas e emitir certificados ou registar declarações, conforme requerido.
- (35) Os sistemas globais de navegação por satélite e, em especial, o programa Galileo da União, desempenharão um papel central na criação de um sistema europeu de gestão do tráfego aéreo. A este respeito, a Agência deverá ficar habilitada a elaborar as especificações técnicas necessárias e a certificar as organizações que prestam serviços ATM/ANS pan-europeus, de modo a assegurar um nível elevado e uniforme de segurança operacional, interoperabilidade e eficácia no plano das operações.
- (36) O Regulamento (CE) n.º 2115/2005 do Parlamento e do Conselho¹⁴ impõe à Agência um dever de comunicação de todas as informações que possam ser pertinentes para efeitos de atualização da lista de transportadoras aéreas que, por razões de segurança, estão proibidas de operar na União. A Agência deverá também assistir a Comissão na aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, realizando as necessárias avaliações dos operadores de países terceiros e das autoridades responsáveis pela sua supervisão, bem como formulando as recomendações adequadas.
- (37) Para garantir o cumprimento do disposto no presente regulamento, deverá ser possível aplicar coimas ou sanções pecuniárias compulsórias, ou ambas, aos titulares de certificados emitidos pela Agência e às empresas que tenham apresentado declarações à Agência, em caso de violação das regras que lhes são aplicáveis por força do presente regulamento. Essas coimas e sanções pecuniárias compulsórias deverão ser aplicadas pela Comissão, agindo sob recomendação da Agência. A este respeito, a Comissão deverá, em função das circunstâncias e de cada caso individual, procurar uma resposta proporcionada e adequada para essas infrações, tendo em conta outras medidas possíveis, nomeadamente a retirada dos certificados.
- (38) Para contribuir para a aplicação uniforme do presente regulamento, a Agência deverá dispor de poderes para controlar essa aplicação pelos Estados-Membros, nomeadamente através de inspeções.

¹⁴ Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora (JO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

- (39) Com base nas suas competências técnicas especializadas, a Agência deverá assistir a Comissão na definição da política de investigação e na execução dos programas neste domínio. Deverá ser autorizada a realizar trabalhos de investigação que sejam imediatamente necessários e a participar em projetos de investigação *ad hoc* no âmbito do Programa-Quadro da União em matéria de investigação e de inovação, ou noutros programas de financiamento público ou privado não-União.
- (40) Tendo em conta as interdependências existentes entre a segurança operacional e a segurança pública no setor da aviação civil, a Agência deverá participar nos projetos de cooperação no domínio da segurança da aviação, incluindo a cibersegurança. A Agência deverá contribuir com os seus conhecimentos especializados para a execução, pela Comissão e pelos Estados-Membros, da regulamentação aplicável da União.
- (41) A Agência deverá, mediante pedido, prestar assistência aos Estados-Membros e à Comissão no plano das relações internacionais no tocante às matérias abrangidas pelo presente regulamento, nomeadamente a harmonização de regras e o reconhecimento mútuo de certificados. Deverá estar habilitada a estabelecer as relações adequadas, através de acordos de cooperação com as autoridades de países terceiros e as organizações internacionais competentes nas matérias abrangidas pelo presente regulamento, sujeito à aprovação prévia da Comissão. Para promover a segurança à escala mundial, tendo em conta o elevado rigor das normas aplicadas na União, a Agência deverá ser autorizada a participar, no seu domínio de competência, nos projetos de cooperação técnica, investigação e assistência *ad hoc* com os países terceiros e as organizações internacionais. A Agência deverá também assistir a Comissão na aplicação da legislação da União noutros domínios técnicos da regulamentação aplicável ao setor da aviação civil, nomeadamente em domínios como a segurança pública ou o Céu Único Europeu, em que a Agência dispõe das competências especializadas necessárias.
- (42) Para promover as melhores práticas e uma aplicação uniforme da legislação da União em matéria de segurança da aviação, a Agência poderá oferecer formação.
- (43) A Agência deverá reger-se e funcionar em conformidade com os princípios da Declaração conjunta do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão Europeia sobre as agências descentralizadas, de 19 de julho de 2012.
- (44) Os Estados-Membros e a Comissão deverão estar representados no Conselho de Administração da Agência, a fim de exercerem um controlo efetivo sobre o seu funcionamento. O Conselho de Administração deverá ser dotado das competências necessárias, nomeadamente para nomear o Diretor Executivo e aprovar o relatório anual de atividades consolidado, o documento de programação, o orçamento anual e o regulamento financeiro da Agência.
- (45) Por motivos de transparência, deverá ser concedido às partes interessadas o estatuto de observador no Conselho de Administração da Agência.
- (46) Para que o Conselho de Administração possa desempenhar devidamente as suas funções, deverá ser assistido por um Comité Executivo, que deverá, designadamente, preparar as decisões do Conselho de Administração e aconselhar o Diretor Executivo da Agência sobre a aplicação dessas mesmas decisões.
- (47) O interesse público obriga a Agência a basear a sua ação em matéria de segurança exclusivamente em conhecimentos especializados independentes, aplicando estritamente o presente regulamento e os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento. Para o efeito, as decisões da Agência em matéria de segurança

deverão ser tomadas pelo Diretor Executivo, que deverá dispor de suficiente margem de manobra quanto aos organismos a consultar e ao funcionamento interno da Agência.

- (48) Será necessário assegurar que as entidades afetadas pelas decisões da Agência beneficiam das vias de recurso requeridas adaptadas à especificidade do setor aeronáutico. Deverá, por conseguinte, ser criado um mecanismo de recurso adequado, para que as decisões da Agência possam ser recorridas para uma Instância de Recurso especializada, cujas decisões possam, por sua vez, ser suscetíveis de recurso para o Tribunal de Justiça da União Europeia («Tribunal de Justiça») em conformidade com o TFUE.
- (49) Todas as decisões tomadas pela Comissão em aplicação do presente regulamento estão sujeitas ao controlo do Tribunal de Justiça, em conformidade com o TFUE. Nos termos do artigo 261.º do Tratado, o Tribunal de Justiça deverá ter plena jurisdição no que se refere às decisões com base nas quais a Comissão aplica coimas ou sanções pecuniárias compulsórias.
- (50) Sempre que a Agência elaborar projetos de regras de alcance geral para aplicação pelas autoridades nacionais, deverão ser consultados os Estados-Membros. Além disso, em caso de regras que possam ter importantes implicações sociais, as partes interessadas, incluindo os parceiros sociais da União, deverão ser objeto das consultas adequadas quando da preparação dos correspondentes projetos de regras pela Agência.
- (51) Com vista a executar eficazmente as suas atividades ao abrigo do presente regulamento, a Agência deverá cooperar, se necessário, com outras instituições, órgãos, organismos e agências da União nos domínios em que as suas atividades afetam aspetos técnicos da aviação civil. A Agência deverá, em particular, colaborar com a Agência Europeia dos Produtos Químicos no intercâmbio de informações sobre a segurança das substâncias químicas, o seu impacto na segurança da aviação e os aspetos técnicos e científicos conexos. Caso seja necessário efetuar uma consulta relacionada com aspetos militares, a Agência deverá envolver a Agência Europeia de Defesa.
- (52) Será necessário informar adequadamente o público sobre o nível de segurança da aviação civil e de proteção ambiental, tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, e a legislação nacional aplicável.
- (53) Para garantir total autonomia e independência, a Agência deverá ser dotada de um orçamento próprio, cujas receitas serão principalmente constituídas pela contribuição da União e pelo produto das taxas pagas pelos utilizadores do sistema europeu de segurança operacional da aviação. As eventuais contribuições financeiras recebidas pela Agência provindas dos Estados-Membros, de países terceiros ou de outras entidades ou pessoas, não deverão comprometer a sua independência e imparcialidade. Se estiver em causa a contribuição da União ou quaisquer outras subvenções a cargo do orçamento geral da União Europeia, deverá ser aplicado o procedimento orçamental da União e a auditoria das contas deverá ser levada a cabo pelo Tribunal de Contas. Para poder participar em todos os futuros projetos relevantes, a Agência deverá poder receber subvenções. As receitas da Agência deverão incluir as taxas pagas em conformidade com o Regulamento (UE) XXXX/XXX, relativo à implementação do Céu Único Europeu, de modo a refletir o princípio do «utilizador-pagador».

- (54) Para a Agência poder corresponder à procura no âmbito das atividades realizadas, em especial no caso da certificação e das atividades relacionadas com a eventual transferência de responsabilidades por parte dos Estados-Membros, de forma eficaz e atempada, realizando simultaneamente uma boa gestão financeira, o quadro de pessoal da Agência deverá ter em conta os recursos necessários para satisfazer a procura de certificação e das outras atividades desenvolvidas pela Agência, de forma eficaz e em tempo útil, incluindo as que decorrem da transferência de responsabilidades nos termos dos artigos 53.º, 54.º e 55.º. Para o efeito, deverá ser criado um conjunto de indicadores para medir a carga de trabalho e os resultados da Agência no tocante às atividades financiadas por taxas. Tendo em conta estes indicadores, a Agência deverá adaptar o seu quadro de pessoal e a gestão dos recursos financiados por taxas, de modo a poder dar uma resposta adequada às necessidades e às eventuais flutuações nas receitas correspondentes.
- (55) Importa estabelecer medidas adequadas para garantir a necessária proteção das informações de segurança sensíveis.
- (56) As taxas cobradas pela Agência deverão ser fixadas de forma transparente, equitativa, não discriminatória e de modo uniforme. Não deverão prejudicar a competitividade do setor da União em causa. Além disso, deverão ser definidas tendo em devida conta a capacidade de pagamento das pessoas singulares ou coletivas em causa, em especial as pequenas e médias empresas.
- (57) Para garantir condições uniformes de aplicação do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Esses poderes deverão ser exercidos em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵.
- (58) A Comissão deverá adotar atos de execução imediatamente aplicáveis sempre que, em casos devidamente justificados relacionados com derrogações às disposições do presente regulamento, o mecanismo de supervisão de emergência, as medidas corretivas e as medidas de salvaguarda ou motivos imperativos de urgência assim o exigirem.
- (59) Para ter em conta as necessidades nos planos técnico, científico, operacional ou da segurança, alterando ou complementando as disposições em matéria de aeronavegabilidade, proteção ambiental, tripulantes de voo, operações aéreas, aeródromos, serviços ATM/ANS, controladores de tráfego aéreo, operadores de países terceiros, aeronaves não tripuladas, supervisão e fiscalização, disposições de flexibilidade, pagamento de coimas e sanções pecuniárias compulsórias, bem como as taxas e requisitos estabelecidos nos anexos do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (60) Deverá ser promovida a participação de países terceiros europeus, de modo a garantir o reforço da segurança da aviação civil em toda a Europa. Os países que tenham

¹⁵ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

celebrado acordos internacionais com a União no sentido da adoção e da aplicação do acervo da União, nos domínios abrangidos pelo presente regulamento, deverão ser associados ao trabalho da Agência, segundo as condições definidas no quadro desses acordos.

- (61) O presente regulamento estabelece regras comuns no domínio da aviação civil e mantém o estabelecimento da Agência. O Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ deverá, por conseguinte, ser revogado.
- (62) As alterações introduzidas pelo presente regulamento têm um impacto na aplicação de outra legislação da União. Os Regulamentos (CE) n.º 1008/2008¹⁷, (UE) n.º 996/2010¹⁸ e (UE) n.º 376/2014¹⁹, do Parlamento Europeu e do Conselho, deverão, por conseguinte, ser alterados em conformidade.
- (63) O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 deverá ser alterado, de modo a ter devidamente em conta a possibilidade dada pelo presente regulamento de a Agência poder passar a ser a autoridade competente para a emissão e a supervisão dos certificados de operador aéreo. Além disso, dada a importância crescente das transportadoras aéreas com bases operacionais em vários Estados-Membros, significando isso que a autoridade competente para a emissão de licenças de exploração e de certificados de operador aéreo nem sempre é a mesma, será necessário reforçar a supervisão, de forma eficiente, dessas transportadoras aéreas. O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 deverá, por conseguinte, ser alterado, a fim de assegurar uma cooperação estreita entre as autoridades responsáveis pela supervisão em relação aos certificados de operador aéreo e às licenças de exploração, respetivamente.
- (64) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, a criação e a manutenção de um nível elevado e uniforme de segurança no setor da aviação civil, garantindo simultaneamente um nível uniforme e elevado de proteção ambiental, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, devido à natureza fortemente transnacional da aviação e à complexidade do setor, mas podem, devido à dimensão europeia do presente regulamento ser melhor alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do TUE. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos,

¹⁶ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

¹⁷ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

¹⁸ Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

¹⁹ Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS

Artigo 1.º

Objeto e objetivos

1. O objetivo principal do presente regulamento é atingir e manter um nível elevado e uniforme de segurança operacional no setor da aviação civil ao nível da União, garantindo simultaneamente um nível elevado e uniforme de proteção ambiental.
2. O presente regulamento tem também por objetivo:
 - a) Contribuir para uma política da aviação mais abrangente à escala da União e para a melhoria do desempenho global do setor da aviação civil;
 - b) Facilitar, nos domínios por ele abrangidos, a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais, proporcionando condições de concorrência equitativas a todos os intervenientes no mercado interno da aviação e reforçar a competitividade do setor do transporte aéreo na União;
 - c) Promover a eficiência em termos de custos e a eficácia dos processos regulamentares e de certificação, bem como uma utilização otimizada dos recursos ao nível nacional e da União;
 - d) Contribuir, nos domínios por ele abrangidos, para a consecução e a manutenção de um nível elevado e uniforme de segurança no setor da aviação civil;
 - e) Prestar assistência aos Estados-Membros no cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago, garantindo uma interpretação comum e uma aplicação uniforme das suas disposições;
 - f) Promover internacionalmente os pontos de vista da União em matéria de normas e de regras no domínio da aviação civil, estabelecendo relações de cooperação adequadas com os países terceiros e as organizações internacionais;
 - g) Promover a investigação e a inovação, nomeadamente ao nível dos processos regulamentares e de certificação;
 - h) Promover, nos domínios por ele abrangidos, a interoperabilidade técnica e operacional.
3. Os objetivos definidos nos n.ºs 1 e 2 devem ser alcançados, nomeadamente, através das seguintes medidas:
 - a) Preparação, adoção e aplicação uniforme de todos os atos necessários;
 - b) Criação de condições para que as declarações apresentadas e os certificados emitidos em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento sejam válidos em toda a União, sem requisitos adicionais;
 - c) Desenvolvimento, com a participação dos órgãos de normalização e outros do setor, de normas técnicas pormenorizadas a utilizar como meios de assegurar a conformidade com o presente regulamento e, se for caso disso, os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento;

- d) Criação de uma Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («Agência»), de reconhecida independência;
- e) Execução uniforme de todos os atos necessários pelas autoridades nacionais competentes e pela Agência, nas respetivas áreas de responsabilidade;
- f) Recolha, análise e intercâmbio de informações para apoiar uma tomada de decisão baseada em factos;
- g) Lançamento de iniciativas de sensibilização e de promoção, incluindo em matéria de formação, comunicação e difusão de informações de segurança pertinentes.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento abrange:
 - a) Os projetos e a produção de aeronaves por pessoas singulares ou coletivas sob a supervisão da Agência ou de um Estado-Membro;
 - b) Os projetos e a produção, manutenção e operação de aeronaves e de produtos, peças e equipamento não-instalado conexo, no caso das seguintes aeronaves:
 - i) aeronaves registadas num Estado-Membro, salvo se esse Estado-Membro tiver transferido as responsabilidades que lhe incumbem por força da Convenção de Chicago para um país terceiro e se essas aeronaves forem operadas por um operador de um país terceiro;
 - ii) aeronaves registadas num país terceiro e operadas por um operador estabelecido, residente ou com estabelecimento principal no território a que se aplicam os Tratados;
 - c) As operações de aeronaves de, para ou no interior do espaço aéreo do Céu Único Europeu realizadas por um operador de um país terceiro;
 - d) Os projetos e a produção, manutenção e operação de equipamentos de aeródromo utilizados ou destinados a serem utilizados nos aeródromos a que se refere a alínea e) e a prestação de serviços de assistência em escala e de gestão da placa nesses aeródromos;
 - e) Os projetos e a manutenção e exploração de aeródromos situados no território a que se aplicam os Tratados, nos seguintes casos:
 - i) aeródromos abertos ao uso público;
 - ii) aeródromos que oferecem serviços de transporte aéreo comercial;
 - iii) aeródromos que permitem realizar operações de acordo com procedimentos de aproximação ou de descolagem por instrumentos; e
 - iv) aeródromos que dispõem de uma pista pavimentada com uma extensão igual ou superior a 800 metros ou que servem exclusivamente helicópteros;
 - f) A proteção das áreas envolventes dos aeródromos a que se refere a alínea e), sem prejuízo da legislação nacional e da União aplicáveis em matéria de ambiente e de ordenamento do território;

- g) A prestação de serviços de gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea (ATM/ANS) no espaço aéreo do Céu Único Europeu e os projetos e a produção, manutenção e operação dos sistemas e dos componentes utilizados para prestação desses serviços;
 - h) Os projetos e a produção, manutenção e operação de aeronaves não tripuladas, dos seus motores, hélices, peças e equipamentos não-instalados e de equipamento de controlo remoto de aeronaves não tripuladas, caso essas aeronaves sejam operadas no espaço aéreo do Céu Único Europeu por um operador estabelecido ou residente no território a que se aplicam os Tratados.
2. O presente regulamento abrange também o pessoal e as organizações envolvidas nas atividades a que se refere o n.º 1.
3. O presente regulamento não abrange:
- a) As aeronaves do Estado e os seus produtos, peças e equipamentos não-instalados, nem o pessoal e as organizações envolvidas nas atividades e serviços realizados por essas aeronaves;
 - b) Os aeródromos ou partes de aeródromos controlados e explorados pelas forças armadas, nem o equipamento, pessoal e organizações envolvidas;
 - c) Os serviços ATM/ANS prestados ou disponibilizados pelas forças armadas, incluindo os sistemas e componentes e o pessoal e organizações envolvidas;
 - d) Os projetos e a produção, manutenção e operação de aeronaves cujas operações implicam um baixo nível de risco para a segurança da aviação, conforme enumeradas no anexo I, e o pessoal e organizações envolvidas.

No que respeita à alínea a), os Estados-Membros devem assegurar que as atividades e serviços realizados pelas aeronaves do Estado a que se refere essa alínea o são tendo devidamente em conta os objetivos do presente regulamento. Os Estados-Membros devem ainda garantir, se for caso disso, a separação entre as aeronaves do Estado e as outras aeronaves.

No que respeita à alínea d), a Comissão está habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 117.º, a fim de adaptar, se necessário, tendo em conta os progressos técnicos ou operacionais, nomeadamente a introdução de novas técnicas de construção ou de novas tecnologias, na medida em que tal se justifique tendo em conta o baixo nível de risco para a segurança da aviação das operações das aeronaves em causa, os critérios estabelecidos no anexo I:

- i) datas a que se refere a alínea a), subalínea i), do anexo;
 - ii) limites de peso, velocidade e volume de ar quente a que se referem as alíneas e), f), g), h), i) e j), do anexo.
4. A organização responsável pelo projeto do tipo de uma aeronave pode solicitar à Comissão que adote uma decisão sobre a aplicação do capítulo III, secção I, ao projeto e à produção e manutenção desse tipo de aeronaves, bem como ao pessoal e organizações envolvidas nessas atividades, sempre que:
- a) O tipo de aeronave seja abrangido pelo âmbito de aplicação das alíneas e), f), g), h) ou j), do anexo I;
 - b) Esse tipo de aeronave se destine a ser produzido em série; e

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

A Comissão decide com base nesse pedido, após ter consultado a Agência e o Estado-Membro em que a organização em causa tem o seu estabelecimento principal, na medida em que estejam preenchidos os critérios definidos no primeiro parágrafo. A decisão é tomada por meio de um ato de execução adotado mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2, e publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Agência inclui também essa decisão no repositório a que se refere o artigo 63.º.

A partir da data especificada na decisão de execução, o projeto, a produção e a manutenção do tipo de aeronave em causa, bem como o pessoal e as organizações envolvidas nessas atividades, passam a reger-se exclusivamente pelo disposto no capítulo III, secção I, e nos atos delegados e de execução adotados com base nessas disposições. Neste caso, são também de aplicação as disposições dos capítulos IV e V, relativas ao cumprimento do disposto no capítulo III, secção I, no respeitante ao tipo de aeronave em causa.

5. Sem prejuízo do disposto no artigo 8.º do Regulamento (UE) XXXX/XXX, relativo à implementação do Céu Único Europeu (reformulação), os Estados-Membros devem assegurar que as instalações militares a que se refere o n.º 3, alínea b), do presente artigo, abertas ao tráfego aéreo geral, e os serviços ATM/ANS a que se refere o n.º 3, alínea c), do presente artigo, prestados ou disponibilizados pelas forças armadas ao tráfego aéreo geral, oferecem um nível de segurança equivalente ao que resulta da aplicação dos requisitos essenciais estabelecidos nos anexos VII e VIII do presente regulamento.
6. Os Estados-Membros podem decidir aplicar as disposições do capítulo III, secções I, II, III, V, VI ou VII, a todas ou a parte das atividades referidas no n.º 3, alíneas a) e c), do presente artigo e ao pessoal e organizações envolvidos nessas atividades.

Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve notificar a Comissão e a Agência da sua intenção. A notificação deve conter todas as informações relevantes, nomeadamente:

- a) A secção ou secções que pretende aplicar;
- b) As atividades, o pessoal e as organizações em causa;
- c) Os motivos da decisão prevista; e
- d) A data em que a decisão prevista passa a ser aplicável.

Após ter consultado a Agência e tendo em conta as características das atividades, o pessoal e as organizações em causa, e o objeto e âmbito das disposições da secção ou secções que lhe foram notificadas, a Comissão decide se as disposições em causa podem ser efetivamente aplicadas e, se for caso disso, em que condições. A decisão da Comissão é tomada por meio de um ato de execução adotado mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2, e publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Agência inclui essa decisão no repositório a que se refere o artigo 63.º.

O Estado-Membro em causa só deve aplicar as disposições da secção ou secções notificadas uma vez obtido o parecer favorável da Comissão e, se for caso disso, após ter garantido que estão reunidas as condições associadas a essa decisão. Nesse caso, a partir da data especificada na decisão do Estado-Membro, as atividades, o

pessoal e as organizações em causa devem reger-se exclusivamente por essas disposições e pelas disposições dos atos delegados e de execução adotados com base nas primeiras. Em tal caso, são também de aplicação as disposições dos capítulos IV e V, relativas ao cumprimento do disposto na secção ou secções notificadas, no respeitante às atividades, ao pessoal e às organizações em causa.

A Comissão, a Agência e as autoridades competentes do Estado-Membro em causa devem cooperar na aplicação do disposto no presente número.

Os Estados-Membros podem decidir revogar as decisões por si adotadas nos termos do presente número. Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve notificar a Comissão e a Agência. A notificação deve ser publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* e a Agência deve incluí-la no repositório a que se refere o artigo 63.º. O Estado-Membro em causa deve prever um período transitório adequado.

7. Os Estados-Membros podem decidir isentar o projeto, a manutenção e a exploração de um aeródromo, assim como o equipamento utilizado nesse aeródromo, da aplicação das disposições do presente regulamento, caso o aeródromo não registre mais de 10 000 movimentos de passageiros por ano nem mais de 850 movimentos relacionados com operações de carga por ano e desde que essa isenção não prejudique o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º.

Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve notificar, por meio de um memorando fundamentado, a Comissão e a Agência da sua intenção de tomar tal decisão. Essa notificação deve conter todas as informações pertinentes relativas à decisão prevista.

A Comissão, após ter consultado a Agência, decide se estão reunidas as condições do primeiro parágrafo. A decisão da Comissão é tomada por meio de um ato de execução adotado mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2, e publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Agência inclui essa decisão no repositório a que se refere o artigo 63.º.

O Estado-Membro em causa só pode adotar a decisão prevista após ter obtido o parecer favorável da Comissão. Sendo esse o caso, a partir da data especificada na decisão do Estado-Membro, os projetos e a manutenção e exploração do aeródromo em causa, bem como o seu equipamento, deixam de se reger pelas disposições do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento.

Os Estados-Membros devem analisar, todos os anos, os dados de tráfego dos aeródromos que beneficiam de uma isenção nos termos do presente número. Se essa análise demonstrar que, durante três anos consecutivos, um desses aeródromos movimentou mais de 10 000 passageiros por ano e realizou mais de 850 movimentos relacionados com operações de carga por ano, o Estado-Membro em causa deve revogar a isenção concedida ao aeródromo. Se for esse o caso, deve informar a Comissão e a Agência em conformidade. A decisão que revoga a isenção é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* e a Agência deve incluí-la no repositório a que se refere o artigo 63.º.

As disposições do presente número não prejudicam as isenções concedidas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 4.º, n.º 3-B, do Regulamento (CE) n.º 216/2008. As decisões que estabelecem essas isenções são publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* e a Agência deve incluí-las no repositório a que se refere o artigo 63.º.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (1) «Supervisão»: a verificação permanente, pela ou em nome da autoridade competente, de que os requisitos com base nos quais foi emitido um certificado ou relativamente aos quais foi apresentada uma declaração, continuam a ser cumpridos;
- (2) «Convenção de Chicago»: a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e os seus anexos, assinada em Chicago a 7 de dezembro de 1944;
- (3) «Produto»: uma aeronave, um motor ou um hélice;
- (4) «Peça»: qualquer peça de uma aeronave, com exceção dos motores e dos hélices;
- (5) «Componente ATM/ANS»: qualquer componente na aceção do artigo 2.º, n.º 19, do Regulamento (UE) XXXX/XXX²⁰;
- (6) «Certificação»: qualquer forma de reconhecimento, em conformidade com o presente regulamento, com base numa avaliação adequada, de que uma organização ou pessoa, produto, peça, equipamento não-instalado, aeródromo, equipamento de aeródromo, sistema ou componente ATM/ANS ou dispositivo de treino de simulação de voo satisfazem os requisitos aplicáveis do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, mediante a emissão de um certificado que atesta essa conformidade;
- (7) «Declaração»: qualquer declaração escrita apresentada em conformidade com o presente regulamento exclusivamente sob a responsabilidade de uma pessoa singular ou coletiva abrangida pelo presente regulamento e que confirma que são cumpridos os requisitos aplicáveis do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, no respeitante a uma organização ou pessoa, produto, peça, equipamento não-instalado, equipamento de aeródromo ou sistema ou componente ATM/ANS;
- (8) «Entidade qualificada»: uma pessoa singular ou coletiva acreditada à qual podem ser atribuídas funções específicas de certificação ou de supervisão ao abrigo do presente regulamento, sob o controlo e a responsabilidade da Agência ou de uma autoridade nacional competente;
- (9) «Certificado»: qualquer certificado, aprovação, licença, autorização, atestado ou outro documento emitido na sequência de um processo de certificação, que atesta o cumprimento dos requisitos aplicáveis;
- (10) «Operador»: qualquer pessoa singular ou coletiva que opera ou pretende operar uma ou mais aeronaves ou explorar um ou mais aeródromos;
- (11) «Dispositivo de treino de simulação de voo»: qualquer tipo de dispositivo em que as condições de voo são simuladas em terra, incluindo os simuladores de voo, os dispositivos de treino de voo, os dispositivos de treino de navegação e de procedimentos de voo e os dispositivos de treino básico por instrumentos;
- (12) «Aeródromo»: uma área definida, em terra ou na água, numa estrutura fixa, plataforma fixa no mar ou plataforma flutuante, incluindo os edifícios, instalações e

²⁰ Regulamento (UE) XXXX/XXXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de [.....], relativo à implementação do Céu Único Europeu (JO, p. ...).

equipamentos, total ou parcialmente utilizada para realizar aterragens, descolagens ou movimentos de aeronaves à superfície;

- (13) «Equipamento de aeródromo»: qualquer equipamento, componente, aparelho, programa informático ou acessório que seja ou possa ser utilizado com o fim de contribuir para as operações de aeronaves num aeródromo;
- (14) «Placa»: uma área definida de um aeródromo destinada a acomodar aeronaves para embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção;
- (15) «Serviço de gestão da placa»: serviço prestado para regular as atividades e o movimento de aeronaves e de veículos na placa;
- (16) «ATM/ANS»: as funções e os serviços de gestão do tráfego aéreo, na aceção do artigo 2.º, n.º 10, do Regulamento (UE) XXXX/XXX, os serviços de navegação aérea, na aceção do artigo 2.º, n.º 4, do mesmo regulamento, incluindo as funções e serviços de gestão da rede a que se refere o artigo 17.º desse regulamento, e os serviços responsáveis pela produção e tratamento de dados e pela sua formatação e envio ao tráfego aéreo geral para efeitos de navegação aérea crítica para a segurança;
- (17) «Sistemas ATM/ANS»: qualquer combinação de sistemas, na aceção do artigo 2.º, n.º 33, do Regulamento (UE) XXXX/XXX;
- (18) «Plano Diretor ATM»: o documento a que se refere o artigo 2.º, n.º 14, do Regulamento (UE) XXXX/XXX;
- (19) «Serviço de informação de voo»: o serviço prestado com o objetivo de apresentar sugestões e prestar informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;
- (20) «Tráfego aéreo geral»: todos os movimentos de aeronaves civis e de aeronaves do Estado realizados em conformidade com os procedimentos da Organização da Aviação Civil Internacional («ICAO»);
- (21) «Normas internacionais e práticas recomendadas»: as normas internacionais e as práticas recomendadas adotadas pela ICAO em conformidade com o artigo 37.º da Convenção de Chicago;
- (22) «Serviço de assistência em escala»: qualquer serviço prestado nos aeródromos, incluindo as atividades relacionadas com a segurança, em domínios como a gestão e a supervisão em terra, a assistência a passageiros, a assistência a bagagem, a assistência a carga e correio e a assistência a operações na placa, os serviços a aeronaves, a assistência no que respeita a óleo e combustível, a manutenção de aeronaves, as operações de voo e a gestão de tripulações, o transporte de superfície e o fornecimento de refeições (*catering*);
- (23) «Transporte aéreo comercial (CAT)»: uma operação de aeronave realizada para transportar passageiros, carga ou correio, mediante remuneração ou outra retribuição, entre dois aeródromos diferentes;
- (24) «Desempenho de segurança»: os resultados obtidos no domínio da segurança por um Estado-Membro, pela União ou por uma organização, conforme definidos pelos seus objetivos e indicadores de desempenho de segurança;
- (25) «Indicador de desempenho de segurança»: um parâmetro usado para monitorizar e avaliar o desempenho de segurança;

- (26) «Objetivo de desempenho de segurança»: um objetivo planeado ou previsto para observância dos indicadores de desempenho de segurança ao longo de determinado período;
- (27) «Aeronave»: qualquer máquina cuja sustentação na atmosfera se deve às reações do ar, que não as reações do ar contra a superfície terrestre;
- (28) «Equipamento não-instalado»: qualquer equipamento transportado a bordo de uma aeronave, mas não instalado na mesma, e que pode ter um impacto na segurança;
- (29) «Aeronave não tripulada»: qualquer aeronave operada ou destinada a ser operada sem um piloto a bordo;
- (30) «Equipamento de controlo remoto de aeronave não tripulada»: qualquer equipamento, instrumento, aparelho, programa informático ou acessório que seja necessário para a operação segura de uma aeronave não tripulada;
- (31) «Aeronave registada num Estado-Membro» ou «aeronave registada num país terceiro»: uma aeronave registada de acordo com as normas internacionais e práticas recomendadas do anexo 7 da Convenção de Chicago (Nacionalidade e matrícula da aeronave);
- (32) «Aeronave do Estado»: uma aeronave que realiza atividades ou serviços militares, aduaneiros, policiais, de busca e salvamento, de luta contra incêndios, de guarda-costeira ou afins, sob o controlo e a responsabilidade de um Estado-Membro, no interesse público, por um órgão com poderes de autoridade pública;
- (33) «Espaço aéreo do Céu Único Europeu»: o espaço aéreo do território a que se aplicam os Tratados e qualquer outro espaço aéreo em que os Estados-Membros aplicam o Regulamento (UE) XXXX/XXX, em conformidade com o artigo 1.º, n.º 4, do mesmo regulamento;
- (34) «Autoridade nacional competente»: uma ou mais entidades designadas por um Estado-Membro, a quem foram conferidos os poderes necessários e atribuídas responsabilidades para realizar as atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização, em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento.

Artigo 4.º

Princípios para as medidas tomadas nos termos do presente regulamento

1. Quando tomam medidas nos termos do presente regulamento, os Estados-Membros, a Comissão e a Agência devem reger-se pelos seguintes princípios:
 - a) Ter em conta o estado da técnica e as melhores práticas no setor da aviação, bem como a experiência aeronáutica mundial e os progressos científicos e técnicos nos respetivos domínios;
 - b) Basear-se nos melhores dados e análises disponíveis;
 - c) Permitir uma reação imediata às causas comprovadas de acidentes, incidentes graves e violações intencionais da segurança pública;
 - d) Ter em conta as interdependências entre os diferentes domínios da segurança da aviação e entre a segurança da aviação e os outros domínios técnicos da regulamentação aplicável ao setor da aviação;

- e) Estabelecer, na medida do possível, requisitos que incidem nos objetivos a alcançar, admitindo simultaneamente diferentes meios para atingir esses objetivos;
 - f) Promover a cooperação e a utilização eficiente dos recursos entre autoridades ao nível da União e dos Estados-Membros;
 - g) Tomar medidas não vinculativas, incluindo medidas de promoção da segurança, sempre que possível;
 - h) Ter em conta as obrigações internacionais no domínio da aviação civil da União e dos Estados-Membros.
2. As medidas adotadas nos termos do presente regulamento devem corresponder e ser proporcionadas à natureza e aos riscos associados a cada uma das atividades específicas a que se reportam. Na preparação e adoção dessas medidas, os Estados-Membros, a Comissão e a Agência devem ter em conta, conforme pertinente para a atividade em causa:
- a) Se são transportadas a bordo pessoas que não sejam tripulantes de voo e, em especial, se a operação está aberta ao público;
 - b) Se a atividade constitui um perigo para terceiros ou para os bens em terra;
 - c) A complexidade e o desempenho das aeronaves envolvidas;
 - d) O objetivo do voo e o tipo de espaço aéreo utilizado;
 - e) O tipo, a escala e a complexidade da operação ou atividade, incluindo, se for caso disso, a dimensão e o tipo de tráfego gerido pela organização ou pessoa responsável;
 - f) Se as pessoas afetadas pelos riscos envolvidos na operação estão em condições de avaliar e controlar esses riscos;
 - g) Os resultados de anteriores atividades de certificação e de supervisão.

CAPÍTULO II

GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO

Artigo 5.º

Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação

1. Após ter consultado a Agência, a Comissão adota, publica e atualiza, se necessário, um documento que descreve o funcionamento do sistema europeu de segurança operacional da aviação, incluindo as regras, as atividades e os processos usados para gerir a segurança da aviação civil ao nível da União, em conformidade com o presente regulamento («Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação»).
2. O Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação deve incluir uma descrição de, pelo menos, o seguinte:
 - a) A política europeia de segurança aeronáutica, objetivos e recursos;
 - b) A gestão dos riscos para a segurança da aviação a nível europeu;
 - c) A garantia da segurança da aviação a nível europeu;
 - d) A promoção da segurança da aviação a nível europeu.

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

Artigo 6.º

Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação

1. A Agência elabora, adota, publica e subsequentemente atualiza, pelo menos uma vez por ano, um Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação. Com base na avaliação das informações de segurança pertinentes, o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação deve identificar os principais riscos para a segurança que afetam o sistema europeu de segurança operacional da aviação e definir as medidas necessárias para reduzir esses riscos.
2. A Agência documenta, num portfólio específico de riscos para a segurança, os riscos a que se refere o n.º 1, e acompanha a aplicação das medidas de atenuação tomadas pelas partes em causa, incluindo, se for caso disso, através da fixação de indicadores de desempenho de segurança.
3. O Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação deve definir, tendo em conta os objetivos estabelecidos no artigo 1.º, um nível aceitável de desempenho de segurança a nível da União, que deve ser alcançado em conjunto pelos Estados-Membros, pela Comissão e pela Agência.

Artigo 7.º

Programa nacional de segurança operacional da aviação

1. Cada Estado-Membro deve estabelecer um programa nacional de segurança operacional da aviação para gestão da segurança no setor da aviação civil no que respeita às atividades aeronáuticas sob a sua responsabilidade («programa nacional de segurança operacional da aviação»). O programa deve ser proporcionado à dimensão e complexidade das atividades a realizar e ser coerente com o Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação.
2. O programa nacional de segurança operacional da aviação deve incluir, pelo menos, o seguinte:
 - a) A política de segurança da aviação, objetivos e recursos;
 - b) A gestão dos riscos para a segurança da aviação;
 - c) A garantia da segurança da aviação;
 - d) A promoção da segurança da aviação.
3. O programa nacional de segurança operacional da aviação deve definir, tendo em conta os objetivos no artigo 1.º e o nível aceitável de desempenho de segurança a que se refere o artigo 6.º, n.º 3, um nível aceitável de desempenho de segurança a alcançar à escala nacional em relação às atividades aeronáuticas sob a responsabilidade do Estado-Membro em causa.

Artigo 8.º

Plano nacional de segurança operacional da aviação

1. O programa nacional de segurança operacional da aviação deve ser acompanhado de um plano nacional de segurança operacional da aviação. Tendo por base a avaliação das informações de segurança pertinentes, os Estados-Membros devem identificar nesse plano os principais riscos para a segurança que afetam os sistemas nacionais de segurança da aviação civil e tomar as medidas necessárias para reduzir esses riscos.
2. O plano nacional de segurança operacional da aviação deve incluir os riscos e as medidas identificadas no Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação aplicáveis ao Estado-Membro em causa. O Estado-Membro deve informar a Agência sobre os riscos e as medidas identificadas no Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação que não considera relevantes para o seu sistema nacional de segurança da aviação e as razões para tal.

CAPÍTULO III

REQUISITOS SUBSTANTIVOS

SECÇÃO I

Aeronavegabilidade e proteção ambiental

Artigo 9.º

Requisitos essenciais

As aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), e os seus motores, hélices, peças e equipamentos não-instalados devem satisfazer os requisitos essenciais de aeronavegabilidade estabelecidos no anexo II, no respeitante ao ruído e às emissões, e os requisitos essenciais para a compatibilidade ambiental dos produtos estabelecidos no anexo III.

Artigo 10.º

Conformidade

1. No que respeita às aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), e aos seus motores, hélices, peças e equipamentos não-instalados, a conformidade com o artigo 9.º deve ser garantida de acordo com os artigos 11.º a 16.º.
2. No que respeita às aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea a), e aos seus motores, hélices e peças, a conformidade com o artigo 9.º deve ser garantida de acordo com os artigos 11.º, 12.º e 15.º, n.º 1.

Artigo 11.º

Projetos de produtos

Os projetos de produtos são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado do tipo. As alterações do certificado do tipo são também objeto de certificação, tendo de lhes ser emitido um certificado de alterações, incluindo certificados do tipo suplementares. Os projetos de reparação são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado de aprovação.

O certificado do tipo, o certificado de alterações e o certificado de aprovação de projeto de reparação são emitidos mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que o projeto de produto está conforme com a base de certificação do tipo estabelecida de acordo com o ato delegado a que se refere o artigo 18.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), e que não apresenta aspetos ou características que o tornam incompatível do ponto de vista ambiental ou comprometem a segurança das operações.

O certificado do tipo, o certificado de alterações e o certificado de aprovação do projeto de reparação podem também ser emitidos sem apresentação de qualquer pedido, por uma organização aprovada em conformidade com o artigo 15.º a quem tenha sido concedida a prerrogativa para emitir tais certificados ou aprovações de acordo com o ato delegado a que se refere o artigo 18.º, n.º 1, alínea k), caso essa organização tenha determinado que o projeto de produto satisfaz as condições estabelecidas no segundo parágrafo.

No caso dos projetos de motores e de hélices certificados como parte de um projeto de aeronave em conformidade com o presente artigo não é exigido um certificado do tipo separado.

Artigo 12.º

Projetos de peças

Salvo disposição em contrário constante de atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, os projetos de peças são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que o projeto de peça está conforme com a base de certificação estabelecida de acordo com o artigo 18.º, n.º 1, alínea a), subalínea ii).

O certificado pode também ser emitido sem apresentação de qualquer pedido, por uma organização aprovada em conformidade com o artigo 15.º a quem tenha sido concedida a prerrogativa para emitir tais certificados de acordo com o ato delegado a que se refere o artigo 18.º, n.º 1, alínea k), caso essa organização tenha determinado que o projeto de peça está conforme com a base de certificação estabelecida nos termos do artigo 18.º, n.º 1, alínea a), subalínea ii).

No caso dos projetos de peças certificados como parte de um projeto de produto em conformidade com o artigo 11.º, não é exigido um certificado separado.

Artigo 13.º

Projetos de equipamento não-instalado

Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, os projetos de equipamento não-instalado são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que o projeto de equipamento não-instalado está conforme com a base de certificação estabelecida de acordo com o artigo 18.º, n.º 1, alínea a), subalínea ii).

O certificado pode ser também emitido sem apresentação de qualquer pedido, por uma organização aprovada em conformidade com o artigo 15.º a quem tenha sido

concedida a prerrogativa para emitir tais certificados de acordo com o ato delegado a que se refere o artigo 18.º, n.º 1, alínea k), quando essa organização tiver determinado que o projeto de equipamento não-instalado está conforme com a base de certificação estabelecida de acordo com o artigo 18.º, n.º 1, alínea a), subalínea ii).

Artigo 14.º

Aeronaves

Todas as aeronaves são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado de aeronavegabilidade bem como, nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, um certificado de ruído.

Estes certificados são emitidos mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que a aeronave está conforme com o projeto certificado de acordo com o artigo 11.º e apta a realizar operações seguras e compatíveis com o ambiente.

Artigo 15.º

Organizações

1. Salvo disposição em contrário constante de atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, as organizações responsáveis pelos projetos e pelo fabrico de produtos, peças e equipamentos não-instalados são objeto de certificação e tem de lhes ser concedida uma aprovação.

A aprovação é concedida mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º. A aprovação especifica as prerrogativas concedidas à organização e o âmbito da mesma.

2. Salvo disposição em contrário constante dos atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, as organizações responsáveis pela manutenção e pela gestão da aeronavegabilidade permanente de produtos, peças e equipamento não-instalado são objeto de certificação e tem de lhes ser concedida uma aprovação.

A aprovação é concedida mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º. A aprovação especifica as prerrogativas concedidas à organização e o âmbito da mesma.

3. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, as organizações envolvidas na formação do pessoal a que se refere o artigo 16.º são objeto de certificação e tem de lhes ser concedida uma aprovação.

A aprovação é concedida mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º. A aprovação especifica as prerrogativas concedidas à organização e o âmbito da mesma.

Artigo 16.º

Pessoal

Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, o pessoal responsável pela colocação em serviço, após as operações de manutenção, de um produto, peça ou equipamento não-instalado, é objeto de certificação e tem de lhe ser emitida uma licença.

A licença é emitida mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado a sua capacidade para assumir as responsabilidades associadas às suas prerrogativas, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º. A licença especifica as prerrogativas concedidas ao pessoal e o âmbito da mesma.

Artigo 17.º

Derrogações

1. Em derrogação do disposto nos artigos 9.º, 10.º, 11.º, e 12.º, conforme aplicável:
 - a) Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 18.º, a conformidade dos projetos de produtos e peças com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º pode ser avaliada sem que seja emitido qualquer certificado. Nestes casos, esses atos delegados devem definir as condições e os procedimentos de avaliação. Esses atos delegados podem estabelecer que a organização responsável pelos projetos e pelo fabrico desses produtos e peças é autorizada a declarar a conformidade dos projetos de produtos e peças com os requisitos essenciais e as especificações pormenorizadas estabelecidos nos termos dos atos delegados adotados de acordo com o artigo 18.º, n.º 1, alínea i), de modo a garantir a conformidade desses projetos com os requisitos essenciais;
 - b) Se o projeto de aeronave não satisfizer os requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º, pode ser emitido um certificado do tipo restrito. Nesse caso, esse certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que o projeto de aeronave está conforme com as especificações de aeronavegabilidade especiais estabelecidas nos termos dos atos delegados adotados de acordo com o artigo 18.º, n.º 1, alínea a), subalínea iii), e que é adequado, no respeitante à aeronavegabilidade e à compatibilidade ambiental, tendo em conta a utilização prevista da aeronave.
2. Em derrogação do disposto nos artigos 9.º, 10.º, e 14.º, conforme aplicável:
 - a) Nos termos dos atos delegados adotados de acordo com o artigo 18.º, no caso das aeronaves relativamente a cujo projeto tenha sido apresentada uma declaração em conformidade com o n.º 1, alínea a), ou emitido um certificado do tipo restrito em conformidade com o n.º 1, alínea b), é emitido um certificado de aeronavegabilidade restrito ou um certificado de ruído restrito. Neste caso, os certificados são emitidos mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que a aeronave está conforme com o projeto e apta a realizar operações seguras e compatíveis com o ambiente.
 - b) Nos termos dos atos delegados adotados de acordo com o artigo 18.º, pode ser emitida uma licença de voo para autorizar as operações de aeronaves que não dispõem de um certificado de aeronavegabilidade válido ou de um certificado de aeronavegabilidade restrito válido. Nesse caso, a licença de voo é emitida mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que a aeronave está apta a realizar um voo básico em condições de segurança.

A licença de voo pode também ser emitida sem apresentação de qualquer pedido, por uma organização aprovada em conformidade com o artigo 15.º a quem tenha sido concedida a prerrogativa para emitir licenças de voo de acordo com os atos delegados a que se refere o artigo 18.º, n.º 1, alínea k), caso essa organização tenha determinado que a aeronave está conforme com a base de certificação estabelecida nos termos do artigo 18.º, n.º 1, alínea a), subalínea ii).

A licença de voo está sujeita às limitações adequadas, conforme previsto nesses atos delegados, em especial para garantir a segurança de terceiros.

Artigo 18.º

Delegação de poderes

1. No caso das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), e dos seus motores, hélices, peças e equipamentos não-instalados, a Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 117.º, a fim de estabelecer regras de execução detalhadas a respeito de:
 - a) As condições de estabelecimento e de notificação a um requerente, pela Agência, nos termos do artigo 66.º:
 - i) da base de certificação do tipo aplicável a um produto para efeitos da certificação do tipo a que se refere o artigo 11.º e o artigo 17.º, n.º 1, alínea b);
 - ii) da base de certificação aplicável a uma peça ou a um equipamento não-instalado para efeitos da certificação a que se referem os artigos 12.º e 13.º;
 - iii) das especificações de aeronavegabilidade e de compatibilidade ambiental aplicáveis às aeronaves elegíveis para emissão do certificado de aeronavegabilidade restrito ou do certificado de ruído restrito a que se refere o artigo 17.º, n.º 2, alínea a);
 - b) As condições de produção e de comunicação da informação obrigatória pela Agência, nos termos do artigo 66.º, para assegurar a aeronavegabilidade permanente e a compatibilidade ambiental dos produtos e as condições de aprovação dos meios de conformidade alternativos a esta obrigação de informação;
 - c) As condições específicas para cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 9.º pelas aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii);
 - d) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados a que se referem os artigos 11.º, 12.º, 13.º e 14.º, e o artigo 17.º, n.º 1, alínea b), e n.º 2, incluindo:
 - i) as condições para os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são ou não exigidos esses certificados, conforme aplicável;
 - ii) as condições relativas ao prazo de validade desses certificados e à sua renovação, caso tenham duração limitada;
 - iii) as condições de emissão e de utilização dos certificados de aeronavegabilidade restritos e dos certificados de ruído restritos a que se refere o artigo 17.º, n.º 2, alínea a);

- iv) as condições de emissão e de utilização das licenças de voo a que se refere o artigo 17.º, n.º 2, alínea b);
- v) Os dados de adequação operacional, incluindo:
 - o programa mínimo de formação para a qualificação do tipo do pessoal de certificação da manutenção;
 - o programa mínimo de formação para a qualificação do tipo dos pilotos e os dados de referência para a qualificação objetiva dos correspondentes simuladores;
 - a lista de equipamento mínimo de referência, conforme adequado;
 - os dados sobre o tipo de aeronave relevantes para a tripulação de cabine;
 - especificações adicionais para garantir o cumprimento do disposto na secção III do presente capítulo;
- vi) as condições de manutenção dos produtos, peças e equipamentos não-instalados;
- vii) as condições de gestão da aeronavegabilidade permanente das aeronaves;
- e) Os requisitos de aeronavegabilidade adicionais para os produtos, peças e equipamentos não-instalados, cujo projeto tenha já sido certificado, necessários para promover a melhoria da aeronavegabilidade permanente e da segurança;
- f) As condições de concessão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação das aprovações a que se refere o artigo 15.º, incluindo as condições para os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são ou não exigidas essas aprovações, conforme aplicável;
- g) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação das licenças a que se refere o artigo 16.º, incluindo as condições para os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são exigidas essas licenças;
- h) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares de certificados emitidos em conformidade com a presente secção e das organizações que apresentam declarações em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, alínea a);
- i) As condições de estabelecimento das especificações pormenorizadas aplicáveis aos projetos de produtos e peças que são objeto de uma declaração em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, alínea a);
- j) As condições e os procedimentos de avaliação, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, alínea a), da aeronavegabilidade e da compatibilidade ambiental dos projetos de produtos e peças para os quais não se exige certificado, incluindo as condições e as restrições para as operações;
- k) As condições de concessão às organizações objeto de aprovação em conformidade com o disposto no artigo 15.º da prerrogativa para emitir os certificados a que se referem os artigos 11.º, 12.º e 13.º e o artigo 17.º, n.º 2, alínea b);
- l) As condições de aceitação dos certificados, da informação sobre a aeronavegabilidade permanente e de outra documentação relacionada com a

aeronavegabilidade, produzidos em conformidade com a legislação de um país terceiro, para efeitos da aplicação do artigo 57.º.

2. No que respeita à aeronavegabilidade e à compatibilidade ambiental das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), e dos seus motores, hélices, peças e equipamentos não-instalados, a Comissão está habilitada a, mediante a adoção de atos delegados nos termos do artigo 117.º, alterar ou complementar os anexos II e III, se necessário, para ter em conta os progressos técnicos, operacionais ou científicos ou dados no domínio da aeronavegabilidade ou da compatibilidade ambiental, com vista a – e na medida do exigido para – atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º.

Secção II

Tripulação

Artigo 19.º

Requisitos essenciais

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

Artigo 20.º

Pilotos

1. Salvo disposição em contrário constante de atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º, os pilotos são objeto de certificação e tem de lhes ser emitida uma licença de piloto e passado um certificado médico adequado às operações a realizar.
2. A licença de piloto é emitida mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 19.º, no respeitante aos conhecimentos teóricos, formação prática, proficiência linguística e experiência.
3. O certificado médico de piloto é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 19.º, no respeitante à aptidão médica.
4. As licenças de piloto e os certificados médicos de piloto devem especificar as prerrogativas concedidas aos pilotos.

Artigo 21.º

Tripulação de cabine

Os tripulantes de cabine envolvidos em operações de transporte aéreo comercial são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um atestado.

Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º, os tripulantes de cabine envolvidos em operações que não sejam operações de transporte aéreo comercial são também objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um atestado.

Os atestados são emitidos mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 19.º, no respeitante aos conhecimentos teóricos, formação prática e aptidão médica.

Artigo 22.º

Organizações de formação e centros de medicina aeronáutica

Salvo disposição em contrário constante de atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º, as organizações de formação de pilotos e de tripulantes de cabine e os centros de medicina aeronáutica são objeto de certificação e tem de lhes ser concedida uma aprovação.

A aprovação é concedida mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 19.º.

A aprovação especifica as prerrogativas concedidas à organização.

Artigo 23.º

Dispositivos de treino de simulação de voo

Salvo disposição em contrário constante de atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º, os dispositivos de treino de simulação de voo utilizados na formação de pilotos são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que o dispositivo respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 19.º.

Artigo 24.º

Instrutores e examinadores

Salvo disposição em contrário constante de atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º, as pessoas responsáveis pela instrução de voo, instrução de voo simulado ou formação de tripulantes de cabine, bem como pela avaliação de competências de pilotos ou de tripulantes de cabine, assim como os examinadores médicos aeronáuticos, são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 25.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 19.º.

O certificado especifica as prerrogativas concedidas.

Artigo 25.º

Delegação de poderes

1. No que respeita aos pilotos e aos tripulantes de cabine envolvidos nas operações das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), e aos dispositivos de treino de simulação de voo e às pessoas e organizações envolvidas na formação, exames, verificações e avaliação médica desses pilotos e tripulantes de cabine, a Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 117.º, a fim de estabelecer regras de execução detalhadas a respeito de:
 - a) As diferentes qualificações para a emissão das licenças de piloto e dos certificados médicos de piloto a que se refere o artigo 20.º, adequadas aos vários tipos de atividade exercida;
 - b) As condições de reconhecimento da formação e da experiência com aeronaves não abrangidas pelo presente regulamento para a obtenção das licenças de piloto a que se refere o artigo 20.º, n.º 2;
 - c) As condições de conversão das licenças de piloto e das licenças de técnico de voo emitidas a nível nacional, com base na legislação dos Estados-Membros, nas licenças de piloto a que se refere o artigo 20.º, n.º 2, e as condições de conversão dos certificados médicos emitidos a nível nacional, com base na legislação dos Estados-Membros, nos certificados médicos de piloto a que se refere o artigo 20.º, n.º 3;
 - d) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares das licenças, qualificações para emissão de licenças, certificados médicos, aprovações, atestados e certificados a que se referem os artigos 20.º, 21.º, 22.º, 23.º e 24.º;
 - e) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação das licenças, qualificações, certificados médicos, aprovações, atestados e certificados a que se referem os artigos 20.º, 21.º, 22.º, 23.º, e 24.º, incluindo as condições para os casos em que, de modo a atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são ou não exigidas essas licenças, qualificações, certificados médicos, aprovações, atestados e certificados, conforme aplicável;
 - f) As condições de aceitação das licenças de piloto, certificados médicos de piloto e atestados de tripulante de cabine emitidos em conformidade com a legislação de países terceiros, para efeitos da aplicação do artigo 57.º;
 - g) As condições de proibição ou de restrição das atividades reguladas pela presente secção, ou da sua sujeição a determinadas condições, no interesse da segurança.
2. No que respeita aos pilotos e aos tripulantes de cabine envolvidos nas operações das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), e aos dispositivos de treino de simulação de voo e às pessoas e organizações envolvidas na formação, exames, verificações e avaliação médica desses pilotos e tripulantes de cabine, a Comissão está habilitada a, mediante a adoção de atos delegados nos termos do artigo 117.º, alterar ou complementar o anexo IV, se necessário, para ter em conta os progressos técnicos, operacionais ou científicos ou dados sobre segurança relacionados com a tripulação de voo, com vista a – e na medida do exigido para – atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º.
3. As regras a que se referem os n.ºs 1 e 2 devem incluir, conforme adequado, disposições para a emissão de todos os tipos de licenças e de qualificações de piloto

exigidos pela Convenção de Chicago. Essas regras podem também incluir disposições para a emissão de outros tipos de licenças e qualificações.

SECÇÃO III

Operações aéreas

Artigo 26.º

Requisitos essenciais

As operações das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), devem satisfazer os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV e, quando aplicável, nos anexos VII e VIII.

Artigo 27.º

Operadores

1. Os operadores com estabelecimento principal no território a que se aplicam os Tratados e que realizam operações de transporte aéreo comercial são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 28.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 26.º. O certificado especifica as prerrogativas concedidas ao operador e o âmbito das operações.

2. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 28.º, os operadores estabelecidos, residentes ou com estabelecimento principal no território a que se aplicam os Tratados e que realizam operações que não sejam operações de transporte aéreo comercial são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 28.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 26.º. O certificado especifica as prerrogativas concedidas ao operador e o âmbito das operações.

Em derrogação do disposto no primeiro parágrafo, nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 28.º, os operadores estabelecidos, residentes ou com estabelecimento principal no território dos Estados-Membros a que se aplicam os Tratados e que realizam operações que não sejam operações de transporte aéreo comercial estão autorizados a declarar a sua capacidade e a disponibilidade de meios para assumir as responsabilidades associadas às operações, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 26.º.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que as operações de aeronaves realizadas no espaço aéreo do Céu Único Europeu por um operador estabelecido, residente ou com estabelecimento principal fora do território a que se aplicam os Tratados, mas relativamente ao qual os Estados-Membros executam as funções e as atividades do Estado do operador nos termos da Convenção de Chicago, bem como as pessoas e

organizações envolvidas nessas operações, registam um nível de segurança equivalente ao estabelecido pelo presente regulamento.

Artigo 28.º

Delegação de poderes

1. No caso das operações das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), a Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 117.º, a fim de estabelecer regras de execução detalhadas a respeito de:
 - a) As condições específicas para a operação de aeronaves, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 26.º;
 - b) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados a que se refere o artigo 27.º, n.ºs 1 e 2, incluindo as condições para os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são exigidos esses certificados ou é autorizada a apresentação de declarações, conforme aplicável;
 - c) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares dos certificados a que se refere o artigo 27.º, n.ºs 1 e 2, e dos operadores que apresentam declarações em conformidade com as regras de execução a que se refere a alínea b);
 - d) As condições a satisfazer pelos operadores a que se refere o artigo 27.º, n.ºs 1 e 2, e pelos tripulantes de voo no que respeita às limitações de tempo de voo e de serviço, bem como os requisitos aplicáveis à tripulação de voo em matéria de repouso;
 - e) Os requisitos adicionais necessários para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 26.º, no respeitante aos operadores estabelecidos, residentes ou com estabelecimento principal no território a que se aplicam os Tratados, quando esses operadores celebram acordos de partilha de códigos ou acordos de locação com tripulação com operadores estabelecidos, residentes ou com estabelecimento principal fora desse território;
 - f) As condições e os procedimentos necessários para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 26.º, no respeitante à aprovação, pelas autoridades nacionais competentes, dos regimes individuais de especificação do tempo de voo, e à emissão de pareceres sobre esses regimes pela Agência, em conformidade com o artigo 65.º, n.º 7;
 - g) As condições de proibição ou de restrição das operações de aeronaves, ou da sua sujeição a determinadas condições, no interesse da segurança.
2. No que respeita às operações das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), a Comissão está habilitada a, mediante a adoção de atos delegados nos termos do artigo 117.º, alterar ou complementar o anexo V e, quando aplicável, os anexos VII e VIII, se necessário, para ter em conta os progressos técnicos, operacionais ou científicos ou dados sobre segurança relacionados com as operações aéreas, com vista a – e na medida do exigido para – atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º.

Secção IV

Aeródromos

Artigo 29.º

Requisitos essenciais

Os aeródromos, os equipamentos de aeródromo, a exploração de aeródromos e a prestação de serviços de assistência em escala e de gestão da placa nos aeródromos devem satisfazer os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VII e, quando aplicável, no anexo VIII.

Artigo 30.º

Certificação de aeródromos

1. Os aeródromos são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado. As alterações são também objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado de alterações.

Tanto o certificado como o certificado de alterações são emitidos mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que o aeródromo está conforme com a base de certificação prevista no n.º 2 e que não apresenta aspetos ou características que comprometem a segurança das operações.

Estes certificados abrangem o aeródromo e o seu equipamento de segurança.

2. A base de certificação de um aeródromo consiste no seguinte:
 - a) Especificações de certificação aplicáveis ao tipo de aeródromo;
 - b) Disposições para as quais tenha sido aceite um nível equivalente de segurança;
 - c) Especificações técnicas pormenorizadas especiais necessárias, sempre que as características do projeto de determinado aeródromo ou a experiência adquirida com a sua exploração tornem qualquer das especificações de certificação a que se refere a alínea a) inadequadas ou impróprias para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º.

Artigo 31.º

Equipamento de aeródromo crucial para a segurança

1. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 34.º, o equipamento de aeródromo crucial para a segurança, usado ou destinado a ser usado nos aeródromos abrangidos pelo presente regulamento, é objeto de certificação e tem de lhe ser emitido um certificado.

O certificado correspondente a esse equipamento é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que o equipamento está conforme com as especificações pormenorizadas estabelecidas nos termos do artigo 34.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º.

2. Em derrogação do n.º 1, nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 34.º, as organizações envolvidas no projeto e no fabrico e manutenção de equipamento de aeródromo crucial para a segurança estão autorizadas a declarar a conformidade desse equipamento com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º.

Artigo 32.º

Organizações

1. As organizações responsáveis pela exploração de aeródromos são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 34.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º.

O certificado especifica as prerrogativas concedidas à organização certificada e o âmbito das mesmas.

2. As organizações responsáveis pela prestação de serviços de assistência em escala e de gestão da placa nos aeródromos abrangidos pelo presente regulamento devem declarar a sua capacidade e a disponibilidade de meios para assumir as responsabilidades associadas aos serviços prestados, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º.

Artigo 33.º

Proteção das áreas envolventes dos aeródromos

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que os aeródromos localizados no seu território estão protegidos contra as atividades e os desenvolvimentos nas suas áreas envolventes, suscetíveis de criar riscos inaceitáveis para as aeronaves que os utilizam.
2. As organizações a que se refere o artigo 32.º, n.º 1, devem controlar as atividades e os desenvolvimentos suscetíveis de criar riscos inaceitáveis para a segurança da aviação nas áreas envolventes dos aeródromos por cuja exploração são responsáveis. Devem tomar as medidas necessárias para reduzir esses riscos, caso os possam controlar e, não sendo esse o caso, devem dar conhecimento desses riscos às autoridades competentes do Estado-Membro em que o aeródromo está localizado.

Artigo 34.º

Delegação de poderes

1. No caso dos aeródromos, do equipamento de aeródromo crucial para a segurança, da exploração de aeródromos e da prestação de serviços de assistência em escala e de gestão da placa, a Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 117.º, a fim de estabelecer regras de execução detalhadas a respeito de:
 - a) As condições específicas para a exploração de aeródromos, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 29.º;
 - b) As condições de estabelecimento, nos termos do artigo 30.º, n.º 2, e de notificação a um requerente da base de certificação aplicável a um aeródromo para efeitos de certificação nos termos do artigo 30.º, n.º 1;
 - c) As condições de estabelecimento e de notificação a um requerente das especificações pormenorizadas aplicáveis ao equipamento de aeródromo crucial para a segurança, para efeitos de certificação, nos termos do artigo 31.º, n.º 1;

- d) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados de aeródromo a que se refere o artigo 30.º, incluindo as restrições operacionais ligadas ao projeto específico de aeródromo;
 - e) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados para o equipamento de aeródromo crucial para a segurança a que se refere o artigo 31.º, incluindo as condições para os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são exigidos esses certificados ou é autorizada a apresentação de declarações, conforme aplicável;
 - f) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados a que se refere o artigo 32.º, n.º 1;
 - g) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares dos certificados a que se refere o artigo 30.º, o artigo 31.º, n.º 1, e o artigo 32.º, n.º 1, e das organizações que apresentam declarações de acordo com o artigo 31.º, n.º 2;
 - h) As condições e os procedimentos para as declarações a apresentar pelas organizações que prestam serviços de assistência em escala e de gestão da placa de acordo com o artigo 32.º, n.º 2;
 - i) As prerrogativas e as responsabilidades dos prestadores serviços de assistência em escala e de gestão da placa que apresentam declarações de acordo com o artigo 32.º, n.º 2;
 - j) As condições de aceitação e de conversão dos certificados de aeródromo emitidos a nível nacional, com base na legislação dos Estados-Membros, nos certificados de aeródromo a que se refere o artigo 30.º, incluindo as medidas já autorizadas pelo Estado-Membro em causa com base nas diferenças notificadas relativamente ao anexo 14 da Convenção de Chicago;
 - k) As condições de proibição ou de restrição da exploração de aeródromos ou das atividades das organizações a que se refere o artigo 32.º, n.º 2, ou da sua sujeição a determinadas condições, no interesse da segurança;
 - l) As condições de produção e de comunicação da informação obrigatória pela Agência, em conformidade com o artigo 65.º, n.º 6, e pelas autoridades nacionais competentes, de modo a garantir a segurança das operações e do equipamento do aeródromo.
2. No que respeita aos aeródromos, ao equipamento de aeródromo, à exploração de aeródromos e aos serviços de assistência em escala e de gestão da placa, a Comissão está habilitada a, mediante a adoção de atos delegados nos termos do artigo 117.º, alterar ou complementar o anexo VII e, quando aplicável, o anexo VIII, se necessário, para ter em conta os progressos técnicos, operacionais ou científicos ou dados sobre segurança relacionados com os aeródromos, com vista a – e na medida do exigido para – atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º.

SECÇÃO V

ATM/ANS

Artigo 35.º

Requisitos essenciais

A prestação de serviços ATM/ANS deve satisfazer os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VIII e, quando aplicável, no anexo VII.

Artigo 36.º

Prestadores de serviços ATM/ANS

1. Os prestadores de serviços ATM/ANS são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 35.º.

O certificado especifica as prerrogativas concedidas e o âmbito dos serviços prestados.

2. Em derrogação do disposto no n.º 1, nos termos dos atos delegados adotados de acordo com o artigo 39.º, os Estados-Membros podem adotar uma decisão que autoriza os prestadores de serviços de informação de voo a declarar a sua capacidade e a disponibilidade de meios para assumir as responsabilidades associadas aos serviços prestados, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 35.º.

Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve informar a Comissão, a Agência e os outros Estados-Membros da sua decisão. A decisão é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*, e a Agência inclui-a no repositório a que se refere o artigo 63.º.

Artigo 37.º

Organizações envolvidas em projetos e no fabrico ou manutenção de sistemas e de componentes ATM/ANS

1. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º, as organizações envolvidas em projetos e no fabrico ou manutenção de sistemas e de componentes ATM/ANS de que depende a segurança ou a interoperabilidade, são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 35.º.

O certificado especifica as prerrogativas concedidas.

2. Em derrogação do disposto no n.º 1, nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º, as organizações envolvidas em projetos e no fabrico ou manutenção de sistemas e de componentes ATM/ANS de que depende a segurança ou a interoperabilidade estão autorizadas a declarar a sua capacidade e a disponibilidade de meios para assumir as responsabilidades associadas às atividades realizadas, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 35.º.

Artigo 38.º

Sistemas e componentes ATM/ANS

1. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º, os prestadores de serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 36.º estão obrigados a declarar que os sistemas e componentes ATM/ANS que vão pôr ao serviço e de que depende a segurança ou a interoperabilidade satisfazem as especificações pormenorizadas estabelecidas pelos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 35.º.

2. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º, os sistemas e os componentes ATM/ANS de que depende a segurança ou a interoperabilidade são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que os sistemas e componentes estão conformes com as especificações pormenorizadas estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 35.º.

Em derrogação do disposto no primeiro parágrafo, nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º, as organizações envolvidas em projetos e no fabrico ou manutenção de sistemas e componentes ATM/ANS de que depende a segurança ou a interoperabilidade estão autorizadas a declarar a conformidade desses sistemas e componentes com as especificações estabelecidas de acordo com o artigo 39.º, de modo a garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 35.º, bem como a sua aptidão para o serviço.

Artigo 39.º

Delegação de poderes

1. No caso da prestação de serviços ATM/ANS, a Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 117.º, a fim de estabelecer regras de execução detalhadas a respeito de:

- a) As condições específicas para a prestação de serviços ATM/ANS, em conformidade com os requisitos essenciais a que se refere o artigo 35.º;
- b) As condições de estabelecimento e de notificação a um requerente das especificações pormenorizadas aplicáveis à certificação de sistemas e componentes ATM/ANS, nos termos do artigo 38.º, n.º 2;
- c) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados a que se refere o artigo 36.º, incluindo as condições para os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, é autorizada a apresentação de declarações, conforme aplicável;
- d) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados a que se refere o artigo 37.º, n.º 1, e o artigo 38.º, n.º 2, incluindo as condições para os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são exigidos esses certificados ou é autorizada a apresentação de declarações, conforme aplicável;

- e) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares dos certificados a que se refere o artigo 36.º e, quando aplicável, os artigos 37.º e 38.º;
 - f) As prerrogativas e as responsabilidades dos organismos que apresentam declarações nos termos do artigo 36.º, n.º 2, do artigo 37.º, n.º 2, e do artigo 38.º, n.º 2;
 - g) As condições e os procedimentos para as declarações a apresentar pelos prestadores de serviços ATM/ANS, nos termos do artigo 38.º, n.º 1, incluindo as condições para os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são exigidas essas declarações;
 - h) As condições de proibição ou de restrição da prestação de serviços ATM/ANS, ou da sua sujeição a determinadas condições, no interesse da segurança;
 - i) As condições de produção e de comunicação da informação obrigatória pela Agência, em conformidade com o artigo 65.º, n.º 6, e pelas autoridades nacionais competentes, a fim de garantir a segurança da prestação de serviços ATM/ANS;
 - j) As regras operacionais relativas à utilização do espaço aéreo e dos sistemas e componentes ATM/ANS necessários.
2. No que respeita à prestação de serviços ATM/ANS, a Comissão está habilitada a, mediante a adoção de atos delegados nos termos do artigo 117.º, alterar ou complementar o anexo VIII e, quando aplicável, o anexo VII, se necessário, para ter em conta os progressos técnicos, operacionais ou científicos ou dados sobre segurança relacionados com os serviços ATM/ANS, com vista a – e na medida do exigido para – atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º.
3. As regras a que se refere o n.º 1 devem, conforme adequado:
- a) Ser coerentes com o Plano Diretor ATM;
 - b) Ser desenvolvidas com base nas disposições pertinentes do Regulamento (UE) XXXX/XXX e prever regimes transitórios para assegurar a continuidade dos certificados emitidos ao abrigo do referido regulamento.

Secção VI

Controladores de tráfego aéreo

Artigo 40.º

Requisitos essenciais

Os controladores de tráfego aéreo e as pessoas e organizações envolvidas na sua formação, exames, verificações ou avaliação médica, bem como os dispositivos de treino artificial, devem satisfazer os requisitos essenciais definidos no anexo VIII.

Artigo 41.º

Controladores de tráfego aéreo

1. Os controladores de tráfego aéreo são objeto de certificação e tem de lhes ser emitida uma licença de controlador de tráfego aéreo e passado um certificado médico adequado ao serviço a prestar.
2. A licença de controlador de tráfego aéreo a que se refere o n.º 1 é emitida mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 44.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º, no respeitante aos conhecimentos teóricos, formação prática, proficiência linguística e experiência.
3. O certificado médico a que se refere o n.º 1 é emitido mediante pedido, quando o controlador de tráfego aéreo tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 44.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º, no respeitante à aptidão médica.
4. A licença de controlador de tráfego aéreo e o certificado médico especificam as prerrogativas concedidas ao controlador de tráfego aéreo e o âmbito das mesmas.

Artigo 42.º

Organizações de formação de controladores de tráfego aéreo, examinadores médicos aeronáuticos e centros de medicina aeronáutica

As organizações de formação de controladores de tráfego aéreo, os examinadores médicos aeronáuticos e os centros de medicina aeronáutica são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 44.º, para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º.

O certificado especifica as prerrogativas concedidas.

Artigo 43.º

Instrutores e examinadores

As pessoas responsáveis pela formação prática ou pela avaliação da formação prática dos controladores de tráfego aéreo são objeto de certificação e tem de lhes ser emitido um certificado.

O certificado é emitido mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 44.º, para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 40.º.

O certificado especifica as prerrogativas concedidas.

Artigo 44.º

Delegação de poderes

1. No caso dos controladores de tráfego aéreo e das pessoas e organizações envolvidas na sua formação, exames, verificações e avaliação médica, a Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 117.º, a fim de estabelecer regras de execução detalhadas a respeito de:
 - a) As várias qualificações e averbamentos, no que respeita às licenças de controladores de tráfego aéreo a que se refere o artigo 41.º;
 - b) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação de licenças, qualificações e averbamentos, no que respeita às licenças e aos certificados médicos de controladores de tráfego aéreo a que se refere o artigo 41.º e aos certificados a que se referem os artigos 42.º e 43.º;
 - c) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares de licenças, qualificações e averbamentos, no que respeita às licenças, certificados médicos e certificados a que se referem os artigos 41.º, 42.º e 43.º;
 - d) As condições de aceitação e de conversão das licenças de controlador de tráfego aéreo e dos certificados médicos emitidos a nível nacional, com base na legislação dos Estados-Membros, nas licenças de controlador de tráfego aéreo e nos certificados médicos a que se refere o artigo 41.º;
 - e) As condições de aceitação das licenças de controlador de tráfego aéreo emitidas em conformidade com a legislação de um país terceiro para efeitos da aplicação do artigo 57.º;
 - f) As condições de proibição ou de restrição da formação no posto de trabalho, ou da sua sujeição a determinadas condições, no interesse da segurança;
 - g) As condições de produção e de comunicação da informação obrigatória pela Agência, em conformidade com o artigo 65.º, n.º 6, e pelas autoridades nacionais competentes, a fim de garantir a segurança na oferta de formação no posto de trabalho.
2. No que respeita aos controladores de tráfego aéreo e às pessoas e organizações envolvidas na sua formação, exames, verificações e avaliação médica, bem como aos dispositivos de treino artificial, a Comissão está habilitada a, mediante a adoção de atos delegados nos termos do artigo 117.º, alterar ou complementar o anexo VIII, se necessário, para ter em conta os progressos técnicos, operacionais ou científicos ou dados sobre segurança relacionados com as organizações de formação e os controladores de tráfego aéreo, com vista a – e na medida do exigido para – atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º.

Secção VII

Aeronaves não tripuladas

Artigo 45.º

Requisitos essenciais para as aeronaves não tripuladas

Os projetos e a produção, manutenção e operação de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamentos não-instalados e equipamento de controlo remoto devem satisfazer os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IX.

Artigo 46.º

Conformidade das aeronaves não tripuladas

1. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 47.º, de modo a alcançar níveis adequados de segurança, tendo em conta os princípios definidos no artigo 4.º, n.º 2, os projetos e a produção, manutenção e operação de aeronaves não tripuladas são objeto de certificação. Os certificados são emitidos mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado que respeita as regras estabelecidas nos atos delegados adotados nos termos do artigo 47.º para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais a que se refere o artigo 45.º. O certificado deve especificar as limitações relacionadas com a segurança, as condições operacionais e as prerrogativas concedidas.
2. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 47.º, de modo a alcançar níveis adequados de segurança, tendo em conta os princípios definidos no artigo 4.º, n.º 2, os projetos e a produção, manutenção e operação de aeronaves não tripuladas são objeto de uma declaração. A declaração é apresentada quando são cumpridos os requisitos essenciais a que se refere o artigo 45.º e as regras de execução correspondentes estabelecidas em conformidade com o artigo 47.º para garantir o cumprimento desses requisitos essenciais.
3. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 47.º, tendo em conta que podem ser alcançados níveis adequados de segurança sem a aplicação das disposições dos capítulos IV e V do presente regulamento, estes capítulos não se aplicam aos requisitos essenciais a que se refere o artigo 45.º nem às regras de execução correspondentes estabelecidas em conformidade com o artigo 47.º para garantir o cumprimento desses requisitos essenciais. Nestes casos, esses requisitos e regras constituem «legislação comunitária de harmonização», na aceção do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93, e da Decisão 768/2008/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos, e que revoga a Decisão 93/465/CEE do Conselho.

Artigo 47.º

Delegação de poderes

1. No caso dos projetos e da produção, manutenção e operação de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamentos não-instalados e equipamento de controlo remoto, a Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 117.º, a fim de estabelecer regras de execução detalhadas a respeito de:

- a) As condições e os procedimentos de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação de certificados, no respeitante aos projetos e à produção, manutenção e operação das aeronaves não tripuladas a que se refere o artigo 46.º, n.ºs 1 e 2, incluindo as condições para os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são exigidos esses certificados ou é autorizada a apresentação de declarações, conforme aplicável;
 - b) As condições e os procedimentos para um operador de aeronaves não tripuladas confiar nos certificados e nas declarações apresentados nos termos do disposto nas secções I, II, III e VIII;
 - c) As condições em que os capítulos IV e V do presente regulamento não se aplicam, para efeitos do artigo 46.º, n.º 3, aos requisitos de projeto, produção e manutenção de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamentos não-instalados e equipamento de controlo remoto;
 - d) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares de certificados e dos operadores que apresentam declarações;
 - e) A marcação e a identificação das aeronaves não tripuladas;
 - f) As condições de proibição ou de restrição das operações de aeronaves não tripuladas, ou da sua sujeição a determinadas condições, no interesse da segurança.
2. No que respeita aos projetos e à produção, manutenção e operação de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamentos não-instalados e equipamento de controlo remoto, a Comissão está habilitada a, mediante a adoção de atos delegados nos termos do artigo 117.º, alterar ou complementar o anexo IX e, quando aplicável, o anexo III, se necessário, para ter em conta os progressos técnicos, operacionais ou científicos ou dados sobre segurança relacionados com as operações aéreas, com vista a – e na medida do exigido para – atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º.

SECÇÃO VIII

Aeronaves utilizadas por um operador de um país terceiro à partida, com destino ou no interior do território da União

Artigo 48.º

Regras aplicáveis

As aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), bem como a sua tripulação de voo e as suas operações, devem cumprir as normas da ICAO aplicáveis. Na ausência de tais normas, essas aeronaves, bem como a sua tripulação de voo e as suas operações, devem satisfazer os requisitos essenciais estabelecidos nos anexos II, IV e V e, quando aplicável, no anexo VIII, desde que esses requisitos não entrem em conflito com direitos de países terceiros ao abrigo das convenções internacionais.

Artigo 49.º

Conformidade

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

A autorização é concedida mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado a sua capacidade e a disponibilidade de meios para assumir as responsabilidades associadas à operação dessas aeronaves, em conformidade com os requisitos especificados no artigo 48.º.

A autorização especifica as prerrogativas concedidas ao operador e o âmbito das operações.

2. Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 50.º, as operações de aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), que não sejam operações de transporte aéreo comercial, são objeto de certificação e tem de lhes ser concedida uma autorização.

A autorização é emitida mediante pedido, quando o requerente tiver demonstrado a sua capacidade e a disponibilidade de meios para assumir as responsabilidades associadas à operação dessas aeronaves, em conformidade com os requisitos especificados no artigo 48.º.

A autorização especifica as prerrogativas concedidas ao operador e o âmbito das operações.

Em derrogação do disposto no n.º 1, nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 50.º, os operadores de aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), envolvidos em operações que não sejam de transporte aéreo comercial, estão autorizados a declarar a sua capacidade e a disponibilidade de meios para assumir as responsabilidades associadas à operação dessas aeronaves, em conformidade com os requisitos especificados no artigo 48.º.

3. As autorizações e as declarações a que se referem os n.ºs 1 e 2 só podem ser exigidas em relação às operações das aeronaves de, para ou no território a que se aplicam os Tratados, com exceção das operações de sobrevoo desse território.

Artigo 50.º

Delegação de poderes

1. No caso das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), bem como da sua tripulação de voo e das suas operações, a Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 117.º, a fim de estabelecer regras de execução detalhadas a respeito de:
 - a) A autorização de aeronaves para as quais não há um certificado-tipo de aeronavegabilidade da ICAO ou de pilotos que não sejam titulares de uma licença-tipo da ICAO para efeitos da realização de operações de, para e no território a que se aplicam os Tratados;
 - b) As condições específicas para operar aeronaves nos termos do disposto no artigo 48.º;
 - c) As condições alternativas nos casos em que não seja possível cumprir as normas e os requisitos a que se refere o artigo 48.º ou que implicam um esforço desproporcionado para o operador, assegurando simultaneamente a realização dos objetivos constantes das normas e requisitos em causa;

- d) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação das autorizações a que se refere o artigo 49.º, incluindo as condições para os casos em que, para atingir os objetivos definidos no artigo 1.º, e tendo simultaneamente em conta a natureza e o risco da atividade específica em causa, são exigidas essas autorizações ou é autorizada a apresentação de declarações, conforme aplicável. Estas condições devem ter em conta os certificados emitidos pelo Estado de registo ou pelo Estado do operador, sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e nas suas regras de execução;
 - e) As prerrogativas e as responsabilidades dos titulares das autorizações a que se refere o artigo 49.º, n.ºs 1 e 2, e, se for caso disso, dos operadores que apresentam declarações em conformidade com o artigo 49.º, n.º 2;
 - f) As condições de proibição ou de restrição das operações de aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), ou da sua sujeição a determinadas condições, no interesse da segurança.
2. Ao adotar as regras a que se refere o n.º 1, a Comissão deve assegurar, nomeadamente, que:
- a) Se tira partido, sempre que adequado, das práticas recomendadas e dos documentos de orientação da ICAO;
 - b) Nenhum requisito excede o exigido pelo presente regulamento às aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), e à tripulação de voo e aos operadores dessas aeronaves;
 - c) O processo pelo qual são obtidas as autorizações a que se refere o artigo 49.º, n.ºs 1 e 2, é simples, proporcionado, eficaz e eficiente em termos de custos, permitindo realizar um conjunto de demonstrações da conformidade proporcionadas à complexidade das operações e aos riscos envolvidos. A Comissão deve assegurar, nomeadamente, que são tidos em conta:
 - i) Os resultados do Programa Universal de Auditoria de Supervisão da Segurança da ICAO;
 - ii) As informações recolhidas no quadro dos programas de inspeção na placa estabelecidos em conformidade com os atos delegados adotados nos termos do artigo 51.º, n.º 10;
 - iii) Outras informações reconhecidas sobre as questões de segurança suscitadas pelo operador em causa;
 - iv) Os certificados emitidos em conformidade com a legislação de um país terceiro.
 - d) São tidos em conta os aspetos relacionados com os serviços ATM/ANS.

CAPÍTULO IV

SISTEMA COMUM DE CERTIFICAÇÃO, SUPERVISÃO E FISCALIZAÇÃO

Artigo 51.º

Certificação, supervisão e fiscalização

1. Os Estados-Membros, a Comissão e a Agência devem cooperar no âmbito do sistema europeu único de segurança operacional da aviação, a fim de garantir o cumprimento do disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento.
2. Para garantir o cumprimento do disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, a Agência e as autoridades nacionais competentes devem, nos termos do presente regulamento:
 - a) Aceitar e avaliar os pedidos, emitir e, se for caso disso, renovar os certificados e receber as declarações que lhe são apresentadas em conformidade com as disposições do capítulo III;
 - b) Efetuar a supervisão dos titulares de certificados, das pessoas singulares e coletivas que apresentam declarações e dos produtos, peças, equipamentos, sistemas e componentes ATM/ANS, dispositivos de treino de simulação de voo e aeródromos abrangidos pelo disposto no capítulo III;
 - c) Realizar inquéritos, inspeções, auditorias e outras atividades de monitorização necessárias, de modo a detetar eventuais incumprimentos, por parte das pessoas a que se refere a alínea b), dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, que lhes são aplicáveis;
 - d) Tomar todas as medidas executórias necessárias, incluindo a alteração, suspensão ou revogação dos certificados por si emitidos, a imobilização das aeronaves e a imposição de sanções, a fim de pôr cobro às infrações detetadas.
3. A responsabilidade pelas atividades de certificação, supervisão e fiscalização a que se refere o n.º 2 deve ser definida em conformidade com as disposições seguintes.

A Agência é responsável pelas atividades que lhe forem confiadas nos termos dos artigos 53.º, 54.º, 55.º, 66.º, 67.º, 68.º, 69.º e 70.º.

A autoridade nacional competente do Estado-Membro em que o aeródromo está localizado é responsável pelas atividades de certificação do aeródromo a que se refere o artigo 30.º, n.º 1, e de certificação da organização responsável pelas operações de aeródromo a que se refere o artigo 32.º, n.º 1. O certificado da organização responsável pelas operações de um aeródromo pode ser combinado com o certificado de aeródromo ou emitido em separado.

Em todos os restantes casos, essas obrigações incumbem à autoridade nacional competente do Estado-Membro de residência da pessoa singular que apresenta o pedido de certificado ou a declaração ou, no caso das pessoas coletivas, em que a pessoa tem o seu estabelecimento principal, salvo disposição em contrário constante de atos delegados adotados em conformidade com o n.º 10.

No entanto, nos casos previstos nos atos delegados adotados em conformidade com o n.º 14:

- a) Os examinadores médicos aeronáuticos, os centros de medicina aeronáutica e os médicos de clínica geral são responsáveis pela emissão dos certificados médicos de piloto a que se refere o artigo 20.º, n.º 3, e dos certificados médicos de controlador de tráfego aéreo a que se refere o artigo 41.º, n.º 1;

- b) As organizações de formação de pilotos e de tripulantes de cabine que tenham obtido uma aprovação em conformidade com o artigo 22.º, e os operadores que sejam titulares de um certificado em conformidade com o artigo 27.º são responsáveis pela emissão dos atestados de tripulante de cabine a que se refere o artigo 21.º.
4. A supervisão efetuada pela Agência e pelas autoridades nacionais competentes deve ser contínua e basear-se em prioridades estabelecidas em função dos riscos para a aviação civil.
 5. A Agência deve gerir e utilizar os instrumentos e os procedimentos necessários para a recolha, intercâmbio e análise das informações relacionadas com a segurança obtidas no âmbito dos programas de inspeção na placa estabelecidos nos atos delegados adotados em conformidade com o n.º 10.
 6. Para facilitar a realização das atividades relacionadas com a certificação, supervisão e fiscalização, a Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes devem proceder ao intercâmbio de informações, designadamente sobre possíveis infrações ou sobre as infrações detetadas.
 7. A Agência promove uma interpretação e aplicação comuns dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, nomeadamente elaborando os documentos de orientação a que se refere o artigo 65.º, n.º 3, em consulta com as autoridades nacionais competentes.
 8. As pessoas singulares ou coletivas abrangidas pelo presente regulamento podem chamar a atenção da Agência para quaisquer alegadas diferenças na aplicação das regras pelos Estados-Membros. Caso essas diferenças prejudiquem gravemente as operações dessas pessoas ou possam de algum modo criar dificuldades sérias, a Agência e as autoridades nacionais competentes dos Estados-Membros em causa devem cooperar para eliminar essas diferenças sem atrasos injustificados. Caso essas diferenças não possam ser eliminadas, a Agência submete a questão à apreciação da Comissão.
 9. A Agência e as autoridades nacionais competentes devem tomar as medidas necessárias para aumentar e promover a sensibilização para as questões da segurança da aviação civil e comunicar as informações relacionadas com a segurança pertinentes para a prevenção de acidentes e de incidentes.
 10. No que respeita às atividades da Agência e das autoridades nacionais competentes relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização nos termos do presente regulamento, a Comissão está habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 117.º, de modo a estabelecer regras de execução que especificam:
 - a) As condições de recolha, intercâmbio e difusão da informação entre a Agência e as autoridades nacionais competentes para realização das respetivas atividades;
 - b) As condições de condução do processo de certificação e dos inquéritos, inspeções, auditorias e outras atividades de monitorização necessárias para garantir uma supervisão eficaz das pessoas singulares e coletivas e dos produtos, peças, equipamentos, sistemas e componentes ATM/ANS, dispositivos de treino de simulação de voo e aeródromos abrangidos pelo presente regulamento;
 - c) As condições de qualificação dos inspetores e das organizações envolvidas na sua formação;

- d) As condições de realização das inspeções na placa e da imobilização de aeronaves caso essas aeronaves, o seu operador ou a tripulação de voo não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento ou nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento;
- e) As condições para os sistemas administrativos e de gestão da Agência e das autoridades nacionais competentes relacionados com as atividades de certificação, supervisão e fiscalização;
- f) No que respeita ao n.º 3, as condições de repartição de responsabilidades entre autoridades nacionais competentes, de modo a garantir a boa execução dos trabalhos relacionados com a certificação, supervisão e fiscalização;
- g) No que respeita ao n.º 3, as condições de atribuição de responsabilidades aos examinadores médicos aeronáuticos e aos centros de medicina aeronáutica para efeitos da emissão de certificados médicos de piloto e de certificados médicos de controlador de tráfego aéreo, bem como as condições em que os médicos de clínica geral podem assumir essa responsabilidade, de modo a garantir a boa execução dos trabalhos relacionados com a certificação médica de pilotos e de controladores de tráfego aéreo;
- h) No que respeita ao n.º 3, as condições de atribuição de responsabilidades às organizações de formação de pilotos e de tripulantes de cabine, para efeitos da emissão de atestados de tripulante de cabine, de modo a garantir a boa execução dos trabalhos relacionados com a certificação da tripulação de cabine.

Artigo 52.º

Inspetores europeus da aviação

1. A Agência deve estabelecer, em cooperação com as autoridades nacionais competentes, um mecanismo de partilha e de intercâmbio de inspetores e outro pessoal com competências especializadas relevantes para a realização dos trabalhos de certificação e de supervisão previstos no presente regulamento. Para o efeito, a Agência deve definir e comunicar às autoridades nacionais competentes os perfis necessários em termos de qualificações e de experiência, a partir dos quais essas autoridades devem designar, em função da disponibilidade, os candidatos à participação no mecanismo de partilha e de intercâmbio de inspetores europeus da aviação.
2. A Agência e as autoridades nacionais competentes podem requerer a assistência dos inspetores europeus da aviação para realizar as atividades de supervisão e de certificação. A Agência deve coordenar os pedidos e aplicar os procedimentos adequados para o efeito, em consulta com as autoridades nacionais competentes.
3. Os inspetores europeus da aviação devem conduzir as suas atividades de supervisão e de certificação sob o controlo, as instruções e a responsabilidade da Agência ou da autoridade nacional competente que solicita a sua assistência.
4. Os custos da assistência prestada pelos inspetores europeus da aviação designados pelas autoridades nacionais competentes devem ser suportados por taxas. Para o efeito, a Agência, em nome da autoridade nacional competente que tiver suportado os custos, fatura os serviços prestados por esses inspetores à pessoa singular ou coletiva objeto de certificação e de supervisão. A Agência transfere o montante cobrado a essa pessoa para a autoridade nacional competente em causa.

5. No caso do mecanismo de partilha e de intercâmbio a que se refere o n.º 1, a Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 117.º, a fim de estabelecer regras de execução detalhadas a respeito de:
 - a) Os direitos e obrigações da Agência e das autoridades nacionais competentes, que requerem, recebem ou prestam assistência através desse mecanismo;
 - b) As autorizações e as regras aplicáveis aos inspetores europeus da aviação quando prestam tal assistência;
 - c) A fixação e a cobrança das taxas a que se refere o n.º 4.

Artigo 53.º

Transferência de responsabilidades

1. Os Estados-Membros podem transferir para a Agência a responsabilidade pela certificação, supervisão e fiscalização, em relação a todas as organizações, operadores, pessoal, aeronaves, dispositivos de treino de simulação de voo ou aeródromos, que lhes cabe ao abrigo do presente regulamento.

Uma vez efetuada a transferência, a Agência passa a ser a autoridade competente para efeitos da responsabilidade transferida e o Estado-Membro em causa fica exonerado dessa responsabilidade. No que se refere ao exercício dessa responsabilidade pela Agência, aplicam-se as disposições dos capítulos IV e V.
2. Um Estado-Membro pode transferir para outro Estado-Membro, sujeito a consentimento mútuo, a responsabilidade pela certificação, supervisão e fiscalização, em relação a todas as organizações, operadores, pessoal, aeronaves, dispositivos de treino de simulação de voo ou aeródromos, que lhe cabe ao abrigo do presente regulamento.

Uma vez efetuada a transferência, a autoridade nacional competente do Estado-Membro para o qual a responsabilidade é transferida passa a ser a autoridade competente para efeitos da responsabilidade transferida e o Estado-Membro que transfere essa responsabilidade fica exonerado da mesma.

No que se refere ao exercício dessa responsabilidade, aplicam-se as disposições dos capítulos II e IV e os artigos 120.º e 121.º, bem como as disposições aplicáveis do direito nacional do Estado-Membro para o qual a responsabilidade é transferida.
3. A Agência ou um Estado-Membro, conforme aplicável, apenas devem aceitar a transferência de responsabilidades a que se referem o n.ºs 1 ou 2 após se terem certificado de que podem efetivamente assumir as responsabilidades transferidas em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento.
4. Um Estado-Membro que pretenda transferir determinadas responsabilidades em conformidade com os n.ºs 1 ou 2 deve estabelecer, juntamente com a Agência ou com outro Estado-Membro, conforme aplicável, um plano de transição que garanta uma transferência ordenada dessas mesmas responsabilidades. As pessoas singulares e coletivas interessadas na transferência e, no caso das transferências a que se refere o n.º 2, a Agência, devem ser consultadas sobre esse plano de transição antes de concluído.

A Agência e o Estado-Membro ou Estados-Membros em causa, conforme aplicável, devem assegurar que a transferência de responsabilidades é efetuada em conformidade com o plano de transição.

5. A Agência disponibiliza, através do repositório criado nos termos do artigo 63.º, a lista dos Estados-Membros que procederam à transferência de determinadas responsabilidades em conformidade com o presente artigo. Essa lista deve incluir informações pormenorizadas sobre as responsabilidades transferidas, permitindo a identificação clara das responsabilidades pós transferência e das organizações, operadores, pessoal, aeronaves, dispositivos de treino de simulação de voo ou aeródromos afetados, conforme aplicável.

A Agência tem em conta as responsabilidades transferidas quando das inspeções e outras atividades de monitorização, em conformidade com o artigo 73.º.

6. O presente artigo é aplicável sem prejuízo dos direitos e obrigações dos Estados-Membros nos termos da Convenção de Chicago. Sempre que um Estado-Membro transfere responsabilidades nos termos do presente artigo, que lhe tenham sido atribuídas pela Convenção de Chicago, deve notificar à ICAO o facto de a Agência ou de outro Estado-Membro atuar como o seu representante autorizado para efeitos do cumprimento das obrigações que lhe incumbem por força da Convenção de Chicago.

Artigo 54.º

Organizações que operam a nível internacional

1. Uma organização pode requerer à Agência que atue como autoridade competente responsável pela sua certificação, supervisão e fiscalização, em derrogação do artigo 51.º, n.º 3, quando é titular de um certificado ou elegível para requerer um certificado em conformidade com o disposto no capítulo III à autoridade nacional competente de um Estado-Membro, mas dispõe ou pretende dispor noutra ou noutras Estados-Membros de um número importante de instalações e pessoal abrangidos por esse certificado.

O pedido pode igualmente ser apresentado por duas ou mais organizações, cada uma delas com o seu estabelecimento principal num Estado-Membro diferente, sendo cada uma delas titular de um certificado ou elegível para o efeito nos termos do disposto no capítulo III, para o mesmo tipo de atividade aeronáutica.

Nos casos em que as organizações a que se referem o primeiro e segundo parágrafos apresentam tal pedido, informam desse facto as autoridades nacionais competentes dos Estados-Membros em que têm o seu estabelecimento principal.

2. Sempre que a Agência considerar que pode assumir eficazmente as responsabilidades pela certificação, supervisão e fiscalização, se solicitado, em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados adotados com base no regulamento, deve estabelecer, juntamente com o Estado-Membro ou Estados-Membros em causa, conforme aplicável, um plano de transição que garanta uma transferência ordenada dessas responsabilidades. As organizações que requerem a transferência devem ser consultadas sobre esse plano de transição antes de este ser concluído.

A Agência e o Estado-Membro ou Estados-Membros em causa, conforme aplicável, devem assegurar que a transferência de responsabilidades é efetuada em conformidade com o plano de transição.

3. Uma vez efetuada a transferência de responsabilidades nos termos dos n.ºs 1 e 2, a Agência passa a ser a autoridade competente para efeito das responsabilidades transferidas e os Estados-Membros em causa ficam exonerados dessas responsabilidades. No que se refere ao exercício dessas responsabilidades pela Agência, aplicam-se as disposições dos capítulos IV e V.
4. As disposições do artigo 53.º, n.ºs 5 e 6, aplicam-se de igual modo a qualquer transferência de responsabilidades nos termos do presente artigo.

Artigo 55.º

Mecanismo de supervisão de emergência

1. A Agência deve recomendar a um Estado-Membro a transferência de responsabilidades em conformidade com o artigo 53.º se estiverem reunidas todas as condições seguintes:
 - a) Os resultados das inspeções e outras atividades de monitorização levadas a cabo pela Agência em conformidade com o artigo 73.º apontam para uma incapacidade séria e persistente de um Estado-Membro para realizar eficazmente todos ou parte dos trabalhos de certificação, supervisão e fiscalização previstos no âmbito do presente regulamento;
 - b) A Comissão convidou o Estado-Membro a corrigir as deficiências detetadas, em conformidade com a alínea a);
 - c) O Estado-Membro não corrigiu as deficiências de modo satisfatório e a situação daí decorrente põe em risco a segurança da aviação civil.
2. Se o Estado-Membro em causa não seguir a recomendação da Agência nem corrigir as deficiências no prazo de três meses a contar da data da recomendação, a Comissão pode decidir, se considerar que as condições previstas no n.º 1 estão satisfeitas, que a responsabilidade pela certificação, supervisão e fiscalização é temporariamente transferida para a Agência. Essa decisão é tomada através de atos de execução adotados mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2. Por motivos imperativos de urgência devidamente justificados, relacionados com a segurança operacional da aviação, a Comissão adota atos de execução imediatamente aplicáveis, em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo 116.º, n.º 4.
3. A partir da data em que a decisão de execução a que se refere o n.º 2 produz efeitos, a Agência avalia periodicamente se a condição estabelecida no n.º 1, alínea c), continua a ser satisfeita. Se considerar que a condição deixou de ser satisfeita, a Agência formula uma recomendação à Comissão, de modo a pôr termo à transferência temporária de responsabilidades.
4. Se considerar, tendo em conta essa recomendação, que a condição constante do n.º 1, alínea c), deixou de ser satisfeita, a Comissão decide pôr termo à transferência temporária de responsabilidades para a Agência.

Essa decisão é tomada através de atos de execução adotados mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2. Por motivos imperativos de urgência devidamente justificados, relacionados com a segurança operacional da aviação, a Comissão adota atos de execução imediatamente aplicáveis em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo 116.º, n.º 4.

5. Uma vez efetuada a transferência de responsabilidades nos termos do n.º 2, a Agência passa a ser a autoridade competente para efeito das responsabilidades transferidas e o Estado-Membro em causa fica exonerado dessas responsabilidades. No que se refere ao exercício dessa responsabilidade pela Agência, aplicam-se as disposições dos capítulos IV e V.
6. As disposições do artigo 53.º, n.ºs 5 e 6, aplicam-se de igual modo a qualquer transferência de responsabilidades nos termos do presente artigo. A Agência inclui também no repositório criado nos termos do artigo 63.º as decisões de execução da Comissão a que se referem os n.ºs 2 e 4.

Artigo 56.º

Validade dos certificados e das declarações

1. Os certificados emitidos e as declarações apresentadas em conformidade com o presente regulamento e com os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento são válidos em todos os Estados-Membros, sem exigências ou avaliações suplementares.
2. Se considerar que uma pessoa singular ou coletiva em cujo nome foi emitido um certificado ou que tenha apresentado uma declaração deixou de cumprir os requisitos aplicáveis do presente regulamento ou dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, a Comissão, de acordo com uma recomendação da Agência, insta o Estado-Membro responsável pela supervisão dessa pessoa a tomar as medidas corretivas e de salvaguarda adequadas, incluindo a limitação ou a suspensão do certificado.

Essa decisão é tomada através de atos de execução adotados mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2. Por motivos imperativos de urgência devidamente justificados, relacionados com a segurança operacional da aviação, a Comissão adota atos de execução imediatamente aplicáveis em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo 116.º, n.º 4.

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

3. Se considerar que o Estado-Membro a que se refere o n.º 2 tomou as medidas corretivas e de salvaguarda adequadas, a Comissão decide, com base numa recomendação da Agência, que o certificado ou declaração em causa voltam a ser válidos em todos os Estados-Membros, em conformidade com o n.º 1. Essa decisão é tomada através de atos de execução adotados mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2. Por motivos imperativos de urgência devidamente justificados, relacionados com a segurança operacional da aviação, a Comissão adota atos de execução imediatamente aplicáveis em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo 116.º, n.º 4.
4. Este artigo aplica-se sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 2111/2005.

Artigo 57.º

Aceitação de certificados de países terceiros

A Agência e as autoridades nacionais competentes podem emitir os certificados previstos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento

a partir de certificados emitidos em conformidade com a legislação de um país terceiro, ou aceitar certificados e outros documentos pertinentes comprovativos do cumprimento das regras da aviação civil emitidos em conformidade com a legislação de um país terceiro, caso essa possibilidade esteja prevista:

- a) Nos acordos internacionais celebrados entre a União e um país terceiro relativos ao reconhecimento dos certificados; ou
- b) Nos atos delegados adotados com base no artigo 18.º, n.º 1, alínea l), no artigo 25.º, n.º 1, alínea f), e no artigo 44.º, n.º 1, alínea e).

Artigo 58.º

Entidades qualificadas

1. A Agência e as autoridades nacionais competentes podem delegar a realização das atividades relacionadas com a certificação e a supervisão nos termos do presente regulamento nas entidades qualificadas acreditadas como satisfazendo os critérios estabelecidos no anexo VI. A Agência e as autoridades nacionais competentes que recorrem a entidades qualificadas devem criar um sistema de acreditação e de avaliação da conformidade das entidades qualificadas a partir desses critérios, quando do processo de acreditação e, posteriormente, de forma contínua.

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

2. Caso a entidade qualificada deixe de satisfazer os critérios estabelecidos no anexo VI, a Agência ou a autoridade ou autoridades nacionais competentes, conforme aplicável, devem suspender ou revogar a acreditação concedida.
3. A Agência ou a autoridade ou autoridades nacionais competentes que procedem à acreditação de uma entidade qualificada podem conceder-lhe uma prerrogativa para emitir, alterar, suspender ou revogar certificados, ou para receber declarações, em nome da Agência ou da autoridade nacional competente. Essa prerrogativa deve constar do âmbito da acreditação.
4. A Agência e as autoridades nacionais competentes devem reconhecer, sem quaisquer requisitos técnicos ou avaliações suplementares, as acreditações de entidades qualificadas concedidas pela Agência e por outras autoridades nacionais competentes em conformidade com o n.º 1.

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

5. A Agência e as autoridades nacionais competentes devem trocar informações sobre as acreditações concedidas, suspensas ou revogadas. A Agência inclui essas informações no repositório a que se refere o artigo 63.º.

Artigo 59.º

Disposições de salvaguarda

1. O presente regulamento e os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento não impedem um Estado-Membro de reagir imediatamente a um problema de segurança da aviação civil, se estiverem reunidas todas as condições seguintes:
 - a) O problema implica um risco sério para a segurança da aviação e o Estado-Membro deve tomar medidas imediatas para o resolver;
 - b) O Estado-Membro não tem condições para resolver adequadamente o problema em conformidade com as disposições do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento;
 - c) As medidas tomadas são proporcionadas à gravidade do problema.

Nesse caso, o Estado-Membro deve notificar imediatamente a Comissão, a Agência e os outros Estados-Membros, através do repositório criado nos termos do artigo 63.º, das medidas tomadas e das razões para tal.

2. Se a duração das medidas a que se refere o n.º 1 exceder oito meses consecutivos ou se o Estado-Membro tiver reiteradamente tomado as mesmas medidas e a sua duração total exceder oito meses, a Agência avalia se estão reunidas as condições previstas no n.º 1 e emite, no prazo de três meses a contar da data de receção da notificação a que se refere o n.º 1, uma recomendação à Comissão com as conclusões da avaliação. A Agência inclui a recomendação no repositório criado nos termos do artigo 63.º.

Nesse caso, cabe à Comissão avaliar, tendo em conta essa recomendação, se essas condições estão reunidas. Se considerar que essas condições não estão reunidas ou discordar das conclusões da avaliação da Agência, a Comissão adota, no prazo de três meses a contar da data da receção da referida recomendação, uma decisão de execução para o efeito, que publica no *Jornal Oficial da União Europeia* e regista no repositório criado nos termos do artigo 63.º.

Logo que seja notificado da referida decisão de execução, o Estado-Membro em causa deve pôr imediatamente termo às medidas tomadas em conformidade com o n.º 1.

3. Após a receção da notificação a que se refere o n.º 1, a Agência avalia, sem demora, se o problema identificado pelo Estado-Membro pode ser solucionado pela Agência através das decisões a que se refere o artigo 65.º, n.º 4, de modo que as medidas adotadas pelo Estado-Membro deixem de ser necessárias. Se considerar que o problema pode ser resolvido dessa forma, a Agência toma a decisão adequada para o efeito. Se considerar que o problema não pode ser resolvido dessa forma, formula uma recomendação à Comissão no que respeita às alterações dos atos delegados ou de execução adotados com base no presente regulamento que considerar necessárias com base na aplicação do n.º 1.
4. Se for caso disso, com base na aplicação do n.º 1, a Comissão considera, sem demora e tendo em conta a recomendação da Agência, a alteração de qualquer dos atos delegados adotados em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, o artigo 25.º, n.º 1, o artigo 28.º, n.º 1, o artigo 34.º, n.º 1, o artigo 39.º, n.º 1, o artigo 44.º, n.º 1, o artigo 47.º, n.º 1, e o artigo 50.º, n.º 1.

Artigo 60.º

Flexibilidade

1. Os Estados-Membros podem isentar qualquer pessoa singular ou coletiva abrangida pelo presente regulamento do cumprimento dos requisitos que lhe são aplicáveis nos termos do disposto no capítulo III, com exceção dos requisitos essenciais estabelecidos nessas disposições, ou nos atos delegados ou de execução adotados com base nessas mesmas disposições em caso de circunstâncias imprevisíveis urgentes que afetem essas pessoas ou de necessidades operacionais urgentes dessas pessoas, se estiverem reunidas todas as condições seguintes:
 - a) Não é possível dar uma resposta adequada face a essas circunstâncias ou necessidades, em conformidade com os requisitos aplicáveis;
 - b) É garantido um nível aceitável de segurança, de proteção do ambiente e de conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis, sempre que necessário, através da aplicação de medidas de atenuação;
 - c) O Estado-Membro tomou medidas para reduzir as eventuais distorções das condições de mercado na sequência da concessão da isenção, na medida do possível; e
 - d) A isenção limita-se ao estritamente necessário, em termos de âmbito e de duração, e é aplicada de modo não-discriminatório.

Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve notificar imediatamente a Comissão, a Agência e os outros Estados-Membros, através do repositório criado nos termos do artigo 63.º, das isenções concedidas, das razões para a sua concessão e, quando aplicável, das medidas de atenuação adotadas.

2. Se a duração das isenções a que se refere o n.º 1 exceder oito meses consecutivos ou se o Estado-Membro tiver reiteradamente concedido as mesmas isenções e a sua duração total exceder oito meses, a Agência avalia se estão reunidas as condições previstas no n.º 1 e emite, no prazo de três meses a contar da data de receção da notificação a que se refere o n.º 1, uma recomendação à Comissão com as conclusões da avaliação. A Agência inclui a recomendação no repositório criado nos termos do artigo 63.º.

Nesse caso, cabe à Comissão avaliar, tendo em conta a recomendação, se essas condições estão reunidas. Se considerar que essas condições não estão reunidas ou discordar das conclusões da avaliação da Agência, a Comissão adota, no prazo de três meses a contar da data da receção da referida recomendação, uma decisão de execução para o efeito, que publica no *Jornal Oficial da União Europeia* e regista no repositório criado nos termos do artigo 63.º.

Logo que seja notificado da referida decisão de execução, o Estado-Membro em causa deve imediatamente revogar a isenção concedida nos termos do n.º 1.

3. Se considerar que a demonstração da conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis definidos nos anexos pode ser efetuada por outros meios que não os estabelecidos nos atos delegados e de execução adotados com base no presente regulamento e que essas medidas apresentam vantagens significativas do ponto de vista da segurança da aviação civil ou da eficiência para as pessoas abrangidas pelo presente regulamento ou para as autoridades em causa, o Estado-Membro pode apresentar à Comissão e à Agência, através do repositório criado nos termos do artigo 63.º, um pedido fundamentado de alteração dos atos delegados ou de execução em causa, de modo a permitir a utilização de outros meios.

Nesse caso, a Agência formula sem demoras injustificadas uma recomendação à Comissão sobre a questão de saber se o pedido do Estado-Membro satisfaz as condições previstas no primeiro parágrafo.

Se necessário, com base na aplicação do presente número, a Comissão considera, sem demora e tendo em conta essa recomendação, a possibilidade de alteração dos atos delegados ou de execução em causa.

Artigo 61.º

Recolha, intercâmbio e análise de informações

1. A Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes devem trocar todas as informações de que disponham no contexto da aplicação do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento e que sejam de interesse para as outras partes para efeitos das atividades que lhes competem ao abrigo do presente regulamento. As autoridades competentes dos Estados-Membros responsáveis pelos inquéritos a acidentes e incidentes registados no setor da aviação civil ou da análise de ocorrências estão também habilitadas a aceder a essas informações para realização das respetivas atividades. Essas informações podem também ser comunicadas às partes interessadas, em conformidade com os atos delegados a que se refere o n.º 4.
2. A Agência coordena, a nível da União Europeia, a recolha, o intercâmbio e a análise das informações relativas às matérias abrangidas pelo presente regulamento. Para o efeito, a Agência pode celebrar acordos administrativos com as pessoas singulares e coletivas abrangidas pelo presente regulamento ou com associações dessas pessoas, sobre a recolha, intercâmbio e análise de informações.
3. A pedido da Comissão, a Agência analisa as questões urgentes ou importantes abrangidas pelo presente regulamento. Se for caso disso, as autoridades nacionais competentes devem colaborar com a Agência na realização dessa análise.
4. A Comissão adota regras de execução sobre as modalidades de troca das informações a que se refere o n.º 1, entre a Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes, e a comunicação dessas informações às partes interessadas. Essas regras devem constar de atos de execução adotados mediante o procedimento de exame a que se refere o artigo 116.º, n.º 3.

As regras de execução a que se refere o primeiro parágrafo devem ter em conta:

- a) A necessidade de fornecer às pessoas singulares e coletivas abrangidas pelo presente regulamento as informações de que necessitam para garantir a conformidade e atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º;
 - b) A necessidade de limitar a difusão e a utilização dessas informações ao estritamente necessário para atingir esses objetivos;
 - c) A necessidade de evitar a difusão dessas informações ou de impedir a sua utilização para imputar culpas ou responsabilidades.
5. A Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes, bem como as pessoas singulares e coletivas e as associações dessas pessoas a que se refere o n.º 2, devem tomar as medidas necessárias para assegurar a confidencialidade adequada das informações que lhe são comunicadas nos termos do presente artigo, sem

prejuízo dos eventuais requisitos de confidencialidade mais rigorosos previstos nos Regulamentos (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 ou noutra legislação da União.

6. Para informar o grande público sobre o nível geral de segurança no setor da aviação civil à escala da União, a Agência publica um relatório anual sobre segurança. Esse relatório deve conter uma análise da situação da segurança em geral, num formato simples e de fácil compreensão, e indicar se existem riscos de segurança acrescidos.

Artigo 62.º

Proteção das fontes de informação

1. Caso as informações a que se refere o artigo 61.º, n.ºs 1 e 2, tenham sido fornecidas a uma autoridade nacional, a fonte dessas informações deve ser protegida em conformidade com a legislação nacional e da União aplicável sobre proteção das fontes de informações relacionadas com a segurança da aviação civil. Caso essas informações sejam fornecidas por uma pessoa singular à Comissão ou à Agência, essa fonte não pode ser revelada nem os seus dados pessoais registados juntamente com as informações prestadas.

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

O disposto no primeiro parágrafo não se aplica em caso de conduta dolosa ou de falta manifesta, séria e grave ao dever de diligência perante um risco óbvio, e de extrema falta de responsabilidade profissional que tenha conduzido a não tomar as disposições evidentemente necessárias nessas circunstâncias, causando um prejuízo previsível a pessoas ou bens, ou comprometendo seriamente o nível de segurança da aviação civil.

3. Os Estados-Membros podem manter ou adotar medidas para reforçar a proteção das fontes de informação a que se refere o n.º 1.
4. Os trabalhadores e o pessoal contratado que fornecem informações em aplicação do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento não podem ser prejudicados pela entidade patronal ou pela organização à qual prestam serviços, com base nas informações fornecidas.

O disposto no primeiro parágrafo não se aplica em caso de conduta dolosa ou de falta manifesta, séria e grave ao dever de diligência perante um risco óbvio, e de extrema falta de responsabilidade profissional que tenha conduzido a não tomar as disposições evidentemente necessárias nessas circunstâncias, causando um prejuízo previsível a pessoas ou bens, ou comprometendo seriamente a segurança da aviação civil.

5. O disposto no presente artigo não obsta a que os Estados-Membros, a Comissão e a Agência tomem as medidas necessárias para manter ou reforçar a segurança no setor da aviação civil.
6. As disposições do presente artigo são sem prejuízo das regras sobre proteção das fontes de informação que constam dos Regulamentos (CE) n.º 996/2010 e (CE) n.º 376/2014.

Repositório de informações

1. A Agência deve estabelecer, em cooperação com a Comissão e as autoridades nacionais competentes, e gerir um repositório que contém as informações necessárias para garantir uma cooperação eficaz entre a Agência e as autoridades nacionais competentes na realização das atividades de certificação, supervisão e fiscalização, nos termos do presente regulamento.

Esse repositório deve incluir informações sobre:

- a) Os certificados emitidos e as declarações recebidas pela Agência e pelas autoridades nacionais competentes, em conformidade com o disposto no capítulo III e nos artigos 53.º, 54.º, 55.º, 66.º, 67.º, 68.º, 69.º e 70.º;
- b) Os certificados emitidos e as declarações recebidas pelas entidades qualificadas em nome da Agência e das autoridades nacionais competentes, em conformidade com o artigo 58.º, n.º 3;
- c) As acreditações concedidas pela Agência e pelas autoridades nacionais competentes às entidades qualificadas, em conformidade com o artigo 58.º, incluindo as informações sobre o âmbito da acreditação;
- d) As medidas adotadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 2.º, n.ºs 6 e 7, bem como as correspondentes decisões da Comissão;
- e) As decisões tomadas pela Comissão nos termos do artigo 2.º, n.º 4;
- f) As decisões tomadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 36.º, n.º 2;
- g) A transferência pelos Estados-Membros de responsabilidades para a Agência ou para outro Estado-Membro, nos termos dos artigos 53.º e 54.º, incluindo as informações sobre as responsabilidades transferidas;
- h) As decisões tomadas pela Comissão em conformidade com o artigo 55.º, incluindo as informações sobre as responsabilidades transferidas para a Agência nos termos dessas decisões;
- i) As decisões tomadas pela Comissão em conformidade com o artigo 56.º;
- j) As notificações pelas autoridades nacionais competentes dos regimes individuais de especificação do tempo de voo submetidos à apreciação da Agência com base nos atos delegados adotados nos termos do artigo 28.º, n.º 1, alínea f), e com os correspondentes pareceres da Agência emitidos em conformidade com o artigo 65.º, n.º 7;
- k) As notificações dos Estados-Membros relativas às medidas tomadas para dar resposta imediata a um problema relacionado com a segurança da aviação civil e à concessão de isenções, bem como as correspondentes recomendações da Agência e decisões da Comissão, nos termos do artigo 59.º, n.º 1, e do artigo 60.º, n.º 1;
- l) Os pedidos apresentados pelos Estados-Membros relativos a outros meios de conformidade e as correspondentes recomendações da Agência nos termos do artigo 60.º, n.º 3;
- m) As notificações da Agência e as correspondentes decisões da Comissão em conformidade com o artigo 65.º, n.º 4;

- n) Outras informações que possam ser necessárias para garantir a eficácia da cooperação prevista no primeiro parágrafo.
2. As autoridades nacionais competentes, os examinadores de medicina aeronáutica e os centros de medicina aeronáutica devem igualmente trocar informações sobre a aptidão médica dos pilotos através do repositório. As informações que constituem dados pessoais, incluindo os dados de saúde, devem ser limitadas ao estritamente necessário para garantir a eficácia da certificação e da supervisão dos pilotos, em conformidade com o artigo 20.º.
 3. Os dados pessoais, incluindo os dados de saúde, registados no repositório, devem ser conservados apenas durante o período necessário para a consecução dos objetivos para que foram recolhidos ou para que são tratados.
 4. Os Estados-Membros e a Agência devem assegurar que as pessoas a quem os dados tratados no âmbito do repositório se reportam são previamente informadas desse facto.
 5. Os Estados-Membros e a Agência podem restringir os direitos das pessoas a quem os dados se reportam a aceder, retificar e eliminar os dados pessoais constantes do repositório na medida do estritamente necessário para garantir a segurança da aviação civil, em conformidade com o artigo 13.º da Diretiva 95/46/CE e com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 45/2001.
 6. Sem prejuízo do disposto no n.º 7, a Comissão, a Agência, as autoridades nacionais competentes e qualquer autoridade competente dos Estados-Membros incumbida dos inquéritos a acidentes e incidentes no setor da aviação civil devem, para realizar as atividades que lhe competem, dispor de um acesso em linha, em condições de segurança, a todas as informações contidas no repositório.
Se for caso disso, a Comissão e a Agência podem comunicar às partes interessadas ou colocar à disposição do público determinadas informações constantes do repositório, que não as informações a que se refere o n.º 2.
 7. As informações contidas no repositório devem ser protegidas contra o acesso não autorizado através dos instrumentos e dos protocolos adequados. O acesso e a comunicação das informações a que se refere o n.º 2 devem ser limitados às pessoas responsáveis pela certificação e pela supervisão da aptidão médica dos pilotos, no exercício das suas funções ao abrigo do presente regulamento. Pode também ser concedido acesso limitado a essas informações a outras pessoas autorizadas, de modo a assegurar a operacionalidade do repositório, em especial a sua manutenção técnica. As pessoas autorizadas a aceder a informações que contêm dados pessoais devem receber formação prévia sobre a legislação aplicável em matéria de proteção de dados pessoais e correspondentes salvaguardas.
 8. A Comissão adota as disposições necessárias para a operacionalidade e a gestão do repositório. Essas regras devem constar de atos de execução adotados mediante o procedimento de exame a que se refere o artigo 116.º, n.º 3, e estabelecer requisitos pormenorizados no que respeita ao seguinte:
 - a) Os aspetos técnicos da criação e manutenção do repositório;
 - b) A classificação das informações a transmitir pela Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes para inclusão no repositório, designadamente a forma e o modo de transmissão;
 - c) A atualização regular e normalizada das informações contidas no repositório;

- d) As modalidades de difusão e de publicação de determinadas informações contidas no repositório, em conformidade com o n.º 6;
- e) A classificação das informações relativas à aptidão médica dos pilotos a transmitir pelas autoridades nacionais competentes, os examinadores médicos aeronáuticos e os centros de medicina aeronáutica, para inclusão no repositório, designadamente a forma e o modo de transmissão;
- f) As modalidades de proteção da informação contida no repositório contra o acesso não autorizado, de restrição do acesso à informação e de proteção dos dados pessoais constantes do repositório, em conformidade com a legislação da União aplicável em matéria de proteção de dados pessoais, em especial contra a destruição acidental ou ilegal, a perda, a alteração ou a divulgação;
- g) O prazo máximo autorizado de conservação dos dados pessoais registados no repositório, designadamente as informações sobre a aptidão médica dos pilotos que constituem dados pessoais;
- h) As condições circunstanciadas em que os Estados-Membros e a Agência podem restringir os direitos dos dados objeto de acesso e retificar e eliminar dados pessoais constantes do repositório, para os fins do n.º 5.

CAPÍTULO V

A AGÊNCIA DA UNIÃO EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

SECÇÃO I

ATRIBUIÇÕES

Artigo 64.º

Criação e funções da Agência

1. É criada a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação.
2. Para garantir a operacionalidade e o desenvolvimento da aviação civil na União, em conformidade com os objetivos definidos no artigo 1.º, cabe à Agência:
 - a) Realizar atividades e emitir pareceres em todos os domínios abrangidos pelo presente regulamento;
 - b) Prestar assistência à Comissão, preparando as medidas a tomar ao abrigo do presente regulamento. Caso essas medidas incluam regras técnicas, a Comissão não pode alterar o respetivo conteúdo sem concertação prévia com a Agência;
 - c) Prestar o apoio técnico, científico e administrativo necessário para a Comissão cumprir as suas atribuições;
 - d) Tomar as medidas necessárias no âmbito das competências que lhe são atribuídas pelo presente regulamento ou demais legislação da União aplicável;

- e) Realizar inspeções, outras atividades de monitorização e inquéritos, conforme necessário, para cumprir as obrigações que lhe incumbem ao abrigo do presente regulamento, ou a pedido da Comissão;
- f) Executar, no seu domínio de competência e em nome dos Estados-Membros, as funções e atividades que lhes incumbem por força das convenções internacionais aplicáveis, em especial a Convenção de Chicago;
- g) Assistir as autoridades nacionais competentes no exercício das suas funções, nomeadamente prevendo um fórum para intercâmbio de informações e de conhecimentos especializados;
- h) Contribuir, mediante pedido, para o estabelecimento, a medição, a comunicação e a análise de indicadores de desempenho, sempre que a legislação da União estabelecer sistemas de desempenho no domínio da aviação civil;
- i) Cooperar com outras instituições, órgãos, organismos e agências da União nos domínios em que as suas atividades se relacionam com aspetos técnicos da aviação civil.

Artigo 65.º

Medidas da responsabilidade da Agência

1. A Agência presta assistência à Comissão, a seu pedido, na preparação de propostas de alteração do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento. Os documentos que a Agência apresenta à Comissão para o efeito assumem a forma de pareceres.
2. A Agência formula recomendações destinadas à Comissão para efeitos da aplicação dos artigos 59.º e 60.º.
3. Em conformidade com o artigo 104.º e com os atos delegados e de execução aplicáveis adotados com base no presente regulamento, a Agência estabelece especificações de certificação, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação para aplicação do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento.
4. A Agência toma as decisões adequadas para efeitos da aplicação dos artigos 53.º, 54.º, 55.º, 66.º, 67.º, 68.º, 69.º, 70.º, 71.º e 73.º.

A Agência pode conceder isenções a qualquer pessoa singular ou coletiva a quem tenha sido emitido um certificado nos casos e de acordo com as condições estabelecidas no artigo 60.º, n.º 1. Nesses casos, a Agência notifica imediatamente a Comissão e os Estados-Membros, através do repositório criado nos termos do artigo 63.º, das isenções concedidas, das razões para a sua concessão e, quando aplicável, das medidas de atenuação adotadas. Se a duração da isenção exceder oito meses consecutivos ou se a Agência tiver reiteradamente concedido a mesma isenção e a sua duração total exceder oito meses, a Comissão avalia se estão reunidas essas condições e, se considerar que não é o caso, adota uma decisão de execução para o efeito, que publica no *Jornal Oficial da União Europeia* e regista no repositório criado nos termos do artigo 63.º. Uma vez notificada da referida decisão de execução, a Agência revoga imediatamente a isenção.
5. A Agência elabora relatórios sobre as inspeções e outras atividades de monitorização realizadas nos termos do artigo 73.º.

6. A Agência reage sem atrasos injustificados aos problemas de segurança urgentes abrangidos pelo presente regulamento determinando as medidas corretivas a adotar pelas autoridades nacionais competentes ou pelas pessoas singulares e coletivas a que se aplica o presente regulamento e difundindo as informações pertinentes a essas autoridades nacionais competentes e pessoas, incluindo diretivas ou recomendações, sempre que necessário para atingir os objetivos estabelecidos no artigo 1.º.
7. A Agência emite pareceres sobre os regimes individuais de especificação do tempo de voo propostos pelos Estados-Membros de acordo com os atos delegados adotados nos termos do artigo 28.º, n.º 1, alínea f), que não aplicam as especificações de certificação adotadas pela Agência.

Artigo 66.º

Certificação da aeronavegabilidade e certificação ambiental

1. No que respeita aos produtos, peças e equipamentos não-instalados a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea a), e alínea b), subalínea i), a Agência executa, quando aplicável e conforme especificado na Convenção de Chicago ou nos seus anexos, em nome dos Estados-Membros, as funções e atividades do Estado de projeto, do Estado de fabrico ou do Estado de registo no que respeita à certificação de projeto e à informação obrigatória sobre a aeronavegabilidade permanente. Para o efeito, cabe-lhe, nomeadamente:
 - a) Para cada projeto de produto em relação ao qual tenha sido emitido um certificado do tipo, um certificado de alterações, incluindo um certificado do tipo suplementar, ou concedida uma aprovação de projeto de reparação, que tenham sido solicitados em conformidade com o artigo 11.º, estabelecer e notificar ao requerente a base de certificação do tipo;
 - b) Para cada produto em relação ao qual tenha sido apresentado um pedido de certificado de aeronavegabilidade ou de certificado de ruído em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea a), estabelecer e notificar ao requerente as especificações de aeronavegabilidade especiais ou o código específico de compatibilidade ambiental dos produtos;
 - c) Para cada projeto de peça ou de equipamento não-instalado em relação ao qual tenha sido apresentado um pedido de certificado nos termos dos artigos 12.º ou 13.º, respetivamente, estabelecer e notificar ao requerente a base de certificação;
 - d) Para as aeronaves em relação às quais tenha sido solicitada uma licença de voo em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea b), conceder a aprovação para as condições de voo relacionadas com o projeto conexas;
 - e) Estabelecer e disponibilizar as especificações de aeronavegabilidade e de compatibilidade ambiental aplicáveis aos projetos de produtos e peças objeto de declaração em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, alínea a);
 - f) Assumir a responsabilidade pelas atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização em conformidade com o disposto no artigo 51.º, n.º 3, no respeitante aos certificados do tipo, certificados do tipo restritos, certificados de alterações, incluindo os certificados do tipo suplementares, e às aprovações de projetos de reparação de produtos, nos termos do artigo 11.º e do artigo 17.º, n.º 1, alínea b);

- g) Assumir a responsabilidade pelas atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização em conformidade com o disposto no artigo 51.º, n.º 3, no respeitante aos certificados para projetos de peças e de equipamento não-instalado nos termos dos artigos 12.º e 13.º;
 - h) Publicar as fichas de dados ambientais adequadas sobre os projetos de produtos que certifica, em conformidade com o artigo 11.º;
 - i) Assegurar as funções de aeronavegabilidade permanente associadas aos projetos de produtos e peças e equipamentos não-instalados que certificou e por cuja supervisão é responsável, nomeadamente reagindo sem demora a qualquer problema de segurança pública ou operacional e produzindo e comunicando a informação obrigatória pertinente;
2. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização em conformidade com o artigo 51.º, n.º 3, no que respeita ao seguinte:
- a) Aprovações das organizações responsáveis pelos projetos de produtos, peças e equipamentos não-instalados, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 1;
 - b) Aprovação das organizações responsáveis pelo fabrico, manutenção e gestão da aeronavegabilidade permanente de produtos, peças e equipamentos não-instalados e das organizações envolvidas na formação do pessoal, em conformidade com o artigo 15.º, caso essas organizações tenham o seu estabelecimento principal fora do território pelo qual um Estado-Membro é responsável ao abrigo da Convenção de Chicago.
3. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a supervisão e a fiscalização em conformidade com o artigo 54.º, n.º 3, no respeitante às declarações apresentadas pelas organizações nos termos do artigo 17.º, n.º 1), alínea a).

Artigo 67.º

Certificação de tripulantes de voo

1. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização em conformidade com o disposto no artigo 51.º, n.º 3, no respeitante à aprovação das organizações de formação de pilotos e de tripulantes de cabine e dos centros de medicina aeronáutica a que se refere o artigo 22.º, caso essas organizações e esses centros tenham o seu estabelecimento principal fora do território pelo qual um Estado-Membro é responsável ao abrigo da Convenção de Chicago.
2. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização em conformidade com o artigo 51.º, n.º 3, no respeitante à certificação de dispositivos de treino de simulação de voo nos termos do artigo 23.º, quando:
- a) O dispositivo é operado por uma organização em nome da qual a Agência emitiu um certificado nos termos do n.º 1;
 - b) O dispositivo está localizado no território da responsabilidade de um Estado-Membro ao abrigo da Convenção de Chicago e é operado por uma organização certificada pela Agência em conformidade com o n.º 1, que tem o seu estabelecimento principal fora desse território;

- c) O dispositivo está localizado fora do território da responsabilidade de um Estado-Membro ao abrigo da Convenção de Chicago, exceto nos casos em que é operado por uma organização em cujo nome a Agência não emitiu qualquer certificado em conformidade com o n.º 1 e que tem o seu estabelecimento principal nesse território.

Artigo 68.º

ATM/ANS

1. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização em conformidade com o artigo 51.º, n.º 3, no que respeita a:
 - a) Certificados dos prestadores de serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 36.º, caso esses prestadores de serviços tenham o seu estabelecimento principal fora do território a que se aplicam os Tratados e sejam responsáveis pela prestação de serviços ATM/ANS no espaço aéreo desse território;
 - b) Certificados dos prestadores de serviços ATM/ANS a que se refere o artigo 36.º, caso prestem serviços ATM/ANS pan-europeus;
 - c) Certificados das organizações a que se refere o artigo 37.º, e declarações apresentadas por essas mesmas organizações, caso estejam envolvidas em projetos e no fabrico ou manutenção de sistemas e componentes ATM/ANS pan-europeus;
 - d) Declarações dos prestadores de ATM/ANS em cujo nome a Agência tenha emitido um certificado em conformidade com as alíneas a) e b), no respeitante aos sistemas e componentes ATM/ANS colocados em serviço por esses fornecedores, em conformidade com o artigo 38.º, n.º 1.
2. No que respeita aos sistemas e componentes a que se refere o artigo 38.º, a Agência deve:
 - a) Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º, estabelecer e notificar ao requerente especificações pormenorizadas para os sistemas e componentes ATM/ANS de que depende a segurança ou a interoperabilidade e que são objeto de um certificado ou de uma declaração em conformidade com o artigo 38.º, n.º 2;
 - b) Nos casos previstos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 39.º, assumir a responsabilidade pela realização das atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização em conformidade com o disposto no artigo 51.º, n.º 3, no respeitante aos certificados emitidos e às declarações apresentadas em relação aos sistemas e componentes ATM/ANS de que depende a segurança ou a interoperabilidade, em conformidade com o artigo 38.º, n.º 2.

Artigo 69.º

Certificação de controladores de tráfego aéreo

A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização em conformidade com o disposto no artigo 51.º, n.º 3, no respeitante à certificação das organizações de formação de controladores de tráfego aéreo a que se refere o artigo 42.º, caso essas organizações tenham o seu

estabelecimento principal fora do território pelo qual um Estado-Membro é responsável ao abrigo da Convenção de Chicago.

Artigo 70.º

Operadores de países terceiros e supervisão da segurança internacional

1. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização em conformidade com o artigo 51.º, n.º 3, no respeitante às autorizações das operações a que se refere o artigo 49.º, n.ºs 1 e 2, e às declarações apresentadas pelos operadores a que se refere o artigo 49.º, n.º 2, exceto se um Estado-Membro executar as funções e atividades do Estado do operador em relação aos operadores em causa.
2. A Agência é responsável pelas atividades relacionadas com a certificação, a supervisão e a fiscalização em conformidade com o artigo 51.º, n.º 3, no respeitante às autorizações para as aeronaves e para os pilotos a que se refere o artigo 50.º, n.º 1, alínea a).
3. A Agência presta assistência à Comissão, a seu pedido, na aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, realizando as verificações necessárias, incluindo visitas no local, dos operadores de países terceiros e das autoridades responsáveis pela sua supervisão. A Agência apresenta os resultados destas avaliações, acompanhados das recomendações adequadas, à Comissão.

Artigo 71.º

Inquéritos efetuados pela Agência

1. A Agência efetua, por conta própria ou por intermédio das autoridades nacionais competentes ou de entidades qualificadas, os inquéritos necessários à realização do trabalho relacionado com a certificação, supervisão e fiscalização, em conformidade com o artigo 51.º, n.º 3.
2. Para condução dos inquéritos a que se refere o n.º 1, a Agência está habilitada a:
 - a) Requerer das pessoas singulares ou coletivas em cujo nome emitiu um certificado ou que apresentaram uma declaração, o fornecimento de todas as informações necessárias;
 - b) Convidar essas pessoas a apresentar oralmente explicações sobre qualquer facto, documento, objeto, procedimento ou outra matéria relevante para determinar se cumprem o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento;
 - c) Aceder às instalações, terrenos e meios de transporte dessas pessoas;
 - d) Examinar, copiar ou retirar excertos de quaisquer documentos, registos ou dados na posse dessas pessoas ou a que essas pessoas tenham acesso, independentemente do suporte de armazenamento das informações em causa.

A Agência está também habilitada a, se necessário para determinar se uma pessoa a quem foi emitido um certificado ou que apresentou uma declaração cumpre o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, exercer os poderes referidos no primeiro parágrafo em relação a qualquer outra pessoa singular ou coletiva de quem se possa razoavelmente esperar que tenha ou possa vir a ter acesso a informações relevantes para esse efeito.

Os poderes conferidos no presente número devem ser exercidos em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro ou do país terceiro em que é efetuado o inquérito, tendo devidamente em conta os direitos e os legítimos interesses das pessoas em causa e em conformidade com o princípio da proporcionalidade. Sempre que, em conformidade com o direito nacional aplicável, seja necessário obter a autorização prévia da autoridade judicial do Estado-Membro ou do país terceiro em causa para entrar nas instalações, terrenos e meios de transporte a que se refere o primeiro parágrafo, alínea c), esses poderes só podem ser exercidos uma vez obtida a autorização prévia.

3. A Agência assegura que os membros do seu pessoal e, se for caso disso, quaisquer outros peritos que participam nos inquéritos têm qualificações suficientes, receberam instruções adequadas e foram devidamente autorizados. Essas pessoas devem exercer os seus poderes mediante a apresentação de uma autorização por escrito.
4. Os funcionários das autoridades competentes do Estado-Membro em cujo território os inquéritos terão lugar devem assistir a Agência, a pedido desta, na condução dos trabalhos. Caso essa assistência seja necessária, a Agência informa, em tempo oportuno previamente à realização dos inquéritos, o Estado-Membro em cujo território terão lugar, das diligências e da assistência requerida.

Artigo 72.º

Coimas e sanções pecuniárias compulsórias

1. A Comissão pode, a pedido da Agência, aplicar a uma pessoa singular ou coletiva em cujo nome emitiu um certificado ou que tenha apresentado uma declaração em conformidade com o presente regulamento, uma ou ambas as medidas seguintes:
 - a) Uma coima, caso essa pessoa tenha infringido, deliberadamente ou por negligência, uma das disposições do presente regulamento ou dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento;
 - b) Uma sanção pecuniária compulsória caso essa pessoa tenha infringido uma dessas disposições, ou quando essa infração estiver iminente, de modo a obrigar essa pessoa a cumprir essas disposições.
2. As coimas e sanções pecuniárias compulsórias a que se refere o n.º 1 devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Devem ser definidas tendo em conta a gravidade do caso, nomeadamente o grau em que ficou comprometida a segurança ou a proteção do ambiente e a capacidade económica da pessoa singular ou coletiva em causa.

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

3. A Comissão só pode aplicar coimas e sanções pecuniárias compulsórias nos termos do n.º 1 se as outras medidas relativas a essas infrações previstas no presente regulamento e nos atos delegados adotados com base no regulamento forem inadequadas ou desproporcionadas.
4. No que respeita à aplicação de coimas e sanções pecuniárias compulsórias nos termos do disposto no presente artigo, cabe à Comissão estabelecer, mediante a adoção de atos delegados em conformidade com o artigo 117.º, o seguinte:

- a) Os critérios pormenorizados e uma metodologia detalhada para a fixação dos montantes das coimas e das sanções pecuniárias compulsórias;
 - b) As regras aplicáveis aos inquéritos, medidas conexas e relatórios, bem como o processo decisório, incluindo as disposições em matéria de direitos de defesa, acesso ao processo, representação legal, confidencialidade, disposições temporárias; e
 - c) Os procedimentos de cobrança das coimas e sanções pecuniárias compulsórias.
5. O Tribunal de Justiça da União Europeia tem plena jurisdição para rever as decisões tomadas pela Comissão ao abrigo do n.º 1, podendo anular, reduzir ou aumentar as coimas ou sanções pecuniárias compulsórias impostas.
6. As decisões tomadas pela Comissão nos termos do n.º 1 não têm natureza penal.

Artigo 73.º

Monitorização dos Estados-Membros

1. A Agência presta assistência à Comissão na monitorização da aplicação, pelos Estados-Membros, das disposições do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, mediante a realização de inspeções e outras atividades de monitorização. Essas inspeções e outras atividades de monitorização têm também por objetivo prestar assistência aos Estados-Membros na aplicação uniforme dessas disposições.

A Agência apresenta um relatório à Comissão sobre as inspeções e outras atividades de monitorização realizadas nos termos do presente número.
2. Para efeitos da realização das inspeções e outras atividades de monitorização a que se refere o n.º 1, a Agência fica habilitada a:
 - a) Requerer às autoridades nacionais competentes e a quaisquer pessoas singulares ou coletivas abrangidas pelo presente regulamento a apresentação de todas as informações necessárias;
 - b) Convidar essas autoridades a apresentar oralmente explicações sobre qualquer facto, documento, objeto, procedimento ou outra matéria relevante para determinar se um Estado-Membro cumpre o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento;
 - c) Aceder às instalações, terrenos e meios de transporte dessas autoridades e pessoas;
 - d) Examinar, copiar ou retirar excertos de quaisquer documentos, registos ou dados na posse dessas autoridades ou a que essas autoridades tenham acesso, independentemente do suporte de armazenamento das informações em causa.

Se necessário, para determinar se um Estado-Membro cumpre o disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, a Agência fica também habilitada a exercer os poderes referidos no primeiro parágrafo em relação a qualquer outra pessoa singular ou coletiva de quem se possa razoavelmente esperar que tenha ou possa vir a ter acesso a informações relevantes para esse efeito.

Os poderes conferidos no presente número devem ser exercidos em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro em que as inspeções ou outras atividades de monitorização são realizadas, tendo devidamente em conta os direitos e legítimos interesses das autoridades e das pessoas em causa e em conformidade com o princípio da proporcionalidade. Sempre que, em conformidade com o direito nacional aplicável, seja necessário obter a autorização prévia da autoridade judicial do Estado-Membro em causa para entrar nas instalações, terrenos e meios de transporte a que se refere o primeiro parágrafo, alínea c), esses poderes só podem ser exercidos uma vez obtida a autorização prévia.

3. A Agência assegura que os membros do seu pessoal e, se for caso disso, quaisquer outros peritos que participam nas inspeções ou outra atividade de monitorização têm qualificações suficientes, recebem instruções adequadas e dispõem das devidas autorizações. Essas pessoas devem exercer os seus poderes mediante a apresentação de uma autorização por escrito.

Em tempo útil, previamente à realização da inspeção ou de outras atividades de monitorização, a Agência informa o Estado-Membro em causa da atividade e da identidade dos membros do seu pessoal e de qualquer outro perito incumbidos das mesmas.

4. O Estado-Membro em causa deve facilitar as inspeções ou outras atividades de monitorização e garantir que as autoridades e pessoas em causa cooperam com a Agência.

Se uma pessoa singular ou coletiva não cooperar com a Agência, as autoridades competentes do Estado-Membro em causa devem prestar a assistência necessária à Agência, criando condições para que esta possa realizar as inspeções ou outras atividades de monitorização.

5. Caso uma inspeção ou outra atividade de monitorização realizada nos termos do presente artigo implique uma inspeção ou outra atividade de monitorização em relação a uma pessoa singular ou coletiva abrangida pelo presente regulamento, aplicam-se as disposições do artigo 71.º, n.ºs 2, 3 e 4.
6. A pedido do Estado-Membro, os relatórios elaborados pela Agência em aplicação do n.º 1 devem ser difundidos na língua ou línguas oficiais da União ou do Estado-Membro em que as atividades tiveram lugar.
7. A Agência publica um resumo das informações sobre a aplicação do disposto no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, por cada Estado-Membro, e inclui essas informações no relatório anual sobre segurança a que se refere o artigo 61.º, n.º 6.
8. A Agência contribui para a avaliação do impacto da aplicação do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, sem prejuízo da avaliação da Comissão nos termos do artigo 113.º, tendo em conta os objetivos definidos no artigo 1.º.
9. A Comissão adota regras de execução sobre os métodos de trabalho da Agência na realização das atividades previstas no presente artigo. Essas regras devem constar de atos de execução adotados mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2.

Artigo 74.º

Investigação e inovação

1. A Agência assiste os Estados-Membros e a Comissão na identificação das principais matérias de investigação no domínio da aviação civil, de modo a contribuir para a coerência e a coordenação entre as atividades de investigação e desenvolvimento financiadas por dinheiros públicos e as políticas que se inscrevem no âmbito de aplicação do presente regulamento.
2. A Agência apoia a Comissão na definição e execução dos Programas-Quadro da União pertinentes para as atividades de investigação e inovação e dos programas de trabalho anuais e plurianuais, incluindo na condução dos processos de avaliação, na análise dos projetos financiados e na exploração dos resultados dos projetos de investigação e inovação.
3. A Agência pode desenvolver e financiar a investigação estritamente relacionada com a melhoria das atividades realizadas no seu domínio de competência. As necessidades e atividades de investigação da Agência constam do seu programa de trabalho anual.
4. Os resultados da investigação financiada pela Agência são publicados, salvo se os direitos de propriedade intelectual ou as regras de segurança da Agência a que se refere o artigo 112.º o não permitirem.
5. Para além das atividades previstas nos n.ºs 1 a 4 e no artigo 64.º, a Agência pode igualmente participar em atividades de investigação *ad hoc*, desde que sejam compatíveis com o trabalho que lhe compete e com os objetivos do presente regulamento.

Artigo 75.º

Proteção ambiental

1. As medidas adotadas pela Agência no que respeita às emissões e ao ruído, para efeitos da certificação de projetos de produtos em conformidade com o artigo 11.º, devem ter por objetivo prevenir os efeitos prejudiciais significativos no ambiente e na saúde humana causados pelas atividades da aviação civil em causa.
2. Os Estados-Membros, a Comissão, a Agência e as outras instituições, órgãos, organismos e agências da União Europeia devem, no quadro das respetivas competências, cooperar sobre questões ambientais, incluindo as previstas no Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho²¹, de modo a ter em conta as interdependências entre a proteção ambiental, a saúde humana e as áreas técnicas da aviação civil.
3. A Agência assiste a Comissão na definição e coordenação das políticas e das medidas de proteção ambiental no domínio da aviação civil, nomeadamente através da realização de estudos e simulações e da prestação de consultoria técnica.

²¹ Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2006, relativo ao registo, avaliação, autorização e restrição de substâncias químicas (REACH), que cria a Agência Europeia das Substâncias Químicas, que altera a Diretiva 1999/45/CE e revoga o Regulamento (CEE) n.º 793/93 do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 1488/94 da Comissão, bem como a Diretiva 76/769/CEE do Conselho e as Diretivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE da Comissão (JO L 396 de 30.12.2006, p. 1).

4. Para informar as partes interessadas e o público em geral, a Agência publica, de três em três anos, um relatório no domínio do ambiente, em que apresenta um relato objetivo da situação em termos de proteção do ambiente no setor da aviação civil a nível da União.

Artigo 76.º

Segurança da aviação contra atos de interferência ilícita

1. Os Estados-Membros, a Comissão e a Agência devem cooperar nas matérias relacionadas com a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, incluindo no domínio da cibersegurança, de modo a ter em conta as interdependências entre a segurança operacional e a segurança pública.
2. A Agência presta assistência técnica à Comissão, a seu pedido, na execução do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho²², incluindo na realização de inspeções de segurança e na preparação das medidas a adotar ao abrigo desse regulamento.
3. Para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, a Agência pode tomar as medidas necessárias por força do artigo 65.º, n.º 6, e do artigo 66.º, n.º 1, alínea i). Antes de adotar essas medidas, a Agência deve obter o acordo da Comissão e consultar os Estados-Membros.

Artigo 77.º

Cooperação internacional

1. A Agência presta assistência à Comissão, a seu pedido, na gestão das relações com os países terceiros e as organizações internacionais nas áreas abrangidas pelo presente regulamento. Essa assistência deve, em particular, contribuir para a harmonização das regras e reconhecimento mútuo dos certificados.
2. A Agência pode cooperar com as autoridades aeronáuticas de países terceiros e com as organizações internacionais competentes nas matérias abrangidas pelo presente regulamento. Para o efeito, a Agência pode, mediante aprovação prévia da Comissão, celebrar acordos de cooperação com essas autoridades e organizações internacionais.
3. A Agência presta assistência aos Estados-Membros no cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força dos acordos internacionais relacionados com matérias abrangidas pelo presente regulamento, designadamente da Convenção de Chicago.
4. A Agência, em colaboração com os Estados-Membros e a Comissão, cria e atualiza, se necessário, um repositório, que deve incluir:
 - a) Informações sobre a observância do presente regulamento, dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento e das medidas tomadas pela Agência nos termos do regulamento e das normas internacionais e práticas recomendadas;
 - b) Outras informações relacionadas com a execução do presente regulamento, que sejam comuns a todos os Estados-Membros e

²² Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

pertinentes para a monitorização, pela ICAO, da conformidade dos Estados-Membros com as disposições da Convenção de Chicago e as normas internacionais e práticas recomendadas;

Os Estados-Membros devem utilizar os dados contidos no repositório para cumprir as suas obrigações nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago e prestar informações à ICAO no âmbito do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança.

5. Sem prejuízo das disposições aplicáveis do Tratado, a Comissão, a Agência e as autoridades nacionais competentes devem cooperar, através de uma rede de peritos, nas questões técnicas abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e relacionadas com o trabalho da ICAO.

A Agência presta o apoio administrativo necessário à rede, nomeadamente assistência na preparação e organização das suas reuniões.

6. Além das atividades previstas no artigo 64.º, n.ºs 1 a 5, a Agência pode também participar na cooperação técnica *ad hoc* e nos projetos de investigação e de assistência a países terceiros e organizações internacionais, desde que essas atividades sejam compatíveis com o trabalho da Agência e com os objetivos enunciados no artigo 1.º.

Artigo 78.º

Gestão de crises

1. A Agência contribui, no seu domínio de competência, para dar respostas atempadas e para atenuar as crises no setor da aviação.
2. A Agência participa na Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia («EACCC»), estabelecida em conformidade com o artigo 18.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão²³.

Artigo 79.º

Formação no domínio da aviação

Para promover as melhores práticas e a uniformidade da aplicação do presente regulamento e das medidas adotadas com base no regulamento, a Agência pode oferecer formação, incluindo através de prestadores externos de serviços, autoridades nacionais competentes, autoridades competentes de países terceiros, organizações internacionais, pessoas singulares e coletivas abrangidas pelas disposições do presente regulamento e outras partes interessadas. A Agência estabelece e divulga na sua publicação oficial as condições a satisfazer pelos prestadores externos de formação a que recorre para efeitos do presente artigo.

²³ Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 (JO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

Artigo 80.º

Implementação do Céu Único Europeu

A Agência presta assistência técnica à Comissão, a seu pedido, nos domínios em que dispõe de competências relevantes, na implementação do Céu Único Europeu, nomeadamente:

- a) Realizando inspeções e inquéritos técnicos e estudos;
- b) Contribuindo para a criação de um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede;
- c) Contribuindo para a execução do Plano Diretor ATM, incluindo o desenvolvimento e a execução do Programa SESA (Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu).

SECÇÃO II

ESTRUTURA INTERNA

Artigo 81.º

Estatuto jurídico, sede e delegações

1. A Agência é um organismo da União. A Agência tem personalidade jurídica.
2. A Agência goza em todos os Estados-Membros da mais ampla capacidade jurídica reconhecida às pessoas coletivas pelas legislações nacionais. Pode, designadamente, adquirir ou alienar bens móveis e imóveis e estar em juízo.
3. A Agência tem sede em Colónia, na República Federal da Alemanha.
4. A Agência pode criar delegações nos Estados-Membros, com a aprovação destes, e em conformidade com o artigo 91.º, n.º 4.
5. A Agência é juridicamente representada pelo seu Diretor Executivo.

Artigo 82.º

Pessoal

1. O Estatuto dos Funcionários da União Europeia, o Regime Aplicável aos outros Agentes da União Europeia²⁴ e as regras adotadas de comum acordo pelas instituições da União em execução dos referidos Estatuto e Regime são aplicáveis ao pessoal da Agência.
2. A Agência pode recorrer a peritos nacionais destacados ou a outro pessoal não contratado pela Agência. O Conselho de Administração deve adotar uma decisão relativa ao estabelecimento de regras sobre o destacamento de peritos nacionais para a Agência.

²⁴ Regulamento (CEE, Euratom, CECA) n.º 259/68 do Conselho, de 29 de fevereiro de 1968, que fixa o Estatuto dos Funcionários das Comunidades Europeias assim como o Regime aplicável aos outros agentes destas Comunidades, e institui medidas especiais temporariamente aplicáveis aos funcionários da Comissão (JO L 56 de 4.3.1968, p. 1).

Artigo 83.º

Privilégios e imunidades

O Protocolo relativo aos Privilégios e Imunidades da União Europeia é aplicável à Agência e ao seu pessoal.

Artigo 84.º

Responsabilidade

1. A responsabilidade contratual da Agência é regulada pelo direito aplicável ao contrato em causa.
2. O Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para se pronunciar por força de cláusula de arbitragem constante dos contratos celebrados pela Agência.
3. Em matéria de responsabilidade extracontratual, a Agência indemniza, de acordo com os princípios gerais comuns aos direitos dos Estados-Membros, os danos causados pelos seus serviços ou pelo seu pessoal no exercício das suas funções.
4. O Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para conhecer dos litígios relativos à reparação dos danos referidos no n.º 3.
5. A responsabilidade pessoal dos agentes perante a Agência é regulada pelas disposições do Estatuto ou do Regime que lhes é aplicável.

Artigo 85.º

Funções do Conselho de Administração

1. A Agência tem um Conselho de Administração.
2. Compete ao Conselho de Administração:
 - a) Nomear o Diretor Executivo e, sendo caso disso, renovar o seu mandato, ou destituí-lo, nos termos do artigo 92.º;
 - b) Aprovar o relatório anual de atividades consolidado sobre as atividades desenvolvidas pela Agência e enviá-lo, até 1 de julho de cada ano, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e ao Tribunal de Contas. O relatório de atividades anual consolidado deve ser tornado público;
 - c) Adotar anualmente o documento de programação da Agência por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto, em conformidade com o artigo 106.º;
 - d) Adotar o orçamento anual da Agência por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto, em conformidade com o artigo 109.º, n.º 11;
 - e) Estabelecer procedimentos para a tomada de decisões pelo Diretor Executivo, tal como referido nos artigos 104.º e 105.º;
 - f) Exercer as suas funções em matéria orçamental, de acordo com os artigos 109.º, 110.º e 114.º;
 - g) Nomear os membros da(s) Instância(s) de Recurso, nos termos do artigo 94.º;
 - h) Exercer o poder disciplinar sobre o Diretor Executivo;
 - i) Dar o seu parecer sobre as regras aplicáveis às taxas a que se refere o artigo 115.º, n.º 2;

- j) Adotar o seu regulamento interno, bem como o regulamento interno do Conselho de Administração;
 - k) Decidir sobre o regime linguístico da Agência;
 - l) Tomar todas as decisões relativas à criação das estruturas internas da Agência e, se for caso disso, à sua alteração;
 - m) Exercer, em conformidade com o disposto no n.º 6, em relação ao pessoal da Agência, os poderes atribuídos pelo Estatuto dos Funcionários à autoridade investida do poder de nomeação e pelo Regime Aplicável aos Outros Agentes à autoridade competente para a contratação de pessoal («competências da autoridade investida do poder de nomeação»);
 - n) Adotar regras adequadas para dar execução ao Estatuto dos Funcionários e ao Regime Aplicável aos Outros Agentes, nos termos do artigo 110.º do Estatuto dos Funcionários;
 - o) Assegurar um seguimento adequado das conclusões e recomendações resultantes dos relatórios de auditoria e de avaliações, internas ou externas, bem como dos inquéritos do Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF);
 - p) Adotar regras para a prevenção e a gestão dos conflitos de interesses no que respeita aos seus membros e aos membros da(s) Instância(s) de Recurso;
 - q) Adotar as regras financeiras aplicáveis à Agência, nos termos do artigo 114.º;
 - r) Nomear um contabilista, sujeito às disposições do Estatuto dos Funcionários e do Regime Aplicável aos Outros Agentes, que deve gozar de total independência no exercício das suas funções;
 - s) Adotar uma estratégia de luta contra a fraude, proporcionada ao risco, tendo em conta os custos e benefícios das medidas a aplicar;
 - t) Emitir um parecer sobre o projeto do Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação em conformidade com o artigo 5.º;
 - u) Adotar o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação, em conformidade com o artigo 6.º.
3. O Conselho de Administração pode aconselhar o Diretor Executivo sobre qualquer matéria relacionada com os domínios abrangidos pelo presente regulamento.
 4. O Conselho de Administração cria um órgão consultivo representativo de todas as partes interessadas afetadas pelo trabalho da Agência, que deve consultar antes de tomar decisões nos domínios a que se refere o n.º 2, alíneas c), e), f) e i). O Conselho de Administração pode também decidir consultar o órgão consultivo sobre as questões referidas nos n.ºs 2 e 3. O Conselho de Administração não está, em caso algum, vinculado ao parecer do órgão consultivo.
 5. O Conselho de Administração pode criar grupos de trabalho para o assistirem na sua função, nomeadamente na preparação e no acompanhamento da execução das suas decisões.
 6. O Conselho de Administração adota, nos termos do artigo 110.º do Estatuto dos Funcionários, uma decisão baseada no artigo 2.º, n.º 1, do referido Estatuto, e no artigo 6.º do Regime Aplicável aos Outros Agentes, em que delega no Diretor Executivo os poderes relevantes da autoridade investida do poder de nomeação e

define as condições em que essa delegação de poderes pode ser suspensa. O Diretor Executivo está autorizado a subdelegar essas competências.

Se circunstâncias excepcionais assim o exigirem, o Conselho de Administração pode, mediante a adoção de uma decisão, suspender temporariamente a delegação de poderes da autoridade investida do poder de nomeação no Diretor Executivo e os poderes subdelegados por este último, passando a exercê-los ele próprio ou delegando-os num dos seus membros ou num membro do pessoal distinto do Diretor Executivo.

Artigo 86.º

Composição do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração é composto pelos representantes dos Estados-Membros e da Comissão, todos com direito de voto. Cada Estado-Membro deve nomear um membro do Conselho de Administração e um suplente, que representa o membro na sua ausência. A Comissão nomeia dois representantes e os seus suplentes. Os mandatos dos membros efetivos e dos seus suplentes são de quatro anos, renováveis.
2. Os membros do Conselho de Administração e os seus suplentes são selecionados com base nos seus conhecimentos, reconhecida experiência e envolvimento no setor da aviação civil, tendo em conta o seu grau de especialização no domínio da gestão, administrativo e orçamental, que devem ser usados para promover os objetivos do presente regulamento. Devem ser globalmente responsáveis, pelo menos, pela política de segurança da aviação nos respetivos Estados-Membros.
3. Todas as partes representadas no Conselho de Administração devem procurar limitar a rotação dos seus representantes, com vista a assegurar a continuidade dos trabalhos deste órgão. Todas as partes devem procurar garantir uma representação equilibrada entre homens e mulheres no Conselho de Administração.
4. Conforme adequado, a participação de representantes de países terceiros europeus no Conselho de Administração, na qualidade de observadores, e as condições dessa participação devem ser estabelecidas nos acordos a que se refere o artigo 118.º.
5. O órgão consultivo a que se refere o artigo 85.º, n.º 4, deve nomear quatro dos seus membros para participarem no Conselho de Administração na qualidade de observadores. Estes devem representar, da forma mais alargada possível, as diferentes opiniões representadas no órgão consultivo. O seu mandato será de 24 meses, renovável uma vez por igual período.

Artigo 87.º

Presidente do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração elege um Presidente e um Vice-presidente de entre os seus membros com direito de voto. O Vice-Presidente substitui por inerência de funções o Presidente em caso de impedimento deste.
2. Os mandatos do Presidente e do seu suplente são de quatro anos, renováveis um vez por igual período. Se, em qualquer momento, perderem a qualidade de membros do Conselho de Administração, os seus mandatos cessam automaticamente na mesma data.

Artigo 88.º

Reuniões do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração reúne-se por convocação do seu Presidente.
2. O Conselho de Administração reúne-se pelo menos duas vezes por ano, em sessão ordinária. Pode também reunir-se a pedido do Presidente, da Comissão ou de pelo menos um terço dos seus membros.
3. O Diretor Executivo da Agência toma parte nas deliberações, sem direito de voto.
4. O Conselho de Administração pode convidar qualquer pessoa cuja opinião possa ser de interesse a participar nas suas reuniões na qualidade de observador.
5. O secretariado do Conselho de Administração é assegurado pela Agência.

Artigo 89.º

Regras de votação do Conselho de Administração

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 85.º, n.º 2, alíneas c) e d), e no artigo 92.º, n.º 7, o Conselho de Administração decide por maioria dos seus membros com direito de voto. A pedido de um membro do Conselho de Administração, a decisão a que se refere o artigo 85.º, n.º 2, alínea k), é tomada por unanimidade.
2. Cada membro nomeado nos termos do artigo 86.º, n.º 1, dispõe de um voto. Na ausência de um membro, o seu direito de voto pode ser exercido pelo seu suplente. Os observadores e o Diretor Executivo da Agência não participam nas votações.
3. O regulamento interno do Conselho de Administração fixa as regras de votação de forma mais pormenorizada, nomeadamente as condições em que um membro pode agir em nome de outro, bem como em matéria de quórum, se for caso disso.
4. Para serem adotadas, as decisões sobre questões ligadas a recursos humanos ou orçamentais requerem o voto favorável da Comissão.

Artigo 90.º

Conselho Executivo

1. O Conselho de Administração é assistido por um Conselho Executivo.
2. Compete ao Conselho Executivo:
 - a) Preparar as decisões a adotar pelo Conselho de Administração;
 - b) Assegurar, juntamente com o Conselho de Administração, o seguimento adequado das conclusões e recomendações constantes dos relatórios de auditoria interna e externa e das avaliações, bem como dos inquéritos do OLAF;
 - c) Sem prejuízo das responsabilidades do Diretor Executivo, tal como previsto no artigo 91.º, prestar assistência e aconselhamento na execução das decisões do Conselho de Administração, a fim de reforçar a supervisão da gestão administrativa e orçamental.
3. Se necessário, em caso de urgência, o Conselho Executivo pode tomar determinadas decisões provisórias em nome do Conselho de Administração, em especial em matéria de gestão administrativa, incluindo a suspensão da delegação de poderes de autoridade investida do poder de nomeação e em matéria orçamental. Essas decisões

devem ser submetidas à apreciação do Conselho de Administração na reunião a ter lugar imediatamente a seguir, para confirmação.

4. O Conselho Executivo é composto pelo Presidente do Conselho de Administração, por dois representantes da Comissão e por seis outros membros nomeados pelo Conselho de Administração de entre os seus membros com direito de voto. O Presidente do Conselho de Administração é igualmente o Presidente do Conselho Executivo. O Diretor Executivo participa nas reuniões do Conselho Executivo, mas sem direito de voto. O Conselho Consultivo pode nomear um dos seus membros como observador.
5. O mandato dos membros do Conselho Executivo tem a mesma duração que o mandato dos membros do Conselho de Administração. Os mandatos dos membros do Conselho Executivo terminam quando terminam os respetivos mandatos enquanto membros do Conselho de Administração.
6. O Conselho Executivo reúne-se em sessão ordinária pelo menos uma vez por trimestre. Pode também reunir-se por iniciativa do seu Presidente ou a pedido dos seus membros.
7. O Conselho de Administração estabelece o regulamento interno do Conselho Executivo.

Artigo 91.º

Responsabilidades do Diretor Executivo

1. O Diretor Executivo administra a Agência. O Diretor Executivo responde perante o Conselho de Administração. Sem prejuízo dos poderes da Comissão, do Conselho de Administração e do Conselho Executivo, o Diretor Executivo deve desempenhar as suas funções com independência e não deve solicitar nem aceitar instruções de qualquer governo ou outro organismo.
2. O Diretor Executivo apresenta um relatório ao Parlamento Europeu sobre as atividades realizadas, sempre que solicitado. O Conselho pode convidar o Diretor Executivo a prestar informações sobre as atividades realizadas.
3. O Diretor Executivo é responsável pelas atividades que incumbem à Agência no âmbito do presente regulamento ou de outros atos da União. Cabe ao Diretor Executivo, nomeadamente:
 - a) Aprovar as medidas da Agência previstas no artigo 65.º, dentro dos limites estabelecidos pelo presente regulamento e pelos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento;
 - b) Decidir da realização dos inquéritos, inspeções e outras atividades de monitorização previstas nos artigos 71.º e 73.º;
 - c) Decidir da atribuição de atividades a entidades qualificadas, em conformidade com o artigo 58.º, n.º 1, e da realização de inquéritos em nome da Agência pelas autoridades nacionais competentes ou entidades qualificadas, em conformidade com o artigo 71.º, n.º 1;
 - d) Tomar as medidas necessárias relacionadas com as atividades da Agência no plano da cooperação internacional, nos termos do artigo 77.º;

- e) Tomar todas as medidas necessárias, nomeadamente a adoção de instruções administrativas internas e a publicação de comunicações, para garantir o bom funcionamento da Agência em conformidade com o presente regulamento;
 - f) Executar as decisões adotadas pelo Conselho de Administração;
 - g) Elaborar o relatório anual consolidado sobre as atividades da Agência e apresentá-lo ao Conselho de Administração para aprovação;
 - h) Elaborar o projeto de mapa previsional de receitas e despesas da Agência, nos termos do artigo 109.º, e executar o orçamento, nos termos do artigo 110.º;
 - i) Delegar poderes noutros membros do pessoal da Agência. A Comissão define as modalidades dessas delegações por meio de atos de execução adotados mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2;
 - j) Preparar o documento de programação a que se refere o artigo 106.º, n.º 1, e apresentá-lo ao Conselho de Administração para adoção, após ter obtido o parecer da Comissão;
 - k) Aplicar as medidas previstas no documento de programação a que se refere o artigo 106.º, n.º 1, e apresentar um relatório ao Conselho de Administração sobre a sua execução;
 - l) Elaborar um plano de ação decorrente das conclusões dos relatórios de auditoria interna e externa e das avaliações, bem como dos inquéritos do OLAF, e apresentar relatórios intercalares à Comissão, duas vezes por ano, e regularmente ao Conselho de Administração e ao Conselho Executivo;
 - m) Proteger os interesses financeiros da União, mediante a aplicação de medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e quaisquer outras atividades ilegais, a realização de controlos eficazes e, caso sejam detetadas irregularidades, a recuperação dos montantes indevidamente pagos bem como, quando adequado, a aplicação de sanções administrativas e financeiras eficazes, proporcionadas e dissuasivas;
 - n) Preparar uma estratégia de luta contra a fraude para a Agência e apresentá-la ao Conselho de Administração para aprovação;
 - o) Elaborar o projeto de regras financeiras aplicáveis à Agência;
 - p) Preparar o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação e as respetivas atualizações e apresentá-los ao Conselho de Administração para aprovação;
 - q) Informar o Conselho de Administração sobre a execução do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação;
 - r) Responder aos pedidos de assistência da Comissão, em conformidade com o presente regulamento;
 - s) Aceitar a transferência de responsabilidades para a Agência, nos termos dos artigos 53.º e 54.º;
 - t) Realizar a gestão corrente da Agência.
4. Cabe ainda ao Diretor Executivo decidir, de modo a realizar eficaz e eficientemente as atividades que incumbem à Agência, da necessidade de criação de uma ou mais delegações locais num ou mais Estados-Membros. Essa decisão requer o consentimento prévio da Comissão, do Conselho de Administração e do Estado-Membro em que se prevê a criação de uma delegação local. Essa decisão deve

especificar o âmbito das atividades a realizar pela delegação local, de modo a evitar os custos desnecessários e a duplicação de funções administrativas da Agência.

Artigo 92.º

Diretor Executivo

1. O Diretor Executivo é contratado como agente temporário da Agência nos termos do artigo 2.º, alínea a), do Regime aplicável aos outros Agentes.
2. O Diretor Executivo é nomeado pelo Conselho de Administração com base no seu mérito, competências e experiência comprovada relevante no domínio da aviação civil, a partir de uma lista de candidatos propostos pela Comissão, no seguimento de um processo de seleção aberto e transparente.

Na celebração do contrato do Diretor Executivo, a Agência é representada pelo Presidente do Conselho de Administração.

Antes de ser nomeado, o candidato selecionado pelo Conselho de Administração pode ser convidado a fazer uma exposição perante a comissão competente do Parlamento Europeu e a responder às perguntas formuladas pelos seus membros.

3. O mandato do Diretor Executivo é de cinco anos. No final desse período, a Comissão procede a uma análise que tem em conta a avaliação do desempenho do Diretor Executivo e as atividades e desafios futuros da Agência.
4. O Conselho de Administração, deliberando sob proposta da Comissão, que tem em conta a avaliação referida no n.º 3, pode renovar o mandato do Diretor Executivo uma só vez, por um período não superior a cinco anos. Antes de renovar o mandato do Diretor Executivo, o Conselho de Administração deve informar o Parlamento Europeu da sua intenção. Um mês antes dessa renovação, o Diretor Executivo pode ser convidado a fazer uma exposição perante a comissão competente do Parlamento Europeu e a responder às perguntas dos respetivos membros.
5. Um Diretor Executivo cujo mandato tenha sido renovado não pode participar noutro processo de seleção para o mesmo posto uma vez concluído o seu mandato.
6. O Diretor Executivo só pode ser demitido por decisão do Conselho de Administração, deliberando sob proposta da Comissão.
7. O Conselho de Administração adota as suas decisões sobre a nomeação, a renovação do mandato ou a demissão do Diretor Executivo por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto.
8. O Diretor Executivo pode ser assistido por um ou mais diretores. Na sua ausência ou em caso de impedimento, o Diretor Executivo é substituído por um dos diretores.

Artigo 93.º

Poderes da Instância de Recurso

1. Devem ser instituídas uma ou mais Instâncias de Recurso, como parte da estrutura administrativa da Agência. A Comissão determina o número de Instâncias de Recurso e as funções que lhe são atribuídas por meio de atos de execução adotados mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2.

2. As Instâncias de Recurso são competentes para deliberar sobre os recursos apresentados contra as decisões a que se refere o artigo 97.º. As Instâncias de Recurso reúnem-se sempre que necessário.

Artigo 94.º

Composição da Instância de Recurso

1. As Instâncias de Recurso são compostas por um presidente e dois membros.
2. O presidente e os outros dois membros têm suplentes que os representam na sua ausência.
3. O presidente, os outros dois membros e os respetivos suplentes são nomeados pelo Conselho de Administração, a partir de uma lista de candidatos qualificados, estabelecida pela Comissão.
4. No caso de a Instância de Recurso considerar que a natureza do recurso assim o exige, pode solicitar ao Conselho de Administração que nomeie dois membros adicionais e os seus suplentes a partir da lista a que se refere o n.º 3.
5. A Comissão define as qualificações requeridas para os membros de cada Instância de Recurso, o seu estatuto e a sua relação contratual com a Agência, os poderes de cada membro durante a fase preparatória das decisões e o regime de voto. A Comissão fá-lo por meio de atos de execução adotados mediante o procedimento consultivo a que se refere o artigo 116.º, n.º 2.

Artigo 95.º

Membros da Instância de Recurso

1. Os mandatos dos membros das Instâncias de Recurso, incluindo o presidente e os suplentes, são de cinco anos, renováveis por igual período.
2. Os membros das Instâncias de Recurso são independentes. Ao tomarem as suas decisões, não solicitam nem aceitam instruções de qualquer governo ou outro organismo.
3. Os membros das Instâncias de Recurso não exercem quaisquer outras funções na Agência. As suas funções podem ser exercidas a tempo parcial.
4. Os membros das Instâncias de Recurso não podem ser destituídos das suas funções, nem retirados da lista de candidatos qualificados durante o respetivo mandato, salvo se existirem razões sérias para tal e se a Comissão, após ter recebido o parecer do Conselho de Administração, tomar uma decisão nesse sentido.

Artigo 96.º

Exclusão e objeção

1. Os membros das Instâncias de Recurso não podem participar nos processos de recurso em que tenham interesse pessoal ou em que tenham intervindo anteriormente na qualidade de representantes de uma das partes, ou caso tenham participado na decisão objeto do recurso.
2. Se, por uma das razões enumeradas no n.º 1 ou qualquer outro motivo, um membro de uma Instância de Recurso considerar que não pode participar num processo, dá conhecimento desse facto à respetiva Instância de Recurso.

3. Qualquer das partes no processo de recurso pode recusar qualquer membro da Instância de Recurso por qualquer das razões previstas no n.º 1 ou se o membro for suspeito de parcialidade. A recusa não é admissível quando a parte em causa tenha praticado atos processuais, tendo já conhecimento do motivo de recusa. Nenhuma recusa pode ser fundamentada na nacionalidade dos membros.
4. A Instância de Recurso delibera, nos casos previstos nos n.ºs 2 e 3, sem a participação do membro em causa. Para a adoção dessa decisão, o membro em causa é substituído na Instância de Recurso pelo seu suplente.

Artigo 97.º

Decisões passíveis de recurso

1. São passíveis de recurso as decisões da Agência tomadas nos termos dos artigos 53.º, 54.º, 55.º, 66.º, 67.º, 68.º, 69.º, 70.º, 71.º ou 115.º.
2. Os recursos interpostos nos termos do n.º 1 não têm efeito suspensivo. No entanto, se considerar que as circunstâncias o permitem, a Agência pode suspender a aplicação da decisão objeto do recurso.
3. Uma decisão que não ponha termo a um processo em relação a uma das partes só pode ser objeto de recurso no quadro de um recurso contra a decisão final, salvo se a referida decisão prever um recurso independente.

Artigo 98.º

Pessoas que podem interpor recurso

Qualquer pessoa singular ou coletiva pode interpor recurso de uma decisão de que seja destinatária ou de uma decisão que, embora dirigida a outra pessoa, lhe diga direta e individualmente respeito. Os participantes no processo de tomada de decisão podem intervir no processo de recurso.

Artigo 99.º

Prazo e forma do recurso

O recurso, juntamente com a respetiva fundamentação, deve ser apresentado por escrito no secretariado da Instância de Recurso, no prazo de dois meses a contar da data de notificação da decisão ao recorrente ou, na sua falta, na data em que o recorrente dela tenha tomado conhecimento, consoante o caso.

Artigo 100.º

Revisão interlocutória

1. Antes de examinar o recurso, a Instância de Recurso deve dar à Agência a possibilidade de reexaminar a sua decisão. Se o Diretor Executivo considerar o recurso procedente, retifica a decisão no prazo de dois meses a contar da notificação. Esta disposição não se aplica se o processo de recurso opuser o recorrente a outra parte.
2. Se a decisão não for retificada, a Agência decide da suspensão ou não da sua aplicação.

Artigo 101.º

Exame dos recursos

1. A Instância de Recurso aprecia a admissibilidade e a procedência do recurso.
2. Aquando do exame do recurso no quadro do n.º 1, a Instância de Recurso usa de diligência. Deve convidar as partes no processo de recurso, tantas vezes quantas forem necessárias, a apresentar por escrito, num determinado prazo, as suas observações sobre as notificações que lhes tiver enviado ou sobre as comunicações das outras partes no processo de recurso. A Instância de Recurso pode decidir realizar uma audiência, oficiosamente ou mediante pedido fundamentado, das partes no processo.

Artigo 102.º

Decisões sobre o recurso

Se verificar que o recurso não é admissível ou que as alegações não estão fundamentadas, a Instância de Recurso declara a inadmissibilidade do recurso. No caso de considerar o recurso admissível e os fundamentos do recurso procedentes, a Instância de Recurso deve remeter o processo à Agência. A Agência toma uma nova decisão fundamentada tendo em conta a decisão da Instância de Recurso.

Artigo 103.º

Recursos para o Tribunal de Justiça da União Europeia

1. Podem ser interpostos recursos para o Tribunal de Justiça da União Europeia com vista à anulação de atos juridicamente vinculativos praticados pela Agência, por omissão e, em conformidade com o artigo 84.º, por responsabilidade extracontratual e, nos termos de uma cláusula compromissória, por responsabilidade contratual por danos causados por atos praticados pela Agência.
2. Só podem ser interpostas ações perante o Tribunal de Justiça da União Europeia para anulação das decisões tomadas pela Agência ao abrigo dos artigos 53.º, 54.º, 55.º, 66.º, 67.º, 68.º, 69.º, 70.º, 71.º ou 115.º, uma vez esgotadas todas as vias de recurso interno da Agência.
3. Os Estados-Membros e as instituições da União podem interpor ações contra as decisões da Agência diretamente para o Tribunal de Justiça da União Europeia, sem esgotar as vias de recurso interno da Agência.
4. A Agência toma as medidas necessárias para dar cumprimento ao acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia.

SECÇÃO III

MÉTODOS DE TRABALHO

Artigo 104.º

Procedimentos para a emissão de pareceres, de especificações de certificação, de meios de conformidade aceitáveis e de documentos de orientação

1. O Conselho de Administração deve estabelecer procedimentos transparentes para a emissão dos pareceres, das especificações de certificação, dos meios de conformidade aceitáveis e dos documentos de orientação a que se refere o artigo 65.º, n.ºs 1 e 3.
Esses procedimentos devem:
 - a) Recorrer às capacidades técnicas disponíveis nas autoridades nacionais competentes;
 - b) Sempre que necessário, envolver peritos das partes interessadas relevantes ou recorrer às capacidades técnicas dos organismos de normalização europeus relevantes ou de outros organismos especializados;
 - c) Assegurar que a Agência publica documentos e consulta amplamente os interessados, de acordo com um calendário e um procedimento que inclui a obrigação de a Agência dar resposta por escrito ao processo de consulta.
2. Nos termos do artigo 65.º, n.ºs 1 e 3, quando da preparação dos pareceres e especificações de certificação, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação, a Agência estabelece um procedimento para consulta prévia dos Estados-Membros. Para o efeito, pode criar um grupo de trabalho, para o qual cada Estado-Membro tem o direito de nomear um perito. Caso seja necessário efetuar uma consulta relacionada com aspetos militares, a Agência envolve também a Agência Europeia de Defesa. Se for necessário organizar uma consulta sobre o eventual impacto social dessas medidas, a Agência deve procurar envolver as partes interessadas, incluindo os parceiros sociais a nível da UE.
3. A Agência divulga os pareceres, especificações de certificação, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação desenvolvidos nos termos do artigo 65.º, n.ºs 1 e 3, e os procedimentos estabelecidos nos termos do n.º 1 do presente artigo através da publicação oficial da Agência.

Artigo 105.º

Procedimentos para a tomada de decisões

1. O Conselho de Administração deve estabelecer procedimentos transparentes para a tomada de decisões específicas, conforme previsto no artigo 65.º, n.º 4.
Esses procedimentos devem, em especial:
 - a) Garantir que seja ouvida a pessoa singular ou coletiva destinatária da decisão, bem como qualquer outra pessoa direta e individualmente interessada;

- b) Assegurar a notificação da decisão à pessoa singular ou coletiva e a sua publicação, sob reserva do cumprimento dos requisitos estabelecidos no artigo 112.º e no artigo 121.º, n.º 2;
 - c) Assegurar que a pessoa singular ou coletiva destinatária da decisão, ou qualquer outra parte nos procedimentos, é informada das vias de recurso de que dispõe ao abrigo do presente regulamento;
 - d) Fundamentar devidamente a decisão.
2. O Conselho de Administração estabelece procedimentos que especificam as condições de notificação das decisões às pessoas em causa, incluindo as informações sobre as vias de recurso disponíveis, conforme previsto no presente regulamento.

Artigo 106.º

Programas anuais e plurianuais

1. Nos termos do artigo 85.º, n.º 2, alínea c), o Conselho de Administração deve adotar, até 31 de dezembro de cada ano, um documento de programação que inclui a programação anual e plurianual, baseado num projeto apresentado pelo Diretor Executivo, tendo em conta o parecer da Comissão e, no que respeita à programação plurianual, após ter consultado o Parlamento Europeu. O documento deve ser enviado ao Parlamento Europeu, ao Conselho e à Comissão.
- O documento de programação torna-se definitivo após a aprovação final do orçamento geral devendo, se necessário, ser ajustado em conformidade.
2. O programa de trabalho anual deve incluir os objetivos pormenorizados e os resultados esperados, incluindo indicadores de desempenho. Deve igualmente conter uma descrição das ações a financiar e uma indicação dos recursos financeiros e humanos afetados a cada ação, em conformidade com os princípios de orçamentação e de gestão por atividades, indicando as atividades financiadas através do orçamento estatutário e as atividades financiadas através das taxas cobradas pela Agência. O programa de trabalho anual deve ser coerente com o programa de trabalho plurianual referido no n.º 4. Deve indicar claramente as atividades acrescentadas, modificadas ou suprimidas em relação ao exercício financeiro anterior. A programação anual deve incluir a estratégia da Agência no que respeita às atividades de cooperação internacional, em conformidade com o artigo 77.º, e as ações da Agência relacionadas com essa estratégia.
3. Sempre que seja atribuída uma nova atividade à Agência, o Conselho de Administração deve alterar o programa de trabalho anual.
- As alterações substanciais do programa de trabalho anual devem ser adotadas segundo o mesmo procedimento aplicado ao programa de trabalho anual inicial. O Conselho de Administração pode delegar no Diretor Executivo o poder de adotar alterações não substanciais ao programa de trabalho anual.
4. O programa de trabalho plurianual deve estabelecer a programação estratégica global, incluindo os objetivos, os resultados esperados e os indicadores de desempenho. Deve estabelecer igualmente a programação dos recursos, incluindo o orçamento plurianual e o pessoal.

A programação dos recursos deve ser atualizada anualmente. A programação estratégica deve ser atualizada sempre que se justifique, nomeadamente em conformidade com o resultado da avaliação prevista no artigo 113.º.

Artigo 107.º

Relatório anual de atividades consolidado

1. O relatório anual de atividades consolidado deve descrever o modo como a Agência executou o seu programa de trabalho anual, o orçamento e os recursos humanos. Deve indicar claramente os mandatos e atividades da Agência que foram acrescentados, modificados ou suprimidos em relação ao ano anterior.
2. O relatório deve descrever as atividades realizadas pela Agência e avaliar os seus resultados no que respeita aos objetivos, indicadores de desempenho e calendário estabelecidos, os riscos associados a essas atividades, a utilização dos recursos e o funcionamento geral da Agência, bem como a eficiência e a eficácia dos sistemas de controlo interno. Deve ainda indicar as atividades financiadas através do orçamento estatutário e as atividades financiadas através das taxas recebidas pela Agência.

Artigo 108.º

Transparência e comunicação

1. O Regulamento (CE) n.º 1049/2001 é aplicável aos documentos na posse da Agência. Esta disposição não prejudica as regras sobre o acesso aos dados e às informações estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 376/2014 e nos atos de execução adotados com base no artigo 61.º, n.º 4, e no artigo 63.º, n.º 8.
2. A Agência pode participar em atividades de comunicação, por iniciativa própria, no seu domínio de competência. Em especial, deve assegurar que, para além da publicação especificada no artigo 104.º, n.º 3, sejam rapidamente comunicadas ao público em geral e aos eventuais interessados, informações objetivas, fiáveis e facilmente compreensíveis, sobre o trabalho desenvolvido. A Agência deve garantir que a afetação dos seus recursos a atividades de comunicação não prejudica o exercício efetivo das funções referidas no artigo 64.º.
3. Se necessário, a Agência deve traduzir a documentação pertinente sobre segurança para todas as línguas oficiais da União. As autoridades nacionais competentes devem assistir a Agência, comunicando-lhe eficazmente as informações de segurança pertinentes no âmbito das respetivas jurisdições e nas respetivas línguas.
4. As pessoas singulares e coletivas podem dirigir-se à Agência por escrito, em qualquer das línguas oficiais da União e têm o direito de receber uma resposta na mesma língua.
5. Os serviços de tradução necessários ao funcionamento da Agência são assegurados pelo Centro de Tradução dos Órgãos da União Europeia.

SECÇÃO IV

NECESSIDADES FINANCEIRAS

Artigo 109.º

Orçamento

1. As receitas da Agência incluem, nomeadamente:
 - a) Uma contribuição da União;
 - b) As contribuições de países terceiros europeus com os quais a União tenha celebrado os acordos internacionais a que se refere o artigo 118.º;
 - c) As taxas pagas pelos requerentes, pelos titulares de certificados emitidos pela Agência e pelas pessoas que registaram declarações na Agência;
 - d) As taxas cobradas pela Agência pela prestação de serviços de publicação, formação e outros serviços, e pelo tratamento dos recursos;
 - e) Eventuais contribuições financeiras voluntárias dos Estados-Membros, de países terceiros ou de outras entidades, desde que não comprometam a independência e a imparcialidade da Agência;
 - f) As taxas pagas nos termos do Regulamento (UE) XXXX/XXX, relativo à implementação do Céu Único Europeu, por trabalhos relevantes da autoridade ATM/ANS;
 - g) As subvenções.
2. As despesas da Agência incluem as despesas com pessoal, administrativas, com infraestruturas e de funcionamento. No que respeita às despesas operacionais, as autorizações orçamentais para ações cuja execução se prolonga por vários exercícios financeiros podem, se necessário, ser repartidas em parcelas anuais, ao longo de vários anos.
3. As receitas e as despesas devem estar equilibradas.
4. Os orçamentos estatutários, as taxas fixadas e cobradas pelas atividades de certificação e as taxas aplicadas pela Agência são escriturados separadamente no orçamento da Agência.
5. A Agência deve adaptar o seu quadro de pessoal e a gestão dos recursos financiados por taxas de modo a poder responder rapidamente às flutuações nas receitas provenientes dessas taxas.
6. O Diretor Executivo deve elaborar anualmente um projeto de mapa previsional de receitas e despesas da Agência para o exercício seguinte, incluindo um projeto de quadro de pessoal, e enviá-lo ao Conselho de Administração. O projeto de quadro de pessoal deve, relativamente aos postos financiados pelas taxas cobradas, basear-se num conjunto limitado de indicadores aprovados pela Comissão para medir a carga de trabalho e os resultados da Agência, e definir os recursos necessários para satisfazer os pedidos de certificação e outras atividades da Agência, de forma eficaz e em tempo útil, incluindo os resultantes de transferências de responsabilidade nos termos dos artigos 53.º, 54.º e 55.º. Com base neste projeto, o Conselho de Administração deve adotar um mapa previsional provisório de receitas e despesas da Agência para o exercício seguinte. O projeto de mapa previsional provisório de

receitas e despesas da Agência deve ser enviado à Comissão até 31 de janeiro de cada ano.

7. O Conselho de Administração deve enviar à Comissão e aos países terceiros europeus com os quais a União tenha celebrado os acordos internacionais a que se refere o artigo 118.º, o mais tardar até 31 de março, o projeto de mapa previsional final de receitas e despesas da Agência, que deve incluir o projeto de quadro de pessoal e o programa de trabalho provisório.
8. A Comissão transmite o mapa previsional à autoridade orçamental juntamente com o projeto de orçamento geral da União Europeia.
9. Com base no mapa previsional, a Comissão procede à inscrição no projeto de orçamento geral da União Europeia das previsões que considera necessárias no que respeita ao quadro de pessoal e ao montante da contribuição a cargo do orçamento geral, que submete à apreciação da autoridade orçamental, nos termos dos artigos 313.º e 314.º do TFUE.
10. A autoridade orçamental autoriza dotações a título da contribuição concedida à Agência e aprova o quadro de pessoal da Agência.
11. O Conselho de Administração aprova o orçamento. O orçamento torna-se definitivo após a aprovação do orçamento geral da União. Se necessário, o orçamento é adaptado em conformidade.
12. O Conselho de Administração notifica, com a maior brevidade possível, a autoridade orçamental da sua intenção de executar qualquer projeto suscetível de ter incidências financeiras significativas no financiamento do orçamento, nomeadamente projetos de natureza imobiliária, tais como o arrendamento ou a aquisição de imóveis, e informa a Comissão desse facto. As disposições do Regulamento Delegado (UE) n.º 1271/2013 da Comissão²⁵ são aplicáveis a qualquer projeto imobiliário suscetível de ter incidências significativas no orçamento da Agência.

Caso um ramo da autoridade orçamental tenha comunicado a sua intenção de emitir um parecer, transmite-o ao Conselho de Administração no prazo de seis semanas a contar da notificação do projeto.

Artigo 110.º

Execução e controlo orçamentais

1. O Diretor Executivo executa o orçamento da Agência.
2. O contabilista da Agência comunica as contas provisórias ao contabilista da Comissão e ao Tribunal de Contas até 1 de março do exercício financeiro seguinte. O contabilista da Agência envia também ao contabilista da Comissão, até 1 de março do exercício financeiro seguinte, um relatório sobre a gestão orçamental e financeira relativo a esse exercício. O contabilista da Comissão consolida as contas provisórias das instituições e dos organismos descentralizados, em conformidade com o

²⁵ Regulamento Delegado (UE) n.º 1271/2013 da Comissão, de 30 de setembro de 2013, que institui o Regulamento Financeiro Quadro dos organismos referidos no artigo 208.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 7.12.2013, p. 42.).

artigo 147.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶.

3. O Diretor Executivo transmite o relatório sobre a gestão orçamental e financeira desse exercício à Comissão, ao Tribunal de Contas, ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 1 de março do exercício financeiro seguinte.
4. Nos termos do disposto no artigo 148.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012, após receção das observações formuladas pelo Tribunal de Contas relativamente às contas provisórias da Agência, o contabilista elabora as contas definitivas da Agência, sob sua própria responsabilidade, e o Diretor Executivo transmite-as ao Conselho de Administração para parecer.
5. O Conselho de Administração emite um parecer sobre as contas definitivas da Agência.
6. O contabilista transmite ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e ao Tribunal de Contas as contas definitivas, acompanhadas do parecer do Conselho de Administração, até 1 de julho do exercício financeiro seguinte.
7. As contas definitivas são publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* até 15 de novembro do exercício seguinte.
8. O Diretor Executivo envia ao Tribunal de Contas uma resposta às observações deste último, até 30 de setembro. Envia também essa resposta ao Conselho de Administração e à Comissão.
9. O Diretor Executivo submete à apreciação do Parlamento Europeu, a pedido deste último, tal como previsto no artigo 165.º, n.º 3, do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012, todas as informações necessárias ao bom desenrolar do processo de quitação relativamente ao exercício em causa.
10. Sob recomendação do Conselho, deliberando por maioria qualificada, o Parlamento Europeu dá ao Diretor Executivo, antes de 15 de maio do ano N + 2, quitação da execução do orçamento do exercício do ano N.

Artigo 111.º

Luta contra a fraude

1. Na luta contra a fraude, a corrupção e outras atividades ilegais aplicam-se, sem quaisquer restrições, as disposições do Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁷.
2. A Agência adere ao Acordo Interinstitucional de 25 de maio de 1999 entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão das Comunidades Europeias relativo aos inquéritos internos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF)²⁸ no prazo de seis meses a contar de [*Serviço das*

²⁶ Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo às disposições financeiras aplicáveis ao orçamento geral da União (JO L 298 de 26.10.2012, p. 1).

²⁷ Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de setembro de 2013, relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (Euratom) n.º 1074/1999 do Conselho (JO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

²⁸ JO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

Publicações: inserir data exata, a que se refere o artigo 127.º] e adota, sem demora, as disposições correspondentes que se aplicam a todo o pessoal utilizando o modelo apresentado no anexo desse Acordo.

3. O Tribunal de Contas Europeu dispõe de poderes para auditar, com base em documentos e no local, todos os beneficiários de subvenções, contratantes e subcontratantes que tenham recebido fundos da União através da Agência.
4. O OLAF pode realizar inquéritos, incluindo verificações e inspeções no local, com vista a apurar a existência de fraude, corrupção ou outras atividades ilegais lesivas dos interesses financeiros da União no âmbito de subvenções ou contratos financiados pela Agência em conformidade com as disposições e os procedimentos previstos no Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 e no Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96²⁹.
5. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1, 2, 3 e 4, os acordos de cooperação celebrados com países terceiros e organizações internacionais, os contratos, as convenções de subvenção e as decisões de subvenção da Agência devem conter disposições que habilitam expressamente o Tribunal de Contas Europeu e o OLAF a proceder a essas auditorias e inquéritos, de acordo com as respetivas competências.

Artigo 112.º

Regras de segurança relativas à proteção das informações classificadas e das informações sensíveis não classificadas

A Agência adota regras de segurança próprias equivalentes às regras de segurança da Comissão para a proteção das informações classificadas da União Europeia (ICUE) e das informações sensíveis não classificadas, conforme estabelecido nas Decisões (UE, Euratom) 2015/443³⁰ e (UE, Euratom) 2015/444³¹ da Comissão. As regras de segurança da Agência devem abranger, nomeadamente, as disposições relativas ao intercâmbio, tratamento e conservação dessas informações.

Artigo 113.º

Avaliação

1. O mais tardar em [*cinco anos após a data a que se refere o artigo 127.º – Serviço das Publicações: inserir data exata*] e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão encomenda uma avaliação em conformidade com as suas diretrizes para avaliação do desempenho da Agência no que respeita aos seus objetivos, mandato e atribuições. A avaliação deve incidir, em especial, na eventual necessidade de alteração do mandato da Agência e nas consequências financeiras dessa alteração.

²⁹ Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho, de 11 de novembro de 1996, relativo às inspeções e verificações no local efetuadas pela Comissão para proteger os interesses financeiros das Comunidades Europeias contra a fraude e outras irregularidades (JO L 292 de 15.11.1996, p. 2).

³⁰ Decisão (UE, Euratom) 2015/443 da Comissão, de 13 de março de 2015, relativa à segurança na Comissão, (JO L 72 de 17.3.2015, p. 41).

³¹ Decisão (UE, Euratom) 2015/444 da Comissão, de 13 de março de 2015, relativa às regras de segurança aplicáveis à proteção das informações classificadas da UE (JO L 72 de 17.3.2015, p. 53).

2. Caso considere que a existência da Agência deixou de se justificar, tendo em conta os seus objetivos, mandato e atribuições, a Comissão pode propor que o presente regulamento seja alterado em conformidade ou revogado.
3. A Comissão envia os resultados da avaliação, acompanhados das suas conclusões, ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Conselho de Administração. Os resultados da avaliação são tornados públicos.

Artigo 114.º

Regras financeiras

O Conselho de Administração deve adotar as regras financeiras aplicáveis à Agência, após ter consultado a Comissão. Estas regras só podem divergir do disposto no Regulamento Delegado (UE) n.º 1271/2013 se as exigências específicas do funcionamento da Agência assim o impuserem e desde que a Comissão dê o seu acordo prévio.

Artigo 115.º

Taxas

1. A Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 117.º, de modo a definir, com base nos n.ºs 3, 4, 5 e 6, regras de execução que incidem nas taxas cobradas pela Agência.
2. Antes de adotar as regras a que se refere o n.º 1, a Comissão consulta a Agência.
3. As regras a que se refere o n.º 1 devem especificar, nomeadamente, as matérias sujeitas a taxas nos termos do artigo 109.º, n.º 1, alíneas c) e d), e fixar o respetivo montante e o modo de cobrança.
4. São cobradas taxas pelos seguintes serviços:
 - a) Emissão e renovação de certificados e registo de declarações pela Agência, ao abrigo do presente regulamento, e supervisão das atividades a que os certificados e as declarações se reportam;
 - b) Publicações, formação e outros serviços prestados pela Agência, que devem refletir o custo efetivo de cada prestação;
 - c) Tramitação de recursos.Todas as taxas devem ser expressas e pagas em euros.
5. O montante das taxas deve ser fixado de forma a garantir que as receitas obtidas cobrem o custo total das atividades relacionadas com os serviços prestados e a evitar uma acumulação significativa de excedentes. Todas as despesas da Agência atribuídas ao pessoal envolvido nas atividades a que se refere o n.º 3, nelas se incluindo a contribuição proporcional da entidade patronal para o regime de pensões, devem ser refletidas nesse custo. As taxas são consideradas receitas afetas à Agência para as atividades relacionadas com os serviços a que se reportam.
6. Os excedentes orçamentais gerados por taxas devem financiar futuras atividades correlacionadas ou compensar prejuízos. Em caso de resultados orçamentais significativamente positivos ou negativos recorrentes, os níveis das taxas devem ser revistos.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 116.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Este comité deve ser considerado um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
4. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011, em conjugação com o artigo 4.º do mesmo regulamento.

Artigo 117.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea d), o artigo 18.º, o artigo 25.º, o artigo 28.º, o artigo 34.º, o artigo 39.º, o artigo 44.º, o artigo 47.º, o artigo 50.º, o artigo 51.º, n.º 10, o artigo 52.º, n.º 5, o artigo 72.º, n.º 4, e o artigo 115.º, n.º 1, é conferido à Comissão por um período indeterminado.
3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea d), o artigo 18.º, o artigo 25.º, o artigo 34.º, o artigo 39.º, o artigo 44.º, o artigo 47.º, o artigo 50.º, o artigo 51.º, n.º 10, o artigo 52.º, n.º 5, o artigo 72.º, n.º 4, e o artigo 115.º, n.º 1, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 2.º, n.º 3, alínea d), no artigo 18.º, no artigo 25.º, no artigo 28.º, no artigo 34.º, no artigo 39.º, no artigo 44.º, no artigo 47.º, no artigo 50.º, no artigo 51.º, n.º 10, no artigo 52.º, n.º 5, no artigo 72.º, n.º 4 e no artigo 115.º, n.º 1, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 118.º

Participação de países terceiros europeus

A Agência está aberta à participação de países terceiros europeus que sejam partes contratantes na Convenção de Chicago e tenham celebrado acordos internacionais com a União, nos termos dos quais aplicam a legislação da União nos domínios abrangidos pelo presente regulamento.

Esses acordos internacionais podem incluir disposições que definem, nomeadamente, a natureza e o alcance da participação do país terceiro europeu em causa no trabalho da Agência, incluindo disposições sobre as contribuições financeiras e o pessoal. A Agência pode, em conformidade com o artigo 77.º, n.º 2, celebrar acordos de cooperação com as autoridades competentes do país terceiro europeu em causa, a fim de dar cumprimento a essas disposições.

Artigo 119.º

Acordo de sede e condições de funcionamento

1. As disposições necessárias relativas às instalações a disponibilizar à Agência no Estado-Membro de acolhimento e às estruturas que este deve pôr à sua disposição, bem como as regras específicas aplicáveis no Estado-Membro de acolhimento ao Diretor Executivo, aos membros do Conselho de Administração, ao pessoal da Agência e aos membros das suas famílias, devem ser estabelecidas num acordo de sede entre a Agência e o Estado-Membro de acolhimento, celebrado depois de obtida a aprovação do Conselho de Administração, no prazo máximo de [*inserir data exata – dois anos a contar da entrada em vigor do presente regulamento*].
2. O Estado-Membro de acolhimento da Agência deve assegurar as melhores condições possíveis para o seu funcionamento, incluindo a oferta de uma escolaridade multilingue e com vocação europeia e ligações de transportes adequadas.

Artigo 120.º

Sanções

Os Estados-Membros devem estabelecer sanções por incumprimento do presente regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 121.º

Tratamento de dados pessoais

1. No que respeita ao tratamento dos dados pessoais no quadro do presente regulamento, os Estados-Membros devem executar as atividades que lhes incumbem no quadro do presente regulamento nos termos das legislações, regulamentações ou disposições administrativas nacionais que transpõem a Diretiva 95/46/CE.
2. No que respeita ao tratamento dos dados pessoais no quadro do presente regulamento, a Comissão e a Agência devem executar as atividades que lhes incumbem no quadro do presente regulamento de acordo com o Regulamento (CE) n.º 45/2001.

Artigo 122.º

Revogação

É revogado o Regulamento (CE) n.º 216/2008.

As referências ao Regulamento (CE) n.º 216/2008 devem entender-se como referências ao presente regulamento e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo X.

Artigo 123.º

Alterações do Regulamento (CE) n.º 1008/2008

O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 é alterado do seguinte modo:

1. No artigo 4.º, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
«b) For titular de um COA válido emitido por uma autoridade nacional de um Estado-Membro ou pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação;»
2. O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

Certificado de operador aéreo

1. A concessão e a validade de uma licença de exploração dependem sempre da titularidade de um certificado de operador aéreo (COA) válido, que especifica as atividades abrangidas pela licença de exploração.
2. Qualquer alteração do COA de uma transportadora aérea comunitária deve refletir-se, sempre que adequado, na sua licença de exploração.
Caso se trate de duas autoridades diferentes, a autoridade competente em matéria de COA deve informar imediatamente a autoridade de licenciamento competente acerca dessas alterações.
3. Caso se trate de duas autoridades diferentes, a autoridade competente em matéria de COA e a autoridade de licenciamento competente devem estabelecer procedimentos para o intercâmbio de informações relevantes para a avaliação da situação financeira da transportadora aérea da União, que possam afetar a segurança das suas operações ou apoiar a autoridade competente em matéria de COA na realização das atividades de supervisão relacionadas com a segurança.»;
3. No artigo 12.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
«1. Sem prejuízo do disposto no artigo 13.º, n.ºs 3 e 5, as aeronaves utilizadas por uma transportadora aérea da União devem ser registadas, ao critério do Estado-Membro cuja autoridade competente emite a licença de exploração, no registo nacional ou da União.»;
4. O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:
 - a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
«2. Os acordos de locação sem tripulação em que seja parte uma transportadora aérea comunitária ou os acordos de locação com tripulação em que a transportadora aérea comunitária seja locadora de uma aeronave com tripulação operada por um operador de um país terceiro estão sujeitos a aprovação prévia

em conformidade com o Regulamento (UE) [XXXX/XXX – *inserir referência do presente regulamento*] e com os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento.»;

b) É aditado o n.º 5, com a seguinte redação:

«5. A locação sem tripulação por uma transportadora aérea comunitária de uma aeronave registada num país terceiro deve obter a aprovação prévia da autoridade competente em matéria de COA. A autoridade competente deve conceder uma aprovação em conformidade com o Regulamento (UE) [XXXX/XXX *inserir referência ao presente regulamento*] e com os atos delegados e de execução adotados com base no regulamento.».

Artigo 124.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 996/2010

O artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 996/2010 é alterado do seguinte modo:

«1. Todos os acidentes ou incidentes graves que envolvam aeronaves a que se aplica o Regulamento (UE) AAAA/N [referência ao novo regulamento] do Parlamento Europeu e do Conselho* devem ser objeto de uma investigação de segurança no Estado-Membro em cujo território ocorreu o acidente ou incidente grave.

2. Caso uma aeronave a que se aplica o Regulamento (UE) AAAA/N [referência ao novo regulamento], registada num Estado-Membro, esteja envolvida num acidente ou incidente grave e não seja possível determinar de forma conclusiva que o local da ocorrência se situa no território de um determinado Estado, a autoridade responsável pela investigação do Estado-Membro de registo deve realizar uma investigação de segurança.

3. O âmbito das investigações de segurança a que se referem os n.ºs 1, 2 e 4, e o procedimento a seguir para realizar essas investigações são definidos pela autoridade responsável pelas investigações de segurança, tendo em conta os ensinamentos que espera colher das mesmas com vista a reforçar a segurança da aviação.

4. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança podem decidir investigar outros incidentes para além dos referidos nos n.ºs 1 e 2, bem como os acidentes ou incidentes graves com outros tipos de aeronaves, em conformidade com a legislação nacional dos Estados-Membros, sempre que deles esperem colher ensinamentos em matéria de segurança.

5. Em derrogação do disposto nos n.ºs 1 e 2, a autoridade responsável pelas investigações de segurança pode decidir, tendo em conta os ensinamentos que possam ser úteis para a melhoria da segurança da aviação, não dar início a uma investigação de segurança caso o acidente ou incidente grave envolva uma aeronave não tripulada para cujas operações não seja exigido um certificado ou uma declaração nos termos do artigo 46.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (UE) AAAA/N [referência ao novo regulamento], ou uma aeronave tripulada com uma massa máxima à descolagem igual ou inferior a 2 250 kg, na condição de não se ter registado qualquer vítima mortal ou ferido grave.

6. As investigações de segurança referidas nos n.ºs 1, 2 e 4 não devem em caso algum ter por objetivo apurar culpas ou imputar responsabilidades. Devem ser conduzidas de forma independente, distinta e sem prejuízo de eventuais processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.»

Artigo 125.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 376/2014

No artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 376/2014, o n.º 2 é passa a ter a seguinte redação:

«2. O presente regulamento aplica-se às ocorrências e a outras informações relacionadas com a segurança que envolvam aeronaves civis a que se aplica o Regulamento [acrescentar referência ao novo regulamento].

No entanto, o presente regulamento não se aplica às ocorrências e outras informações relacionadas com a segurança que envolvam aeronaves não tripuladas para cujas operações não seja exigido um certificado ou uma declaração nos termos do artigo 46.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (UE) AAAA/N [referência ao novo regulamento], salvo se as ocorrências, ou outras informações relacionadas com a segurança, envolvendo essas aeronaves não tripuladas tiverem causado vítimas mortais ou feridos graves ou envolvido aeronaves tripuladas.

Os Estados-Membros podem decidir aplicar também o presente regulamento às ocorrências e outras informações relacionadas com a segurança que envolvam aeronaves a que não se aplica o regulamento [acrescentar referência ao novo regulamento].»

Artigo 126.º

Disposições transitórias

1. Os certificados emitidos ou reconhecidos e as declarações apresentadas ou reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 continuam a ser válidos e devem ser considerados como tendo sido emitidos, apresentados e reconhecidos de acordo com as disposições correspondentes do presente regulamento, incluindo para efeitos da aplicação do artigo 56.º.
2. O mais tardar em [cinco anos após a data a que se refere o artigo 127.º – Serviço das Publicações: inserir a data exata], as regras de execução adotadas com base no Regulamento (CE) n.º 216/2008 devem ser adaptadas de acordo com as disposições do presente regulamento. Na pendência dessa adaptação:
 - a) As referências a «operação comercial» devem ser entendidas como referências ao artigo 3.º, alínea i), do Regulamento (CE) n.º 216/2008;
 - b) As referências a «aeronaves a motor complexas» devem ser entendidas como referências ao artigo 3.º, alínea j), do Regulamento (CE) n.º 216/2008;
 - c) As referências a «acessórios» devem ser entendidas como referências ao artigo 3.º, n.º 28, do presente regulamento;
 - d) As referências a «licença de piloto de recreio» devem ser entendidas como referências ao artigo 7.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 216/2008;
 - e) As referências a «transporte aéreo comercial» devem ser entendidas como referências ao artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão³².

³² Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

3. Em derrogação do disposto nos artigos 45.º e 46.º, as disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 216/2008 continuam a aplicar-se até à entrada em vigor dos atos delegados adotados nos termos do artigo 47.º.
4. Os Estados-Membros devem rescindir ou adaptar os acordos bilaterais celebrados com países terceiros nos domínios abrangidos pelo presente regulamento o mais rapidamente possível após a entrada em vigor do presente regulamento e, em qualquer caso, antes de [*três anos após a data a que se refere o artigo 127.º – Serviço das Publicações: inserir a data exata*].

Artigo 127.º

Entrada em vigor

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

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominação da proposta/iniciativa
- 1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB
- 1.3. Natureza da proposta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificação da proposta/iniciativa
- 1.6. Duração da ação e impacto financeiro
- 1.7. Modalidade(s) de gestão planeada(s)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

- 2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações
- 2.2. Sistema de gestão e de controlo
- 2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)
- 3.2. Impacto estimado nas despesas
 - 3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas
 - 3.2.2. Impacto estimado nas dotações operacionais
 - 3.2.3. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa
 - 3.2.4. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual
 - 3.2.5. Participação de terceiros no financiamento
- 3.3. Impacto estimado nas receitas

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB³³

06 – Mobilidade e Transportes
06 02 – Política europeia de transportes
06 02 02 – Agência Europeia para a Segurança da Aviação

1.3. Natureza da proposta/iniciativa

- A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação**
- A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória**³⁴
- A proposta/iniciativa refere-se à **prorrogação de uma ação existente**
- A proposta/iniciativa refere-se a uma **ação reorientada para uma nova ação**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(is) da Comissão visado(s) pela proposta/iniciativa*

Um mercado interno mais aprofundado e mais equitativo, dotado de uma base industrial reforçada: um espaço único europeu de transportes competitivo, que oferece aos cidadãos e às empresas um quadro para serviços de transporte seguros, eficazes e de elevada qualidade.

Emprego e crescimento: esta iniciativa visa contribuir para um setor da aviação competitivo a nível europeu, que cria empregos de alto valor e promove a inovação tecnológica. criando um quadro normativo eficaz para a integração de novos modelos de negócio e das tecnologias emergentes.

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) e atividade(s) ABM/ABB em causa*

Objetivo específico n.º

Os objetivos específicos da iniciativa são os seguintes:

- 1) Eliminar os requisitos desnecessários e garantir que a regulamentação é proporcionada aos riscos associados aos diferentes tipos de atividades aeronáuticas;

³³ ABM: Activity Based Management (gestão por atividades); ABB: activity based budgeting (orçamentação por atividades).

³⁴ Referidos no artigo 54.º, n.º 2, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

- 2) Garantir que as novas tecnologias e a evolução do mercado são eficientemente integradas e eficazmente supervisionadas;
- 3) Estabelecer um processo de gestão cooperativa da segurança entre a União e os seus Estados-Membros para, em conjunto, identificar e atenuar os riscos para a aviação civil;
- 4) Colmatar as lacunas do quadro regulamentar e garantir a sua coerência;
- 5) Criar um sistema de partilha e de intercâmbio de recursos entre os Estados-Membros e a Agência.

Atividade(s) ABM/ABB em causa

06 02 Política europeia de transportes

1.4.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada

Resultados do objetivo específico n.º 1: quadro para eliminar as regras desnecessárias/excessivamente prescritivas; introdução de regras baseadas no desempenho, que identificam os objetivos a alcançar, mas que oferecem flexibilidade quanto aos meios para lá chegar; quadro para adaptar as regras aos riscos envolvidos nas atividades regulamentadas;

Resultados do objetivo específico n.º 2: introdução de regras neutras do ponto de vista tecnológico, sempre que possível, e de um quadro jurídico para as aeronaves não tripuladas; maior utilização das normas industriais; quadro normativo mais simples para a locação de aeronaves com tripulação entre operadores da UE;

Resultados do objetivo específico n.º 3: obrigação legal de adotar o Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação, o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação e os programas nacionais de segurança operacional da aviação, que se apoiam uns nos outros; informação, intercâmbio de dados e análise de melhor qualidade;

Resultados do objetivo específico n.º 4: introdução de requisitos essenciais para a assistência em escala, a proteção ambiental no que respeita aos produtos aeronáuticos, e a cibersegurança; cooperação mais estreita entre a AESA e a Comissão nas questões da segurança; base jurídica para a análise da questão da proteção ambiental no setor da aviação;

Resultados do objetivo específico n.º 5: criação de um corpo de inspetores acreditados pela UE; criação de um mecanismo de supervisão de emergência; criação de um quadro jurídico para a transferência de responsabilidades a nível regulamentar para outros Estados-Membros ou para a AESA; possibilidade de atribuição de atividades de certificação e de supervisão às organizações de utilizadores competentes no setor da aviação geral; promoção de métodos de supervisão baseados no risco e no desempenho; criação de um repositório europeu de informações relevantes para a cooperação entre autoridades em matéria de certificação, supervisão e fiscalização; possibilidade de opção pelo sistema da União para as aeronaves do Estado e as aeronaves do anexo II;

1.4.4. Indicadores de resultados e de impacto

Especificar os indicadores que permitem acompanhar a execução da proposta/iniciativa

Indicadores para o objetivo específico n.º 1:

- Número de perguntas de interpretação das regras recebido pela AESA;
- Número de operadores que recorrem às regras baseadas no desempenho para comprovar o cumprimento dos requisitos essenciais;
- Número de licenças de piloto particular na aviação geral;
- Redução dos custos para os operadores;

Indicadores para o objetivo específico n.º 2:

- Número de regras que remetem para normas industriais;
- Idade da frota da aviação geral na UE;
- Redução dos custos de certificação e de construção de aeronaves;

- Número de novas certificações;
- Indicadores para o objetivo específico n.º 3:
- Taxa de sinistralidade em relação ao crescimento do tráfego;
 - Resultados das atividades de normalização e de monitorização permanente realizadas pela AESA;
 - Número de programas nacionais de segurança operacional e nível de execução nos Estados-Membros;
- Indicadores para o objetivo específico n.º 4:
- Número de perguntas de interpretação das regras revistas recebido pela AESA;
 - Número de ocorrências com assunção de riscos que envolveram serviços de assistência em escala;
 - Reações dos interessados;
- Indicadores para o objetivo específico n.º 5:
- Resultados das atividades de normalização e de monitorização permanente realizadas pela AESA no respeitante aos recursos e competências existentes nos Estados-Membros;
 - Número de Estados-Membros que recorrem aos inspetores de segurança da aviação da UE e aos novos instrumentos de partilha e de intercâmbio de recursos (delegação de responsabilidades, possibilidade de participação das aeronaves do Estado e que constam do anexo II);
 - Evolução dos recursos das autoridades nacionais da aviação dos Estados-Membros em termos de ETI e orçamentais.

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo

Garantir a manutenção de um nível elevado de segurança no setor da aviação civil apesar do crescente volume de tráfego.

Contribuir para a competitividade do setor da aviação, tornando o sistema de aviação civil europeu mais eficiente, assegurando simultaneamente padrões rigorosos em matéria de segurança e de ambiente.

Requisitos da ICAO para os Estados-Membros adotarem programas nacionais de segurança operacional.

1.5.2. Valor acrescentado da participação da UE

O transporte aéreo tem, em grande medida, carácter transnacional, o que, por conseguinte, obriga, por natureza, a uma abordagem da questão regulamentar à escala da UE.

A opinião unânime dos Estados-Membros é de que, para atingir um nível elevado de segurança, são necessárias regras comuns no domínio da aviação civil. Tal ficou manifesto com a adoção inicial do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e do seu predecessor, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002. A segurança do sistema europeu de aviação civil depende, entre outros, do bom nível de interligação entre elementos do

sistema. Qualquer interface deste sistema constitui um risco, o que exige coordenação. A legislação comum elimina a necessidade de coordenação entre quadros regulamentares dos Estados-Membros e, como tal, contribui para aumentar a segurança. A promoção de um sistema comum europeu de segurança aeronáutica pode ser mais eficazmente realizada ao nível da UE. De igual modo, com um sistema europeu único de segurança da aviação civil, os ganhos de eficiência contrabalançarão os custos da fragmentação.

1.5.3. Lições tiradas de experiências anteriores semelhantes

A iniciativa baseia-se, entre outros, numa análise exaustiva da experiência adquirida com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e do seu predecessor, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002, incluindo a avaliação de 2013 do funcionamento do Regulamento (CE) n.º 216/2008, nos termos do seu artigo 62.º.

1.5.4. Coerência e eventual sinergia com outros instrumentos relevantes

Esta iniciativa consta do Pacote Aviação que deverá ser adotado no final de 2015 e contribuirá para a competitividade do setor da aviação da UE.

A iniciativa está em consonância com o Livro Branco dos Transportes de 2011, que visa transformar a Europa na zona mais segura para a aviação.

A iniciativa está também em consonância com a Estratégia Europa 2020 e as prioridades da Comissão, ao desenvolver o mercado interno e promover a inovação, com o conseqüente impacto no emprego e crescimento, assim como na competitividade global do setor da aviação.

No que respeita às questões relativas à governação da AESA, a iniciativa é coerente com e aplica as recomendações da Declaração comum da Comissão, do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as agências descentralizadas.

1.6. Duração da ação e impacto financeiro

- Proposta/iniciativa de **duração limitada**
 - Proposta/iniciativa válida entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
 - Impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA
- Proposta/iniciativa de **duração ilimitada**
 - Aplicação com um período de arranque progressivo entre AAAA e AAAA,
 - seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro

1.7. Modalidade(s) de gestão planeada(s)³⁵

- Gestão direta** por parte da Comissão
 - por parte dos seus serviços, incluindo do seu pessoal nas delegações da União;
 - por parte das agências de execução
 - Gestão partilhada** com os Estados-Membros
 - Gestão indireta**, confiando trabalhos de execução orçamental:
 - em países terceiros ou nos organismos por estes designados;
 - Organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
 - no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;
 - nos organismos referidos nos artigos 208.º e 209.º do Regulamento Financeiro;
 - Organismos de direito público;
 - Organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público, na medida em que prestem garantias financeiras adequadas;
 - Organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
 - Pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base em questão.
- *Se for assinalada mais de uma modalidade de gestão, especificar na secção «Observações».*

Observações

Nenhuma.

³⁵ As explicações sobre as modalidades de gestão e as referências ao Regulamento Financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições

Existem já vários mecanismos de acompanhamento e de avaliação que podem ser utilizados, tendo em conta o facto de, no domínio da segurança operacional da aviação civil, a monitorização do desempenho fazer parte integrante do quadro normativo da União. A eficácia da medida proposta, uma vez adotada, será objeto de uma avaliação obrigatória, de cinco em cinco anos, como é o caso nos termos do atual Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Os requisitos em matéria de apresentação de relatórios anuais pela Agência incluem a preparação do relatório anual de atividades consolidado e a preparação das contas definitivas.

2.2. Sistema de gestão e de controlo

2.2.1. *Risco(s) identificado(s)*

Nenhuma.

2.2.2. *Informações sobre o sistema de controlo interno criado*

Enquanto Agência da União, a AESA aplica os métodos de controlo para as agências descentralizadas, que constavam já do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

O Regulamento Financeiro da AESA, que tem por base o Regulamento Financeiro-Quadro aplicável às agências, prevê a nomeação de um auditor interno e estabelece requisitos de auditoria interna.

2.2.3. *Estimativa dos custos e benefícios dos controlos e avaliação do nível previsto de risco de erro*

n. a.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas

O artigo 111.º do regulamento proposto diz respeito à luta contra a fraude. Torna o Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013, relativo aos inquéritos efetuados pelo OLAF, aplicável à AESA e concede poderes ao OLAF e ao Tribunal de Contas para conduzirem auditorias e inquéritos adicionais. O artigo corresponde ao modelo de texto para as agências descentralizadas.

Além disso, a AESA adotou uma estratégia antifraude em 9 de dezembro de 2014.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Contribuição			
	Número da rubrica	DD/DND ³⁶	dos países EFTA ³⁷	dos países candidatos ³⁸	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento Financeiro
1 Crescimento inteligente e inclusivo a) Competitividade para o crescimento e o emprego	06 02 02 Agência Europeia para a Segurança da Aviação	Dif.	SIM	NÃO	SIM*	NÃO

- * Contribuição da Suíça na sequência da Decisão n.º 1/2007 (2008/100/CE)

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é requerida n. a.

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Contribuição			
	Número da rubrica.....	DD/DND	dos países EFTA	dos países candidatos	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento Financeiro
	[XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

³⁶ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

³⁷ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

³⁸ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas³⁹

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número 1a	Rubrica 1-A	Competitividade para o crescimento e o emprego
--	--------------	-------------	--

DG: MOVE			Ano N ⁴⁰	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
• Dotações operacionais										
Número da rubrica orçamental 06 02 02	Autorizações	1)	34 870 + 1 575 = 36 445	34 870 + 2 045 = 36 915	35 568 + 1 395 = 36 963	36 279 + 1 395 = 37 674				Proposta de duração ilimitada
	Pagamentos	2)	36 445	36 915	36 963	37 674				Proposta de duração ilimitada
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos ⁴¹ n. a.										
Número da rubrica orçamental		3)								
TOTAL das dotações para a DG MOVE	Autorizações	= 1	36 445	36 915	36 963	37 674				Proposta de duração ilimitada
	Pagamentos	= 2	36 445	36 915	36 963	37 674				Proposta de duração ilimitada

³⁹ Despesas a ajustar em função do acordo alcançado pelos Gabinetes sobre novos postos e agentes contratuais adicionais.

⁴⁰ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

⁴¹ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 1-A do quadro financeiro plurianual	Autorizações		36 445	36 915	36 963	37 674				Proposta de duração ilimitada
	Pagamentos		36 445	36 915	36 963	37 674				Proposta de duração ilimitada

Rubrica do quadro financeiro plurianual	5	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
DG: MOVE									
•Recursos humanos Base de cálculo: nível atual do orçamento para pessoal da DG MOVE que trata das questões relacionadas com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com a AESA (7 ETI x EUR 132 000 /ano = EUR 924 000)		924	924	924	924				Proposta de duração ilimitada
•Outras despesas administrativas		0	0	0	0				
TOTAL DG MOVE	Dotações	924	924	924	924				Proposta de duração ilimitada

TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	924	924	924	924				
--	---	-----	-----	-----	-----	--	--	--	--

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano N ⁴²	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
TOTAL das dotações	Autorizações	37 369	37 839	37 887	38 598				Proposta de

⁴² O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

no âmbito das RUBRICAS 1 a 5 do quadro financeiro plurianual									duração ilimitada
	Pagamentos	37 369	37 839	37 887	38 598				Proposta de duração ilimitada

3.2.1.1 Projeto de quadro de pessoal proposto para a AESA no período de 2017-2020

Quadro de pessoal proposto para a AESA no período de 2017-2020 (Total)*	2016**	2017	2018	2019	2020
Graus AD	548	541	540	540	540
Novos graus AD		5			
Total AD	548	546	540	540	540
Graus AST	128	123	118	118	118
Novos graus AST					
Total AST	128	123	118	118	118
Total lugares do quadro de pessoal	676	669	658	658	658

* Estes montantes serão ajustados de acordo com um regime de flexibilidade para os postos financiados pelas taxas cobradas, que será criado com base num conjunto de indicadores relacionados com a carga de trabalho e os resultados da Agência, a aprovar pela Comissão. O mais tardar quando da adoção do projeto de orçamento para 2017, a Comissão apresentará uma ficha financeira legislativa revista especificando de que forma o regime de flexibilidade para os postos financiados pelas taxas cobradas poderá funcionar na prática e qual será o impacto no quadro de pessoal da Agência. Na pendência dos resultados do trabalho em curso, a ficha financeira legislativa que acompanha a presente proposta prevê uma situação estacionária para os postos financiados pelas taxas cobradas, com base na Comunicação da Comissão relativa à programação dos recursos humanos e financeiros das agências descentralizadas para o período de 2014-2020, ajustados às decisões tomadas pela autoridade orçamental no âmbito do processo orçamental para o exercício de 2016 e anteriores.

** Os valores relativos a 2016 estão sujeitos à aprovação do orçamento pela autoridade orçamental. Os valores para o período de 2017-2020 podem ter de ser adaptados na sequência da aprovação do orçamento para cada ano.

Quadro de pessoal proposto para a AESA no período de 2017-2020 (Contribuição da UE) *	2016	2017	2018	2019	2020
Graus AD	175	177	184	184	184
Novos graus AD		5			
Total AD	175	182	184	184	184
Graus AST	50	46	42	42	42
Novos graus AST					
Total AST	50	46	42	42	42
Total lugares do quadro de pessoal	225	228	226	226	226

* Estes montantes incluem a aplicação da redução de 2 % (1 % para a redução de pessoal e 1 % para a taxa anual aplicável à reserva de reafetação) até 2018 e os lugares suplementares previstos para TCO e RPAS, conforme estabelecido no anexo I da Comunicação da Comissão relativa à programação dos recursos humanos e financeiros [COM(2013) 519].

Quadro de pessoal proposto para a AESA no período de 2017-2020 (Taxas)*	2016	2017	2018	2019	2020
Graus AD	373	364	356	356	356
Novos graus AD					
Total AD	373	364	356	356	356
Graus AST	78	77	76	76	76

Novos graus AST					
Total AST	78	77	76	76	76
Total lugares do quadro de pessoal	451	441	432	432	432

* Estes montantes serão ajustados de acordo com um regime de flexibilidade para os postos financiados pelas taxas cobradas, que será criado com base num conjunto de indicadores relacionados com a carga de trabalho e os resultados da Agência, a aprovar pela Comissão. O mais tardar quando da adoção do projeto de orçamento para 2017, a Comissão apresentará uma ficha financeira legislativa revista especificando de que forma o regime de flexibilidade para os postos financiados pelas taxas cobradas poderá funcionar na prática e qual será o impacto no quadro de pessoal da Agência. Na pendência dos resultados do trabalho em curso, a ficha financeira legislativa que acompanha a presente proposta prevê uma situação estacionária para os postos financiados pelas taxas cobradas, com base na Comunicação da Comissão relativa à programação dos recursos humanos e financeiros das agências descentralizadas para o período de 2014-2020, ajustados às decisões tomadas pela autoridade orçamental no âmbito do processo orçamental para o exercício de 2016 e anteriores.

3.2.2. Impacto estimado nas dotações operacionais

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais⁴³, tal como explicitado seguidamente:
- (Base de cálculo: Custo médio total de 1 ETI: EUR 132 000)

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ↓			Ano N		Ano N+1		Ano N+2		Ano N+3		Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)						TOTAL	
	REALIZAÇÕES																	
			Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Número total de realizações	Custo total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁴⁴ Eliminar as exigências desnecessárias e garantir que a regulamentação é proporcionada aos riscos associados aos diferentes tipos de atividades aeronáuticas	Sem impacto adicional para a AESA, já que os resultados serão absorvidos pelas atuais dotações																	
Subtotal objetivo específico n.º 1			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 Garantir que as novas tecnologias e os desenvolvimentos do mercado			Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Número total de realizações	Custo total

⁴³ Dotações a ajustar em função do acordo alcançado pelos Gabinetes sobre postos adicionais e número de agentes contratuais.

⁴⁴ Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

são eficientemente integrados e eficazmente supervisionados																ções	
Novo quadro jurídico para as aeronaves não tripuladas																	
Subtotal objetivo específico n.º 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 3 Estabelecer um processo de gestão cooperativa da segurança entre a União e os seus Estados-Membros para, em conjunto, identificar e atenuar os riscos para a aviação civil	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Número total de realizações	Custo total	
Repositório Europeu (art. 28.º): dados de base para o processo decisório e a monitorização (incluindo 1 AC/ano, custos pontuais IT de 0,3 milhões de EUR nos anos n e n +1, e despesas de		535		570		270		270								Proposta de duração ilimitada	
«Megadados»: dados e análises para o sistema europeu de aviação (custos de pessoal: 2 ETI +1 AC/ano, excluindo custos de funcionamento)		167		334		334		334								Proposta de duração ilimitada	
Subtotal objetivo específico n.º 3		702		904		604		604								Proposta de duração ilimitada	
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 4 Colmatar as lacunas do quadro regulamentar e garantir a sua coerência	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Número total de realizações	Custo total	

Assistência em escala: criação e manutenção de um sistema de requisitos comuns (art. 11.º) (custos de pessoal: 1 ETI/ano)		66		132		132		132								Proposta de duração ilimitada
Harmonização dos aspetos ligados à segurança pública e à segurança operacional; apoio na preparação da regulamentação e ao nível das inspeções (art. 40.º) (custos de pessoal: 1 ETI/ano)		66		132		132		132								Proposta de duração ilimitada
Novos requisitos para a certificação UE no que respeita à proteção do ambiente e à apresentação de relatórios (art. 39.º) (incluindo 1 ETI/ano e custos de IT de 0,15 milhões de EUR/ano)		216		282		282		282								Proposta de duração ilimitada
Subtotal objetivo específico n.º 4		348		546		546		546								Proposta de duração ilimitada
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 5 Criação de um sistema de partilha e de intercâmbio de recursos entre os Estados-Membros e a Agência	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Número total de realizações	Custo total
Promoção de métodos de supervisão baseados no risco e no desempenho		100		100		100		100								400
Partilha de peritos (art. 17.º) (incluindo 1 AC, custos pontuais de 0,1 milhões de EUR nos anos n e n +1, e despesas de funcionamento de 5000 EUR/ano)		140		175		75		75								Proposta de duração ilimitada
Criação do quadro para a delegação		175		175		0		0								350

de responsabilidades (Art. 18.º)																
Garantia de normas comuns no domínio da formação (art. 43.º) (incluindo 1 AC/ano e custos pontuais para material de formação nos anos n e n +1 de 0,075 milhões de EUR)		11		145		70		70								Proposta de duração ilimitada
Subtotal objetivo específico n.º 5		525		595		245		245								
CUSTO TOTAL		1 575		2 045		1 395		1 395								

3.2.3. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

3.2.3.1. Síntese

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:
- Base de cálculo: nível atual do orçamento para pessoal da DG MOVE que trata das questões relacionadas com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com a AESA (7 ETI x EUR 132 000 /ano = EUR 924 000)

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁴⁵	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
--	---------------------	---------	---------	---------	---	--	--	-------

RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos	924	924	924	924				
Outras despesas administrativas	0	0	0	0				
Subtotal RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	924	924	924	924				

Com exclusão da RUBRICA 5⁴⁶ do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos	0	0	0	0				
Outras despesas de natureza administrativa	0	0	0	0				
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	0	0	0	0				

TOTAL	924	924	924	924				
--------------	-----	-----	-----	-----	--	--	--	--

As dotações necessárias para recursos humanos e outras despesas de natureza administrativa serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas internamente a nível da DG, complementadas, se necessário, por eventuais

⁴⁵ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

⁴⁶ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo inteiro

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
• Lugares do quadro de pessoal (postos de funcionários e de agentes temporários)							
06 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	7	7	7	7			
XX 01 01 02 (nas delegações)	0	0	0	0			
XX 01 05 01 (investigação indireta)	0	0	0	0			
10 01 05 01 (investigação direta)	0	0	0	0			
• Pessoal externo (em equivalente a tempo inteiro: ETI)⁴⁷							
XX 01 02 01 (AC, PND e TT da dotação global)	0	0	0	0			
XX 01 02 02 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)	0	0	0	0			
XX 01 04 aa ⁴⁸	0	0	0	0			
	0	0	0	0			
XX 01 05 02 (AC, PND e TT relativamente à investigação indireta)	0	0	0	0			
10 01 05 02 (AC, PND e TT relativamente à investigação direta)	0	0	0	0			
Outra rubrica orçamental (especificar)							
TOTAL	7	7	7	7			

XX constitui o domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, complementados, se necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

Descrição dos trabalhos a realizar:

Funcionários e agentes temporários	<p>Pessoal da DG MOVE que se ocupa das questões relacionadas com a segurança no setor da aviação civil, a proteção ambiental no setor da aviação e a AESA, incluindo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a gestão do processo de adoção e de execução de medidas no seguimento de recomendações da AESA (decisões e regulamentos da Comissão); – a coordenação administrativa e o controlo da AESA: programas de trabalho, planos plurianuais em matéria de política de pessoal, reuniões do Conselho de Administração e outros comités;
------------------------------------	--

⁴⁷ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

⁴⁸ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

	<ul style="list-style-type: none">– Desenvolvimento e coordenação política– Responsabilidades financeiras e contabilísticas relacionadas com a AESA a nível da Comissão (orçamento, quitação, etc.)
Pessoal externo	

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

- A proposta/iniciativa é compatível com o atual quadro financeiro plurianual.
- A proposta/iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual.

Explicitar a reprogramação necessária, especificando as rubricas orçamentais em causa e os montantes correspondentes⁴⁹.

Rubrica orçamental: 06 02 02

Em milhões de EUR

N: 36 445

N+1 36 915

N+2 36 963

N+3 37 674

- A proposta/iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta/iniciativa não prevê o cofinanciamento por terceiros
- A proposta/iniciativa prevê o cofinanciamento estimado seguinte:

Dotações em milhões de EUR (3 casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Contribuição de países EEE/EFTA excluindo a Suíça*	1 070	1 070	1 054	1 073				
Contribuição da Suíça**	1 000	1 000	1 000	1 000				
TOTAL das dotações cofinanciadas	2 070	2 070	2 054	2 073				

* Com base no pressuposto de um contributo de 2,76 % da contribuição anual da UE. Para efeitos de cálculo, parte-se do princípio de que as receitas afetadas decorrentes de excedentes dos anos anteriores são iguais a 0.

** Aproximação de acordo com a Decisão n.º 1/2007 do Comité Misto Comunidade/Suíça para os Transportes Aéreos estabelecido nos termos do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos (2008/100/CE)

⁴⁹ Dotações a ajustar em função do acordo alcançado pelos Gabinetes sobre postos novos e número de agentes contratuais.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - nos recursos próprios
 - nas receitas diversas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta/iniciativa ⁵⁰						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo								

Relativamente às diversas receitas «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas

⁵⁰

No que respeita aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 25 % a título de despesas de cobrança.



Bruxelas, 7.12.2015
COM(2015) 613 final

ANNEXES 1 to 10

ANEXOS

da

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

ANEXO I

Aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea d)

Categorias de aeronaves a que o regulamento não se aplica:

- a) Aeronaves históricas que preenchem os seguintes critérios:
- i) Aeronaves simples:
 - cujo projeto inicial é anterior a 1 de janeiro de 1955; e
 - cuja produção cessou antes de 1 de janeiro de 1975;
 - e
 - ii) Aeronaves com manifesta relevância histórica, pelas seguintes razões:
 - a participação num acontecimento histórico digno de registo,
 - um avanço importante na evolução da aviação, ou
 - o papel de destaque desempenhado nas forças armadas de um Estado-Membro;
- b) Aeronaves especificamente concebidas ou modificadas para fins de investigação, experimentais ou científicos, de que só deva ser produzido um pequeno número de exemplares;
- c) Aeronaves tripuladas, construídas em pelo menos 51 % por um amador ou uma associação de amadores sem fins lucrativos, para uso próprio e sem objetivos comerciais;
- d) Aeronaves que tenham estado ao serviço das forças armadas, salvo se forem de um tipo para o qual a Agência tenha aprovado uma norma de projeto;
- e) Aviões com uma velocidade de perda ou uma velocidade estabilizada de cruzeiro mínima, em configuração de aterragem, não superior a 35 nós de velocidade-ar calibrada (CAS) e com um máximo de dois lugares, e helicópteros e paraquedas motorizados com um máximo de dois lugares, em ambos os casos com uma massa máxima à descolagem (MTOM), registada pelos Estados-Membros, não superior a:
- i) 300 kg, no caso dos aviões terrestres/helicópteros monolugar;
 - ii) 450 kg, no caso dos aviões terrestres/helicópteros bilugar;
 - iii) 330 kg, no caso dos aviões anfíbios ou hidroaviões/helicópteros monolugar;
 - iv) 495 kg, no caso dos aviões anfíbios ou hidroaviões/helicópteros bilugar, desde que, quando operam como hidroaviões/helicópteros ou como aviões terrestres/helicópteros, não excedam o limite correspondente de MTOM;
 - v) 472,5 kg, no caso dos aviões terrestres bilugar, equipados com sistema de paraquedas de recuperação total instalado na célula;
 - vi) 540 kg, no caso dos aviões terrestres bilugar, equipados com sistema de paraquedas de recuperação total instalado na célula e sistema de propulsão elétrico;
 - vii) 315 kg, no caso dos aviões terrestres monolugar equipados com sistema de paraquedas de recuperação total instalado na célula;

- viii) 365 kg, no caso dos aviões terrestres monolugar equipados com sistema de paraquedas de recuperação total instalado na célula e sistema de propulsão elétrico;
- f) Giroplanos monolugar e bilugar com MTOM não superior a 560 kg;
- g) Planadores e planadores motorizados com MTOM não superior a 250 kg, no caso dos monolugar, ou a 400 kg, no caso dos bilugar, incluindo os lançados por corrida;
- h) Réplicas de aeronaves que satisfazem os critérios das alíneas a) ou d), cujo projeto estrutural é similar ao da aeronave original;
- i) Balões de ar quente para uso individual, com um volume de projeto máximo de ar quente não superior a 900 m³;
- j) Outras aeronaves tripuladas cuja massa total em vazio, incluindo o combustível, não é superior a 70 kg.

ANEXO II

Requisitos essenciais de aeronavegabilidade

1. INTEGRIDADE DO PRODUTO

A integridade do produto deve ser garantida em todas as condições de voo previstas para a vida útil da aeronave. O cumprimento dos requisitos é demonstrado por avaliação ou análise, sustentada em ensaios se necessário.

1.1. Estruturas e materiais

1.1.1. A integridade da estrutura tem de ser garantida para todo o envelope operacional da aeronave, e suficientemente para além deste, incluindo o sistema de propulsão, e ser mantida durante toda a vida útil da aeronave.

1.1.2. Todas as peças da aeronave cuja falha possa reduzir a integridade estrutural devem satisfazer as condições a seguir indicadas, sem falha ou deformação prejudicial. Este requisito abrange todos os elementos de massa significativa e os seus meios de fixação.

a) Devem ter-se em conta todas as combinações de carga que se possam razoavelmente prever dentro, e suficientemente para além, dos pesos, da gama de variação do centro de gravidade, do envelope operacional e da vida útil da aeronave. Este requisito abrange as cargas devidas a rajadas de vento, às manobras, à pressurização, às superfícies móveis e aos sistemas de controlo e de propulsão, tanto em voo como em terra.

b) Devem ter-se em conta as cargas e falhas prováveis induzidas por aterragens ou amarragens de emergência.

c) De acordo com o tipo de operação, na resposta da estrutura às cargas supramencionadas devem considerar-se os efeitos dinâmicos.

1.1.3. A aeronave não pode acusar qualquer instabilidade aeroelástica ou vibração excessiva.

1.1.4. Os processos de produção e os materiais usados na construção das aeronaves devem resultar em propriedades estruturais conhecidas e reproduzíveis. Devem ter-se em conta todas as alterações de comportamento dos materiais relacionadas com o ambiente operacional.

1.1.5. Deve assegurar-se, na medida do possível, que os efeitos das cargas cíclicas, da degradação do ambiente operacional e dos danos acidentais ou de origem dificilmente identificável não reduzirão a integridade estrutural abaixo de um nível aceitável de resistência residual. Devem publicar-se todas as instruções necessárias para garantir a manutenção da aeronavegabilidade nesse contexto.

1.2. Sistema de propulsão

1.2.1. A integridade do sistema de propulsão (isto é, do motor e, se for o caso, do hélice) deve ser comprovada para todo o envelope operacional, e suficientemente para além deste, e mantida durante toda a vida útil da aeronave, tendo em conta o papel do sistema de propulsão no conceito de segurança operacional global da aeronave.

1.2.2. O sistema de propulsão deve produzir, dentro dos limites declarados, o impulso ou a potência exigidos em todas as condições de voo, tendo em conta os efeitos e as condições do ambiente operacional.

- 1.2.3. O processo de produção e os materiais usados na construção do sistema de propulsão devem resultar num comportamento estrutural conhecido e reproduzível. Devem ter-se em conta todas as alterações de comportamento dos materiais relacionadas com o ambiente operacional.
- 1.2.4. Os efeitos das cargas cíclicas, da degradação do ambiente operacional ou da própria operação e das eventuais falhas subsequentes de peças não devem diminuir a integridade do sistema de propulsão abaixo de níveis aceitáveis. Devem publicar-se todas as instruções necessárias para garantir a manutenção da aeronavegabilidade nesse contexto.
- 1.2.5. Devem publicar-se todas as instruções, informações e requisitos necessários para garantir a interação segura e correta entre o sistema de propulsão e a aeronave.

1.3. Sistemas e equipamentos (exceto equipamento não instalado)

- 1.3.1. A aeronave não deve ter características nem elementos de projeto que a experiência tenha demonstrado serem perigosos.
- 1.3.2. A aeronave, inclusive os sistemas e o equipamento exigidos para a avaliação do projeto do tipo ou pelas regras operacionais, devem ter o comportamento pretendido em todas as condições de serviço previsíveis, para todo o envelope operacional, e suficientemente para além deste, tendo em devida conta o ambiente em que o sistema ou equipamento opera. Os sistemas ou equipamentos não exigidos para a certificação do tipo ou pelas regras operacionais, independentemente do seu bom ou mau funcionamento, não devem reduzir a segurança operacional nem afetar negativamente o normal funcionamento de qualquer outro sistema ou equipamento. Os sistemas e equipamentos devem poder ser operados sem exigir aptidões ou força especiais.
- 1.3.3. Os sistemas e equipamentos da aeronave, considerados isoladamente e em relação uns com os outros, devem ser projetados de forma que nenhuma falha isolada, que não se tenha demonstrado ser extremamente improvável, possa dar origem a uma situação de falha catastrófica e que haja uma relação inversa entre a probabilidade de ocorrer uma situação de falha e a gravidade dos efeitos dessa situação na aeronave e nos seus ocupantes. No que se refere ao critério de falha isolada, aceita-se ser necessária a devida tolerância para atender à dimensão e à configuração geral da aeronave e que essa tolerância poderá inviabilizar a aplicação do critério de falha isolada a algumas peças e sistemas dos helicópteros e dos pequenos aviões.
- 1.3.4. As informações necessárias à condução segura dos voos, bem como as informações relativas a situações de falta de segurança, devem ser fornecidas à tripulação ou ao pessoal de manutenção, conforme o caso, de modo claro, coerente e inequívoco. Os sistemas, os equipamentos e os comandos, incluindo as indicações e os avisos, devem ser concebidos e estar localizados de modo a minimizar os erros suscetíveis de contribuir para situações de perigo.
- 1.3.5. Devem tomar-se precauções a nível do projeto para minimizar os riscos para a aeronave e os seus ocupantes, decorrentes de ameaças razoavelmente prováveis, como as ameaças para a segurança da informação, a bordo e fora da aeronave, incluindo a proteção contra a possibilidade de falha significativa ou de perturbação do funcionamento de equipamento não instalado.

1.4. Equipamentos não instalados

- 1.4.1. Os equipamentos não instalados devem desempenhar a sua função de segurança ou a sua função relevante para a segurança conforme previsto, em todas as condições de operação previsíveis, salvo se essa função puder também ser desempenhada por outros meios.
- 1.4.2. Os equipamentos não instalados devem poder ser operados sem exigir aptidões ou força especiais.
- 1.4.3. Os equipamentos não instalados devem ser concebidos de forma a minimizar os erros suscetíveis de contribuir para situações de perigo.
- 1.4.4. Os equipamentos não instalados, independentemente do seu bom ou mau funcionamento, não devem reduzir a segurança operacional nem podem afetar negativamente o normal funcionamento de qualquer outro equipamento, sistema ou dispositivo.

1.5. Aeronavegabilidade permanente

- 1.5.1. Devem ser estabelecidos e disponibilizados todos os documentos necessários, incluindo as instruções de aeronavegabilidade permanente, de modo a garantir a manutenção do nível de aeronavegabilidade associado ao tipo de aeronave e peça conexas ao longo de toda a vida útil da aeronave.
- 1.5.2. Devem disponibilizar-se meios que permitam a inspeção, adaptação, lubrificação, retirada ou substituição de peças e equipamentos não instalados, na medida do necessário para assegurar a aeronavegabilidade permanente.
- 1.5.3. As instruções de aeronavegabilidade permanente devem ser apresentadas na forma de manual ou manuais, de acordo com a quantidade de dados a fornecer. Os manuais devem abranger as instruções de manutenção e reparação, informações sobre o funcionamento, as instruções para resolução de problemas e os procedimentos de inspeção, num formato que permita uma consulta prática.
- 1.5.4. As instruções de aeronavegabilidade permanente devem conter limitações de aeronavegabilidade, estabelecendo os prazos de substituição obrigatória, os intervalos de inspeção e os procedimentos de inspeção correspondentes.

2. ASPETOS DO FUNCIONAMENTO DO PRODUTO RELACIONADOS COM A AERONAVEGABILIDADE

- 2.1. Para garantir um nível de segurança satisfatório das pessoas a bordo e em terra durante o funcionamento do produto, deve demonstrar-se que foram considerados os seguintes elementos:
 - a) Os tipos de operações para os quais a aeronave está licenciada, bem como as limitações e informações necessárias para uma operação segura, incluindo as limitações relacionadas com o ambiente operacional e o desempenho, devem estar estabelecidos.
 - b) A aeronave deve ser controlável e manobrável em segurança em todas as condições de operação previstas, incluindo em caso de falha de um ou, se for o caso, de vários sistemas de propulsão, tendo em conta a dimensão e a configuração da aeronave. Devem ter-se devidamente em conta a força do piloto, o ambiente na cabina de pilotagem, a carga de trabalho do piloto e outros fatores humanos, bem como a fase de voo e a sua duração.

- c) Deve ser possível uma transição suave de uma fase de voo para outra sem que isso exija uma perícia, concentração, força ou carga de trabalho excepcionais por parte do piloto, em quaisquer condições de operação prováveis.
 - d) A estabilidade da aeronave deve ser de molde a garantir que as solicitações feitas ao piloto não sejam excessivas, tendo em conta a fase de voo e a sua duração.
 - e) Devem ser estabelecidos procedimentos para as operações normais e as situações de falha e de emergência.
 - f) Devem ser previstos avisos e outros dispositivos dissuasores para evitar que o envelope de voo normal seja excedido, de acordo com o tipo de aeronave.
 - g) As características da aeronave e dos seus sistemas devem permitir o restabelecimento de uma operação normal em condições de segurança após eventuais desvios extremos a nível do envelope de voo.
- 2.2. Os tripulantes devem ter conhecimento das limitações operacionais e outras informações necessárias para a segurança das operações.
- 2.3. As operações do produto devem ser protegidas dos riscos decorrentes de condições internas e externas adversas, incluindo as condições do ambiente operacional.
- a) Em especial, conforme adequado ao tipo de operação, a exposição a fenómenos como, por exemplo, mas não exclusivamente, condições meteorológicas adversas, relâmpagos, colisão com aves, campos de radiação de alta frequência, ozono, etc., suscetíveis, com alguma probabilidade, de ocorrer durante a utilização do produto, não deve gerar condições de falta de segurança, tendo em conta a dimensão e a configuração da aeronave.
 - b) Os compartimentos da cabina, conforme adequado ao tipo de operações, devem oferecer aos passageiros condições de transporte apropriadas e proteção adequada contra riscos previsíveis decorrentes do voo ou que criem situações de emergência, incluindo os riscos de incêndio, fumo, gases tóxicos e descompressão rápida, tendo em conta a dimensão e a configuração da aeronave. Devem adotar-se disposições para proporcionar aos ocupantes todas as possibilidades razoáveis de evitarem ferimentos graves e de evacuarem rapidamente a aeronave e para os proteger dos efeitos das forças de desaceleração em caso de aterragem ou amargem de emergência. Devem ser previstos sinais ou avisos claros e inequívocos, conforme necessário, para instruir os ocupantes sobre o comportamento que devem adotar e sobre a localização e a correta utilização do equipamento de segurança. O equipamento de segurança necessário deve ser facilmente acessível.
 - c) Os compartimentos da tripulação, conforme o tipo de operações, devem estar organizados de modo a facilitar as operações de voo, inclusive a perceção da situação, e a gestão de todas as situações e emergências previsíveis. O ambiente nos compartimentos da tripulação não pode prejudicar a capacidade dos tripulantes para desempenharem as suas funções e a sua conceção deve ser de molde a prevenir interferências durante as operações e a utilização indevida de comandos.

3. ORGANIZAÇÕES (INCLUINDO PESSOAS SINGULARES QUE EXERCEM ATIVIDADES DE PROJETO, CONSTRUÇÃO OU MANUTENÇÃO)

3.1. Conforme o tipo de atividade, para obterem aprovação, as organizações devem satisfazer as seguintes condições:

- a) Dispor de todos os meios necessários para as tarefas que lhes são confiadas. Esses meios compreendem, entre outros, os seguintes: as instalações, o pessoal, o equipamento, as ferramentas e materiais, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;
- b) Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema;
- c) Fazer acordos com outras organizações interessadas, na medida do necessário para garantir o cumprimento permanente dos requisitos essenciais de aeronavegabilidade;
- d) Estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão previsto na alínea b) e dos acordos previstos na alínea c), a fim de contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. O sistema deve satisfazer o disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014.

3.2. As condições estabelecidas no ponto 3.1, alíneas c) e d), não se aplicam às organizações de formação em manutenção.

ANEXO III

Requisitos essenciais para a compatibilidade ambiental dos produtos

1. Os produtos devem ser projetados de modo a serem o mais silenciosos possível, tendo em conta o ponto 4.
2. Os produtos devem ser projetados de modo a minimizar o mais possível as emissões, tendo em conta o ponto 4.
3. Os produtos devem ser projetados de modo a minimizar as emissões resultantes da evaporação ou da descarga de fluidos, tendo em conta o ponto 4.
4. Devem ter-se em conta as soluções de compromisso entre as medidas de projeto destinadas a reduzir o ruído, as emissões e as descargas de fluidos.
5. Para minimizar o ruído e as emissões, devem considerar-se todas as condições de operação normais e zonas geográficas em que o ruído e as emissões das aeronaves constituem motivo de preocupação.
6. Os sistemas e equipamentos aeronáuticos necessários para a proteção do ambiente devem ser projetados, produzidos e mantidos de modo a funcionarem como pretendido em todas as condições operacionais previsíveis. A sua fiabilidade deve ser apropriada em função do impacto que terão na compatibilidade ambiental do produto.
7. Devem prever-se, e dar a conhecer aos utilizadores de forma clara, as instruções, procedimentos, meios, manuais, limitações e inspeções necessárias para garantir que o produto aeronáutico satisfaz estes requisitos essenciais.
8. As organizações envolvidas no projeto, produção e manutenção de produtos aeronáuticos devem:
 - a) Dispor de todos os meios necessários para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais aplicáveis aos produtos; e
 - b) Fazer acordos com outras organizações interessadas, na medida do necessário para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais aplicáveis aos produtos aeronáuticos.

ANEXO IV

Requisitos essenciais para a tripulação

1. FORMAÇÃO DOS PILOTOS

1.1. Generalidades

As pessoas que recebem formação para pilotar aeronaves devem ter maturidade suficiente nos planos educacional, físico e mental para adquirir, conservar e demonstrar que possuem os conhecimentos teóricos e as competências práticas necessários.

1.2. Conhecimentos teóricos

Os pilotos devem adquirir e manter um nível de conhecimentos adequado às funções desempenhadas a bordo e proporcionais aos riscos associados ao tipo de atividade. Estes conhecimentos devem abranger, no mínimo, as seguintes matérias:

- a) Direito do transporte aéreo;
- b) Conhecimentos gerais sobre aeronaves;
- c) Questões técnicas relacionadas com a categoria de aeronave;
- d) Desempenho e planeamento do voo;
- e) Comportamentos e limitações humanos;
- f) Meteorologia;
- g) Navegação;
- h) Procedimentos operacionais, incluindo a gestão de recursos;
- i) Princípios de voo;
- j) Comunicações; e
- k) Competências não-técnicas, nomeadamente de reconhecimento e gestão de ameaças e erros.

1.3. Demonstração e manutenção dos conhecimentos teóricos

1.3.1. A aquisição e a manutenção dos conhecimentos teóricos devem ser demonstradas por meio de uma avaliação contínua durante a formação e, quando adequado, por meio de exames.

1.3.2. Deve ser mantido um nível adequado de competências no plano dos conhecimentos teóricos. O preenchimento dos critérios deve ser demonstrado por meio de avaliações, exames, provas ou verificações regulares. A frequência dos exames, provas ou verificações deve ser proporcional ao nível de risco associado à atividade.

1.4. Competências práticas

Os pilotos devem adquirir e manter as competências práticas necessárias ao bom desempenho das suas funções a bordo. Essas competências devem ser na proporção dos riscos associados ao tipo de atividade e, caso as funções desempenhadas a bordo o justifiquem, abranger:

- a) As atividades pré-voo e em voo, nomeadamente o desempenho da aeronave, o cálculo da massa e da centragem, a inspeção e manutenção da aeronave, a gestão do combustível/energia, a avaliação das condições meteorológicas, o

- planeamento de rotas, as restrições do espaço aéreo e a disponibilidade de pistas;
- b) As operações de aeródromo e circuito de pista;
 - c) As precauções e procedimentos para a prevenção de colisões;
 - d) O controlo da aeronave por referências visuais exteriores;
 - e) As manobras de voo, nomeadamente em situações críticas, e as manobras «de viragem brusca» associadas, na medida do que for tecnicamente exequível;
 - f) As descolagens e aterragens normais e com vento cruzado;
 - g) O voo por referência somente a instrumentos, de acordo com o tipo de atividade;
 - h) Os procedimentos operacionais, incluindo o trabalho em equipa e a gestão de recursos, de acordo com o tipo de operação, seja monopiloto ou de tripulação múltipla;
 - i) A navegação e a aplicação das regras do ar e dos procedimentos conexos, recorrendo, conforme apropriado, a referências visuais ou a ajudas à navegação;
 - j) As operações anormais e de emergência, incluindo simulações de mau funcionamento do equipamento da aeronave;
 - k) A observância dos procedimentos dos serviços e comunicações de tráfego aéreo;
 - l) Os aspetos específicos relacionados com o tipo ou a classe da aeronave;
 - m) A formação prática adicional necessária para reduzir os riscos associados a atividades específicas; e
 - n) Competências não-técnicas, incluindo o reconhecimento e gestão de ameaças e erros, utilizando uma metodologia de avaliação adequada, em conjugação com a avaliação das competências técnicas.

1.5. Demonstração e manutenção das competências práticas

- 1.5.1. Os pilotos devem demonstrar que estão aptos a executar os procedimentos e as manobras com um grau de perícia adequado às funções desempenhadas a bordo, ou seja:
- a) Operar a aeronave de acordo com as suas limitações;
 - b) Demonstrar bom senso e bom desempenho aeronáutico;
 - c) Utilizar os conhecimentos aeronáuticos;
 - d) Manter sempre o controlo da aeronave de modo que assegure a boa execução dos procedimentos ou manobras; e
 - e) Aplicar as competências não-técnicas, incluindo de reconhecimento e gestão de ameaças e erros, utilizando uma metodologia de avaliação adequada, em conjugação com a avaliação das competências técnicas.

- 1.5.2. Deve ser mantido um nível adequado de competências práticas. O preenchimento dos critérios deve ser demonstrado por meio de avaliações, exames, provas ou verificações regulares. A frequência dos exames, provas ou verificações deve ser proporcional ao nível de risco associado à atividade.

1.6. Proficiência linguística

Os pilotos devem fazer prova de um nível de proficiência linguística adequado às funções desempenhadas a bordo. A demonstração da proficiência deve incluir:

- a) A capacidade de compreender os documentos de informação meteorológica;
- b) A utilização de cartas aeronáuticas de rota, de saída e de aproximação, e dos documentos de informação aeronáutica conexos; e
- c) A capacidade de comunicar com os outros tripulantes e com os serviços de navegação aérea em todas as fases do voo, incluindo a preparação.

1.7. Dispositivos de treino de simulação de voo

Sempre que se utilizem dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD) para a formação ou para demonstração da obtenção ou da manutenção das competências práticas, os FSTD terão de estar certificados para um determinado nível de desempenho nos domínios relevantes para a execução da tarefa em causa. Em especial, a replicação da configuração, das características de manobra, do desempenho da aeronave e do comportamento dos sistemas deve representar a aeronave de forma adequada.

1.8. Curso de formação

- 1.8.1. A formação deve consistir num curso.

- 1.8.2. Um curso de formação deve satisfazer as seguintes condições:

- a) Incluir um programa para cada tipo de curso; e
- b) Compreender uma parte de conhecimentos teóricos e outra de instrução prática de voo (inclusive treino em simulador), quando aplicável.

1.9. Instrutores

- 1.9.1. Instrução teórica

A instrução teórica deve ser dada por instrutores com as qualificações adequadas. Os instrutores devem:

- a) Ter os conhecimentos adequados no domínio em que é dada instrução; e
- b) Estar aptos a utilizar as técnicas de instrução apropriadas.

- 1.9.2. Instrução de voo e de simulação de voo

A instrução de voo e de simulação de voo deve ser dada por instrutores com as qualificações adequadas, isto é, que:

- a) Satisfazem os requisitos de conhecimento teórico e de experiência relevantes para a instrução dada;
- b) São capazes de utilizar as técnicas de instrução apropriadas;
- c) Têm prática de técnicas de instrução nas manobras e procedimentos de voo sobre os quais deverá incidir a instrução de voo;

- d) Demonstraram estar aptos a dar instrução nos domínios em que a instrução de voo deverá incidir, incluindo os procedimentos pré-voo, pós-voo e em terra; e
- e) Recebem formação de atualização periódica, para assegurar que as normas de instrução se mantêm atuais.

Os instrutores de voo devem também estar aptos a exercer as funções de piloto-comandante nas aeronaves em que dão instrução, salvo no caso da formação para operação de novos tipos de aeronaves.

1.10. Examinadores

As pessoas responsáveis pela avaliação das competências dos pilotos devem:

- a) Satisfazer os requisitos aplicáveis aos instrutores de voo ou de simulação de voo; e
- b) Estar aptas a avaliar o desempenho dos pilotos e a conduzir provas de voo e verificações.

2. REQUISITOS DE EXPERIÊNCIA – PILOTOS

As pessoas que exerçam as funções de tripulante de voo, instrutor ou examinador devem adquirir e manter uma experiência suficiente para a função em causa, salvo se os atos delegados dispuserem que as competências devem ser demonstradas em conformidade com o ponto 1.5.

3. APTIDÃO MÉDICA – PILOTOS

3.1. Critérios médicos

- 3.1.1. Todos os pilotos devem demonstrar periodicamente que possuem a aptidão médica necessária para desempenharem as suas funções de forma satisfatória, tendo em conta o tipo de atividade. O preenchimento dos critérios deve ser demonstrado por meio de uma avaliação adequada, baseada nas melhores práticas de medicina aeronáutica, tendo em conta o tipo de atividade e a eventual degradação mental e física causada pela idade.

Por aptidão médica, que compreende a aptidão física e mental, entende-se a inexistência de doenças ou deficiências que impossibilitem o piloto de:

- a) Executar as tarefas necessárias para a operação de uma aeronave;
- b) Desempenhar em qualquer momento as funções que lhe estão cometidas; ou
- c) Ter a perceção correta do meio envolvente.

- 3.1.2. Quando a aptidão médica não puder ser plenamente demonstrada, podem ser adotadas medidas de mitigação que assegurem um nível equivalente de segurança de voo.

3.2. Examinadores médicos aeronáuticos

Os examinadores médicos aeronáuticos devem:

- a) Ser qualificados e estar licenciados para a prática da medicina;
- b) Ter recebido formação em medicina aeronáutica e formação de atualização periódica neste domínio, para assegurar que as normas de avaliação se mantêm atuais; e

- c) Ter adquirido conhecimentos práticos e experiência das condições em que os pilotos desempenham as suas funções.

3.3. Centros de medicina aeronáutica

Os centros de medicina aeronáutica devem satisfazer as seguintes condições:

- a) Dispor de todos os meios necessários para o exercício das responsabilidades associadas às suas prerrogativas. Esses meios compreendem, entre outros, as instalações, o pessoal, o equipamento, as ferramentas e materiais, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;
- b) Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema; e
- c) Fazer acordos com outras organizações interessadas, na medida do necessário para garantir o cumprimento permanente dos requisitos.

4. TRIPULAÇÃO DE CABINA

4.1. Generalidades

Os tripulantes de cabina devem:

- a) Receber formação e ser objeto de verificações periodicamente, a fim de atingirem e manterem um nível de competência adequado para o exercício das funções de segurança que lhes estão cometidas; e
- b) Ser periodicamente avaliados quanto à sua aptidão médica para exercerem sem falhas as funções de segurança que lhes estão cometidas. O preenchimento dos critérios deve ser demonstrado por meio de uma avaliação adequada, baseada nas melhores práticas de medicina aeronáutica.

4.2. Curso de formação

4.2.1. Sempre que apropriado para o tipo de operação ou prerrogativas, a formação deve consistir num curso.

4.2.2. Um curso de formação deve satisfazer as seguintes condições:

- a) Incluir um programa para cada tipo de curso; e
- b) Compreender uma parte de conhecimentos teóricos e outra de instrução prática (incluindo treino em simulador), quando aplicável.

4.3. Instrutores de tripulantes de cabina

A instrução deve ser dada por instrutores com as qualificações adequadas. Os instrutores devem:

- a) Ter os conhecimentos adequados no domínio em que é dada instrução;
- b) Estar aptos a utilizar as técnicas de instrução apropriadas; e
- c) Ter recebido formação de atualização periódica, para assegurar que as normas de instrução se mantêm atuais.

4.4. Examinadores de tripulantes de cabina

As pessoas responsáveis pelos exames dos tripulantes de cabina devem:

- a) Satisfazer os requisitos aplicáveis aos instrutores de tripulantes de cabina; e
- b) Estar aptos a avaliar o desempenho dos tripulantes de cabina e a conduzir exames.

5. ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO

As organizações de formação que oferecem formação de piloto ou de tripulante de cabina devem satisfazer os seguintes requisitos:

- a) Dispor de todos os meios necessários para o exercício das responsabilidades associadas às suas prerrogativas. Esses meios compreendem, entre outros, as instalações, o pessoal, o equipamento, as ferramentas e materiais, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;
- b) Conforme adequado segundo a formação oferecida e a dimensão da organização, estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema; e
- c) Fazer acordos com outras organizações interessadas, na medida do necessário para garantir o cumprimento permanente dos requisitos supramencionados.

ANEXO V

Requisitos essenciais para as operações aéreas

1. GENERALIDADES

- 1.1. O voo não deve ser efetuado se a tripulação e, se for caso disso, o restante pessoal de operações envolvido na sua preparação e execução não estiverem familiarizados com a legislação, a regulamentação e os procedimentos aplicáveis, pertinentes para cumprimento dos seus deveres, prescritos para as zonas a cruzar, os aeródromos a utilizar e os equipamentos de navegação aérea necessários.
- 1.2. O voo deve ser efetuado de modo a assegurar a observância dos procedimentos operacionais de preparação e execução do voo especificados no manual de voo da aeronave, ou, quando necessário, no manual de operações. Para o facilitar, deve ser criado um sistema de listas de verificação que possa ser utilizado pela tripulação consoante necessário em qualquer fase de operação da aeronave, em condições e situações normais, anormais e de emergência. Devem ser definidos procedimentos para toda e qualquer situação de emergência razoavelmente previsível.
- 1.3. Antes de cada voo, devem definir-se as funções e deveres de cada tripulante. O piloto-comandante é responsável pela operação e pela segurança da aeronave, bem como pela segurança de toda a tripulação, dos passageiros e da carga a bordo.
- 1.4. Os artigos ou substâncias suscetíveis de constituírem um risco significativo para a saúde, a segurança, os bens ou o meio ambiente, nomeadamente as mercadorias perigosas e as armas e munições, não devem ser transportados em aeronaves, salvo se forem adotados procedimentos e instruções de segurança específicos para atenuar os riscos que lhes estão associados.
- 1.5. Todos os dados, documentos, registos e informações relativos ao voo, necessários para comprovar o respeito das condições especificadas no ponto 5.3, devem ser conservados e mantidos à disposição por um período mínimo compatível com o tipo de operação.

2. PREPARAÇÃO DO VOO

O voo não pode ser iniciado se não for comprovado, por todos os meios razoáveis disponíveis, que estão satisfeitas todas as condições seguintes:

- a) Estão disponíveis as instalações adequadas diretamente necessárias para a realização do voo e para a operação segura da aeronave, incluindo o equipamento de comunicações e as ajudas à navegação, tendo em conta a documentação disponível dos serviços de informação aeronáutica;
- b) A tripulação está familiarizada e os passageiros informados da localização e da utilização do equipamento de emergência pertinente. À tripulação e aos passageiros devem ser dadas informações suficientes, em relação com a operação e específicas dos equipamentos instaladas, sobre os procedimentos de emergência e a utilização do equipamento de segurança existente na cabina.
- c) O piloto-comandante deve certificar-se de que:
 - i) A aeronave está em perfeitas condições de aeronavegabilidade, conforme especificado no ponto 6;

- ii) Se exigido, a aeronave está devidamente registrada e existem a bordo os certificados adequados que o comprovam;
 - iii) Os instrumentos e o equipamento especificados no ponto 5, necessários para a execução do voo, foram instalados na aeronave e estão operacionais, salvo dispensa consignada na lista de equipamento mínimo (MEL) aplicável ou documento equivalente;
 - iv) A massa da aeronave e a localização do centro de gravidade permitem realizar o voo dentro dos limites prescritos nos documentos de aeronavegabilidade;
 - v) Toda a bagagem de mão e de porão e toda a carga estão adequadamente carregadas e acondicionadas; e
 - vi) As limitações operacionais da aeronave especificadas no ponto 4 não serão excedidas em momento algum durante o voo.
- d) A tripulação de voo tem de receber informações sobre as condições meteorológicas à partida, no destino e, se for o caso, nos aeródromos alternativos, bem como sobre as condições em rota. As condições atmosféricas potencialmente perigosas devem merecer especial atenção.
 - e) Tratando-se de um voo em que se prevejam condições de gelo, a aeronave deve estar certificada, equipada e/ou preparada para operar em segurança nessas condições.
 - f) Tratando-se de um voo operado de acordo com as regras de voo visual, as condições meteorológicas ao longo da rota devem ser de molde a permitir a observância dessas regras. Tratando-se de um voo operado de acordo com as regras de voo por instrumentos, é obrigatório selecionar um destino e, se for caso disso, um aeródromo ou aeródromos alternativos onde a aeronave possa aterrar, tendo em conta, nomeadamente, as previsões meteorológicas, a disponibilidade de serviços de navegação aérea, a disponibilidade de instalações em terra e os procedimentos de voo por instrumentos aprovados pelo Estado em que está localizado o aeródromo de destino e/ou alternativo.
 - g) A quantidade de combustível/energia para propulsão e de consumíveis a bordo deve ser suficiente para garantir que o voo previsto pode ser efetuado em segurança, tendo em conta as condições meteorológicas, os elementos que possam afetar o desempenho da aeronave e os eventuais atrasos previstos durante o voo. Têm ainda de ser transportadas reservas de combustível/energia para fazer face a qualquer eventualidade. Caso se justifique, devem definir-se procedimentos de gestão do combustível/energia em voo.

3. OPERAÇÕES DE VOO

No que respeita às operações de voo, devem ser satisfeitas todas as condições seguintes:

- a) Conforme o tipo de aeronave, durante a descolagem e a aterragem, e sempre que o piloto-comandante o considere necessário por razões de segurança, todos os tripulantes devem ocupar os postos respetivos e utilizar os sistemas de retenção fornecidos;

- b) Conforme o tipo de aeronave, todos os tripulantes de voo em serviço na cabina de pilotagem devem permanecer nos seus postos, com os cintos de segurança apertados, salvo em rota e por motivo de necessidades fisiológicas ou operacionais;
- c) Conforme o tipo de aeronave e de operação, o piloto-comandante deve certificar-se, antes da descolagem e da aterragem, bem como durante a rolagem e sempre que necessário por razões de segurança, de que os passageiros se encontram sentados e com os cintos de segurança devidamente apertados;
- d) O voo deve realizar-se de modo a manter uma separação adequada das outras aeronaves e uma margem de segurança suficiente em relação aos obstáculos, durante todas as fases do voo. Essa separação deve ser, no mínimo, a exigida pelas regras do ar aplicáveis, de acordo com o tipo de operação;
- e) Se as condições conhecidas não se mantiverem, no mínimo, equivalentes às referidas no ponto 2, o voo não deve prosseguir. Além disso, tratando-se de um voo operado de acordo com as regras de voo por instrumentos, a aproximação a um aeródromo não deve prosseguir abaixo das alturas definidas ou para além de determinada posição, se não estiverem preenchidos os critérios de visibilidade prescritos;
- f) Em caso de emergência, o piloto-comandante deve assegurar que todos os passageiros são instruídos quanto às medidas de emergência apropriadas nas circunstâncias;
- g) O piloto-comandante deve tomar todas as medidas necessárias para minimizar as consequências, para o voo, de eventuais distúrbios causados por passageiros;
- h) As aeronaves não podem rolar na área de movimento de um aeródromo, nem os rotores podem ser postos a trabalhar sem uma pessoa com as competências adequadas aos comandos;
- i) Caso se justifique, devem ser seguidos os procedimentos de gestão de combustível/energia em voo aplicáveis.

4. DESEMPENHO E LIMITAÇÕES OPERACIONAIS DA AERONAVE

- 4.1. A aeronave deve ser operada em conformidade com os documentos que atestam a sua aeronavegabilidade e com todos os procedimentos e limitações operacionais constantes do seu manual de voo aprovado ou documento equivalente, consoante o caso. O manual de voo da aeronave ou o documento equivalente devem estar à disposição da tripulação e ser constantemente atualizados.
- 4.2. Não obstante o ponto 4.1, tratando-se de operações de helicópteros podem autorizar-se voos momentâneos dentro da curva altura-velocidade, desde que se garanta um nível de segurança adequado.
- 4.3. A aeronave deve ser operada de acordo com a documentação ambiental aplicável.
- 4.4. Não se deve iniciar ou prosseguir um voo se o desempenho previsto da aeronave, considerando todos os fatores que afetam significativamente o seu nível de desempenho, não permitir que todas as fases do voo se realizem dentro da distância/área e das margens de segurança em relação aos obstáculos aplicáveis para a massa operacional prevista. Os fatores de desempenho que afetam

significativamente as operações de decolagem, em rota e aproximação/aterragem são, principalmente:

- a) Os procedimentos operacionais;
- b) A altitude de pressão do aeródromo;
- c) A temperatura;
- d) O vento;
- e) A dimensão, o declive e as condições da zona de decolagem/aterragem; e
- f) As condições da célula, da fonte de alimentação ou dos sistemas, tendo em conta a sua possível deterioração.

4.5. Esses fatores devem ser tidos em conta diretamente, como parâmetros operacionais, ou indiretamente, por meio de tolerâncias ou margens, que podem ser previstas na programação dos dados de desempenho, conforme o tipo de operação.

5. INSTRUMENTOS, DADOS E EQUIPAMENTO

5.1. As aeronaves devem estar dotadas de todo o equipamento de navegação, de comunicações e outro, necessário para o voo planeado, tendo em conta a regulamentação do tráfego aéreo e as regras do ar aplicáveis nas diversas fases de voo.

5.2. Caso se justifique, as aeronaves devem estar dotadas de todo o equipamento de segurança, médico, de evacuação e de sobrevivência necessário, tendo em conta os riscos associados às zonas de operação, as rotas a voar, a altitude de voo e a duração do voo.

5.3. Todos os dados necessários para a tripulação realizar o voo devem estar atualizados e encontrar-se a bordo, tendo em conta a regulamentação do tráfego aéreo e as regras do ar aplicáveis, as altitudes de voo e as zonas de operação.

6. AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE E COMPATIBILIDADE AMBIENTAL DOS PRODUTOS

6.1. A aeronave só pode realizar operações se:

- a) Estiver em perfeitas condições de navegabilidade e satisfizer os requisitos aplicáveis em matéria de compatibilidade ambiental dos produtos;
- b) O equipamento operacional e de emergência necessário para o voo planeado estiver operacional;
- c) O documento de aeronavegabilidade e, se for o caso, o certificado de ruído da aeronave forem válidos; e
- d) A manutenção da aeronave se efetuar em conformidade com os requisitos aplicáveis.

6.2. A aeronave deve ser inspecionada antes de cada voo ou série de voos consecutivos, mediante um controlo pré-voo, para determinar se está apta a efetuar o voo planeado.

6.3. A aeronave só pode efetuar operações se for considerada apta para o serviço por uma pessoa ou entidade qualificada, uma vez submetida a operações de manutenção. O certificado de aptidão para serviço assinado deve conter, nomeadamente, os dados básicos referentes às operações de manutenção efetuadas.

- 6.4. Os registos necessários para demonstrar o estado de aeronavegabilidade e de compatibilidade ambiental da aeronave devem ser conservados durante o período correspondente ao previsto nos requisitos de aeronavegabilidade permanente aplicáveis, até as informações neles contidas terem sido substituídas por novas informações equivalentes em âmbito e pormenor, mas em qualquer caso durante pelo menos 24 meses.
- 6.5. Todas as alterações e reparações devem satisfazer os requisitos essenciais de aeronavegabilidade e, quando aplicável, os requisitos de compatibilidade ambiental dos produtos. Os dados comprovativos do cumprimento dos requisitos de aeronavegabilidade e de compatibilidade ambiental dos produtos devem ser conservados.
- 6.6. O operador é responsável por garantir que qualquer parte terceira a que tenham sido confiadas operações de manutenção satisfaz os requisitos de segurança por ele definidos.

7. TRIPULAÇÃO

- 7.1. O número de tripulantes e a composição da tripulação devem ser determinados em conta:
- a) As limitações de certificação da aeronave, incluindo, se aplicável, a correspondente demonstração de evacuação de emergência;
 - b) A configuração da aeronave; e
 - c) O tipo e a duração das operações.
- 7.2. O piloto-comandante deve ter autoridade para dar todas as ordens e tomar todas as medidas necessárias para garantir a segurança das operações, da aeronave e das pessoas e/ou bens transportados a bordo.
- 7.3. Numa situação de emergência que ponha em risco a operação ou a segurança da aeronave e/ou das pessoas a bordo, o piloto-comandante deve tomar todas as medidas que considere necessárias por razões de segurança. Se essas medidas implicarem a violação da regulamentação ou procedimentos locais, cabe ao piloto-comandante a responsabilidade de notificar sem demora a autoridade local competente.
- 7.4. Não devem ser simuladas situações de emergência ou anormais com passageiros ou carga a bordo.
- 7.5. Nenhum tripulante deve permitir que o desempenho das suas funções ou a sua capacidade de decisão se deteriore a ponto de pôr em risco a segurança do voo devido aos efeitos da fadiga, tendo em conta, nomeadamente, o cansaço acumulado, a privação de sono, o número de setores voados, o trabalho noturno ou a mudança de fusos horários. Os períodos de repouso devem ter duração suficiente para os tripulantes superarem os efeitos de serviços anteriores e estarem bem repousados no início do período de serviço de voo seguinte.
- 7.6. Os tripulantes não podem desempenhar as funções que lhes estão atribuídas a bordo quando se encontrarem sob a influência de substâncias psicoativas ou de álcool, ou quando não estiverem fisicamente aptos devido a ferimentos, fadiga, medicação, doença ou outras causas semelhantes.

8. REQUISITOS ADICIONAIS PARA AS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL E OUTRAS OPERAÇÕES SUJEITAS A CERTIFICAÇÃO OU A DECLARAÇÃO

8.1. Só é permitido realizar operações de transporte aéreo comercial e outras operações de aeronaves sujeitas a certificação ou a declaração se forem satisfeitas as seguintes condições:

- a) O operador deve dispor, diretamente ou através de acordos com terceiros, dos meios necessários adequados à dimensão e âmbito das operações. Esses meios compreendem, entre outros, a aeronave, as instalações, a estrutura de gestão, o pessoal, o equipamento, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;
- b) O operador deve recorrer apenas a pessoal com as qualificações e a formação adequada e executar e manter programas de formação e de verificação dos tripulantes e outro pessoal relevante;
- c) O operador deve estabelecer uma lista de equipamento mínimo (MEL) ou um documento equivalente, tendo em conta o seguinte:
 - i) O documento deve prever a operação da aeronave em condições especificadas, nomeadamente com determinados instrumentos, elementos de equipamento ou funções inoperantes no início do voo;
 - ii) O documento deve ser elaborado para cada aeronave, tendo em conta as condições operacionais e de manutenção definidas pelo operador; e
 - iii) A MEL deve basear-se na lista de equipamento mínimo de referência (MMEL), caso exista, e não ser menos restritiva do que esta;
- d) Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, o operador deve estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema;
- e) O operador deve estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão previsto na alínea d), a fim de contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. O sistema deve satisfazer o disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014.

8.2. As operações devem ser sempre realizadas de acordo com o manual de operações do operador. O manual deve conter, para cada uma das aeronaves operadas, todas as instruções, informações e procedimentos necessários ao bom desempenho das funções do pessoal de operações, e especificar as limitações aplicáveis ao tempo de voo e aos períodos de serviço de voo e de repouso da tripulação. O manual de operações e as suas revisões devem ser conformes com o manual de voo aprovado e ser alterados sempre que necessário.

8.3. O operador deve estabelecer os procedimentos apropriados para minimizar as consequências de eventuais distúrbios causados por passageiros para a segurança das operações de voo.

8.4. O operador deve estabelecer e manter programas de segurança adaptados à aeronave e ao tipo de operação, os quais devem incluir, nomeadamente:

- a) A segurança do compartimento da tripulação de voo;
- b) A lista de verificação dos procedimentos de revista de segurança da aeronave;

- c) Programas de formação; e
 - d) A proteção dos sistemas eletrónicos e informáticos, para prevenir interferências ou corrupção intencionais ou não intencionais;
- 8.5. Caso medidas de segurança pública possam afetar negativamente a segurança das operações, devem avaliar-se os riscos e adotar-se os procedimentos adequados para os atenuar, o que pode exigir a utilização de equipamento especializado.
- 8.6. O operador deve designar um piloto-comandante de entre os tripulantes de voo.
- 8.7. A prevenção da fadiga deve ser gerida através de um sistema de gestão próprio. Esse sistema deve abranger, para um voo ou série de voos, o tempo de voo, os períodos de serviço de voo, os períodos de serviço e os períodos de repouso adaptados. As limitações estabelecidas no âmbito do sistema de gestão da fadiga devem ter em conta todos os fatores relevantes que contribuem para o estado de fadiga como o número de setores voados, os fusos horários atravessados, a privação de sono, a perturbação dos ciclos circadianos, o trabalho noturno, a posição, o tempo de serviço acumulado em determinados períodos e a partilha de tarefas entre os tripulantes, bem como o reforço da tripulação.
- 8.8. O operador deve assegurar que as tarefas especificadas no ponto 6.1, bem como as descritas nos pontos 6.4 e 6.5, são controladas por uma organização responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente, que deve satisfazer os requisitos estabelecidos no anexo II, ponto 3.1, e no anexo III, pontos 7 e 8.
- 8.9. O operador deve certificar-se de que o certificado de aptidão para o serviço previsto no ponto 6.3 é emitido por uma organização qualificada para a manutenção de produtos, peças e equipamentos não instalados. Essa organização deve satisfazer os requisitos do anexo II, ponto 3.1.
- 8.10. A organização a que se refere o ponto 8.8 deve elaborar um manual próprio para utilização e orientação do pessoal em causa, o qual deve conter a descrição de todos os seus procedimentos de aeronavegabilidade permanente.

ANEXO VI

Requisitos essenciais para as entidades qualificadas

1. A entidade qualificada (a seguir, «a entidade»), o seu diretor e o pessoal responsável pela execução das atividades de certificação e supervisão não podem estar envolvidos, nem diretamente nem na qualidade de representantes autorizados, no projeto e na construção, comercialização ou manutenção de produtos, peças, equipamentos não instalados, componentes ou sistemas, nem na sua operação, prestação de serviço ou utilização. Este requisito não exclui a possibilidade de intercâmbio de informações técnicas entre as organizações envolvidas e a entidade qualificada.

O disposto no parágrafo anterior não obsta a que uma organização criada com o objetivo de promover o desporto aéreo ou a aviação de recreio seja elegível para acreditação como entidade qualificada, desde que demonstre, a contento da autoridade de acreditação, que estabeleceu os mecanismos adequados para prevenir os conflitos de interesses.
2. A entidade e o pessoal responsável pelas atividades de certificação e supervisão devem executar os seus deveres com a maior integridade profissional e competência técnica, sem pressões nem incentivos, em especial de natureza financeira, que possam afetar a sua capacidade de decisão ou os resultados das suas atividades de certificação e supervisão, nomeadamente de pessoas ou grupos de pessoas afetados por esses resultados.
3. A entidade deve dispor do pessoal e dos meios necessários para executar adequadamente as tarefas técnicas e administrativas relacionadas com o processo de certificação e de supervisão. Deve também ter acesso ao equipamento necessário para a realização de verificações excecionais.
4. A entidade e o pessoal responsável pela investigação devem ter:
 - a) sólida formação técnica e profissional ou de um nível de especialização suficiente, adquirido com a experiência das atividades pertinentes;
 - b) conhecimento satisfatório dos requisitos das atividades de certificação e supervisão que executam e experiência adequada deste tipo de processos;
 - c) a aptidão necessária para redigir declarações, registos e relatórios comprovativos da execução das atividades de certificação e supervisão.
5. Deve garantir-se a imparcialidade do pessoal responsável pelas atividades de certificação e supervisão. A remuneração do pessoal não pode depender do número de investigações realizadas nem dos resultados obtidos.
6. A entidade deve contrair um seguro para cobertura das suas responsabilidades, a menos que estas sejam cobertas por um Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional.
7. O pessoal da entidade deve respeitar o sigilo profissional relativamente a todas as informações obtidas no contexto da execução das suas atividades ao abrigo do presente regulamento.

ANEXO VII

Requisitos essenciais para os aeródromos

1. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS, INFRAESTRUTURAS E EQUIPAMENTO

1.1. Área de movimento

- 1.1.1. Os aeródromos devem dispor de uma zona designada para a aterragem e a descolagem de aeronaves, que deve satisfazer as seguintes condições:
- Ter as dimensões e as características adequadas para as aeronaves a que se destina;
 - Quando aplicável, ter capacidade de carga suficiente para suportar as operações repetitivas das aeronaves a que se destina. No caso das áreas não destinadas a operações repetitivas apenas se exige que tenham capacidade para suportar o peso da aeronave;
 - Ser projetada de modo a drenar a água e a impedir que a acumulação de água represente um risco inaceitável para as operações das aeronaves;
 - Ter inclinação e mudanças de inclinação que não criem riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves;
 - Ter um pavimento com as características adequadas à sua utilização pelas aeronaves a que se destina; e
 - Encontrar-se livre de objetos que possam criar riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves.
- 1.1.2. Se existirem várias zonas de aterragem e descolagem designadas, tais zonas devem ser projetadas de modo a não criarem riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves.
- 1.1.3. A zona designada para aterragem e descolagem deve estar rodeada por áreas definidas. Essas áreas destinam-se a proteger as aeronaves que as sobrevoam durante as operações de descolagem e aterragem e a atenuar as consequências das aterragens antes da pista, das saídas laterais de pista ou da transposição da zona de descolagem ou de aterragem, e devem satisfazer as seguintes condições:
- Ter as dimensões adequadas às operações previstas de aeronaves;
 - Ter inclinação e mudanças de inclinação que não criem riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves;
 - Encontrar-se livres de objetos que possam criar riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves. Tal não exclui a instalação de equipamento frágil nessas áreas, quando necessário para prestar assistência às operações das aeronaves; e
 - Ter capacidade de carga suficiente para a função que lhes está atribuída.
- 1.1.4. As zonas de um aeródromo, incluindo as zonas imediatamente circundantes, destinadas à rolagem e ao estacionamento das aeronaves, devem ser projetadas de modo a permitir a operação segura das aeronaves que se prevê virem a utilizar a infraestrutura específica, em todas as condições previstas, e satisfazer as seguintes condições:

- a) Ter capacidade de carga suficiente para suportar as operações repetitivas das aeronaves a que se destinam, com exceção das áreas que se prevê virem a ter apenas utilização ocasional, que apenas devem ter capacidade para suportar o peso da aeronave;
 - b) Ser projetadas de modo a drenar a água e impedir que a acumulação de água crie riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves;
 - c) Ter inclinação e mudanças de inclinação que não criem riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves;
 - d) Ter um pavimento com as características adequadas à sua utilização pelas aeronaves a que se destinam; e
 - e) Encontrar-se livres de objetos que possam criar riscos inaceitáveis para as aeronaves. Tal não exclui a instalação do equipamento de estacionamento necessário, em posições ou áreas especificamente identificadas.
- 1.1.5. As outras infraestruturas destinadas a serem utilizadas pelas aeronaves devem ser projetadas de modo que a sua utilização não crie riscos inaceitáveis para as aeronaves que as utilizam.
- 1.1.6. As construções, edifícios, equipamentos ou zonas de armazenamento devem estar localizadas e ser projetadas de modo a não criar riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves.
- 1.1.7. Devem ser disponibilizados os meios adequados para impedir a entrada, na área de movimento, de pessoas e veículos não autorizados ou de animais com porte que implique riscos inaceitáveis para as operações das aeronaves, sem prejuízo das disposições nacionais e internacionais de proteção animal.

1.2. Zona livre de obstáculos

- 1.2.1. Para proteger as aeronaves durante as manobras de aterragem ou descolagem de um aeródromo, devem ser definidas rotas ou áreas de partida e de chegada. Essas rotas ou áreas devem proporcionar às aeronaves uma zona livre de obstáculos na envolvente do aeródromo que tenha na devida conta as características físicas do local.
- 1.2.2. A zona livre de obstáculos deve ser adequada à fase de voo e ao tipo de operação em causa. Deve também ter-se em conta o equipamento utilizado para determinar a posição da aeronave.

1.3. Ajudas visuais e não-visuais e equipamento do aeródromo

- 1.3.1. As ajudas devem ser adequadas aos fins a que se destinam e reconhecíveis e fornecer informações inequívocas aos utilizadores em todas as condições operacionais previstas.
- 1.3.2. O equipamento do aeródromo deve funcionar como previsto nas condições operacionais. Em condições operacionais e em caso de avaria, o equipamento do aeródromo não deve criar riscos inaceitáveis para a segurança operacional da aviação.
- 1.3.3. As ajudas e o seu sistema de alimentação elétrica devem ser projetados de modo que a sua avaria não dê origem à prestação de informações inadequadas, enganosas ou insuficientes aos utilizadores, nem à interrupção de um serviço essencial.

- 1.3.4. Devem ser disponibilizados meios de proteção adequados para evitar danos ou perturbação nessas ajudas.
- 1.3.5. As fontes de radiação ou a presença de objetos fixos ou em movimento não devem interferir no funcionamento dos sistemas de comunicação, navegação e vigilância aeronáutica, nem prejudicar o seu bom desempenho.
- 1.3.6. O pessoal em causa deve ter acesso a informação sobre o funcionamento e a utilização do equipamento do aeródromo, nomeadamente indicações claras sobre as condições que podem criar riscos inaceitáveis para a segurança operacional da aviação.

1.4. Dados do aeródromo

- 1.4.1. Devem ser produzidos dados pertinentes sobre o aeródromo e os serviços disponíveis, que se devem manter atualizados.
- 1.4.2. Os dados devem ser exatos, legíveis, completos e inequívocos. A integridade dos dados deve ser mantida nos níveis necessários.
- 1.4.3. Os dados devem ser disponibilizados em tempo útil aos utilizadores e aos prestadores relevantes de ANS, utilizando um método de comunicação suficientemente seguro e expedito.

2. OPERAÇÕES E GESTÃO

2.1. Responsabilidades do operador de aeródromo

O operador de aeródromo é responsável pela sua exploração. As suas responsabilidades são as seguintes:

- a) Dispor, diretamente ou através de acordos com terceiros, de todos os meios necessários para garantir a operação segura das aeronaves no aeródromo. Esses meios compreendem, entre outros, as instalações, o pessoal, o equipamento e os materiais, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;
- b) Verificar o cumprimento permanente dos requisitos estabelecidos na secção 1 ou adotar as medidas adequadas para reduzir os riscos inerentes ao incumprimento. Devem estabelecer-se e aplicar-se procedimentos para alertar em tempo útil os utilizadores para tais medidas;
- c) Elaborar e executar um programa adequado de gestão dos riscos de intrusão de animais selvagens no aeródromo;
- d) Assegurar, diretamente ou através de acordos com terceiros, que os movimentos de veículos e de pessoas na área de movimento e noutras áreas operacionais são coordenados com os movimentos das aeronaves, a fim de prevenir colisões e danos nas aeronaves;
- e) Assegurar que são estabelecidos e aplicados procedimentos para reduzir os riscos associados às operações do aeródromo efetuadas durante o inverno, em condições meteorológicas adversas ou de visibilidade reduzida ou durante a noite, consoante o caso;
- f) Fazer acordos com outras organizações interessadas para garantir o cumprimento permanente dos requisitos essenciais aplicáveis aos aeródromos. Essas organizações incluem, entre outras, os operadores de aeronaves, os

prestadores de serviços de navegação aérea, os prestadores de serviços de assistência em escala, os prestadores de serviços de gestão da placa e outras organizações cujas atividades ou produtos possam ter um impacto na segurança operacional das aeronaves;

- g) Certificar-se de que as organizações envolvidas no armazenamento e no fornecimento de combustível para aeronaves seguem procedimentos que garantem que as aeronaves são abastecidas com combustível não contaminado e com a especificação correta;
- h) Disponibilizar manuais de manutenção do equipamento do aeródromo, os quais devem ter aplicação prática e incluir as instruções de manutenção e reparação, informações sobre o funcionamento, as instruções para resolução de problemas e os procedimentos de inspeção;
- i) Elaborar e executar um plano de emergência do aeródromo, que abranja os cenários de emergência suscetíveis de ocorrer no aeródromo ou na sua envolvente. O plano deve ser coordenado, conforme apropriado, com o plano de emergência da comunidade local;
- j) Assegurar, diretamente ou através de acordos com terceiros, que o aeródromo dispõe de serviços adequados de salvamento e de combate a incêndios. Esses serviços devem atuar com a devida urgência em caso de incidente ou acidente e dispor, no mínimo, de equipamento, agentes extintores e pessoal suficiente;
- k) Recorrer apenas a pessoal formado e qualificado para as operações e a manutenção de aeródromos e assegurar, diretamente ou através de acordos com terceiros, a execução e manutenção de programas de formação e de verificação, para assegurar que o pessoal em causa mantém as suas competências;
- l) Certificar-se de que as pessoas a quem é permitido o acesso sem escolta à área de movimento e a outras áreas operacionais têm a formação e as qualificações adequadas para o efeito;
- m) Assegurar que o pessoal de salvamento e de combate a incêndios tem a formação e as qualificações adequadas para intervir no ambiente do aeródromo. Executar e manter programas de formação e de verificação, para assegurar que esse pessoal mantém as suas competências; e
- n) Assegurar que todo o pessoal de salvamento e de combate a incêndios potencialmente obrigado a atuar em situações de emergência aeronáutica demonstra periodicamente aptidão médica para desempenhar as suas funções de forma satisfatória, tendo em conta o tipo de atividade. Neste contexto, por aptidão médica, que compreende a aptidão física e mental, entende-se a inexistência de doenças ou deficiências que impossibilitem o pessoal de:
 - Executar as tarefas necessárias em caso de emergência aeronáutica;
 - Desempenhar em qualquer momento as funções que lhe estão cometidas; ou
 - Ter a perceção correta do meio envolvente.

2.2. Sistemas de gestão

- 2.2.1. Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, o operador de aeródromo deve estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema.
- 2.2.2. O operador do aeródromo deve estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão previsto no ponto 2.2.1, a fim de contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. A análise das informações do sistema deve envolver as partes referidas no ponto 2.1, alínea f), conforme apropriado. O sistema de comunicação de ocorrências deve satisfazer o disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014.
- 2.2.3. O operador do aeródromo deve elaborar um manual do aeródromo e exercer a sua atividade de acordo com esse manual. O manual deve conter todas as instruções, informações e procedimentos necessários para o aeródromo, para o sistema de gestão e para o pessoal de operações desempenhar as suas funções.

3. ENVOLVENTE DO AERÓDROMO

- 3.1. O espaço aéreo circundante das áreas de movimento do aeródromo deve estar livre de obstáculos, de modo a permitir as operações de aeronaves previstas sem criar riscos inaceitáveis devido à proliferação de obstáculos à volta do aeródromo. Devem, por conseguinte, ser definidas e criadas áreas livres de obstáculos, vigiadas em permanência para detetar qualquer penetração indevida.
 - a) A penetração indevida nessas áreas exige uma avaliação para determinar se o objeto representa ou não um risco inaceitável. Os objetos que representem riscos inaceitáveis devem ser removidos ou tomar-se-ão medidas de mitigação para proteger as aeronaves que utilizam o aeródromo.
 - b) Os obstáculos eventualmente remanescentes devem ser comunicados e, se necessário, sinalizados, bem como, se for caso disso, dotados de balizagem luminosa.
- 3.2. Devem ser controlados os perigos relacionados com a atividade humana e a afetação das terras, como, por exemplo, mas não exclusivamente, os aspetos constantes da lista abaixo. O risco causado deve ser avaliado e minimizado, conforme adequado:
 - a) Qualquer desenvolvimento ou alteração da afetação de terras na envolvente do aeródromo;
 - b) A possibilidade de turbulência induzida por obstáculos;
 - c) A utilização de luzes perigosas, que causem confusão e induzam em erro;
 - d) O encandeamento causado por superfícies de grande dimensão e fortemente refletoras;
 - e) A existência de áreas que possam propiciar a atividade animal na envolvente da área de movimento do aeródromo; ou
 - f) A presença de fontes de radiação invisível ou de objetos fixos ou em movimento que possam interferir no funcionamento dos sistemas de comunicação, navegação e vigilância aeronáutica, ou prejudicar o seu bom desempenho.

- 3.3. Deve estabelecer-se um plano de emergência da comunidade local para as situações de emergência aeronáutica suscetíveis de ocorrer na zona de implantação do aeródromo.

4. SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

4.1. Responsabilidades dos prestadores de serviços de assistência em escala

Os prestadores de serviços de assistência em escala são responsáveis pela segurança das suas atividades no aeródromo. As suas responsabilidades são as seguintes:

- a) Dispor, diretamente ou através de acordos com terceiros, de todos os meios necessários para garantir a prestação do serviço no aeródromo em condições de segurança. Esses meios compreendem, entre outros, as instalações, o pessoal, o equipamento e materiais, a conformidade com os procedimentos aplicáveis do operador do aeródromo, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;
- b) Assegurar que os movimentos dos seus veículos e pessoal na área de movimento e noutras áreas operacionais são coordenados com os movimentos das aeronaves, a fim de prevenir colisões e danos nas aeronaves;
- c) Assegurar que são estabelecidos e aplicados procedimentos para reduzir os riscos associados às operações do aeródromo efetuadas durante o inverno, em condições meteorológicas adversas ou de visibilidade reduzida ou durante a noite, consoante o caso;
- d) Fazer acordos com outras organizações interessadas para garantir o cumprimento permanente dos requisitos essenciais. Essas organizações incluem, entre outras, os operadores de aeródromos, os operadores de aeronaves, os prestadores de serviços de navegação aérea e outras organizações cujas atividades ou produtos possam ter impacto na segurança operacional das aeronaves;
- e) Assegurar, diretamente ou através de acordos com terceiros, a aplicação de procedimentos que garantam o abastecimento de combustível para aeronaves isento de contaminações e com a especificação correta;
- f) Disponibilizar manuais de manutenção do equipamento, os quais devem ter aplicação prática e incluir as instruções de manutenção e reparação, informações sobre o funcionamento, as instruções para resolução de problemas e os procedimentos de inspeção;
- g) Recorrer apenas a pessoal devidamente formado e qualificado e assegurar a execução e manutenção de programas de formação e de verificação, para assegurar que o pessoal em causa mantém as suas competências.

4.2. Sistemas de gestão

- 4.2.1. Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, o prestador deve estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema.
- 4.2.2. O prestador deve estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão previsto no ponto 4.2.1, a fim de contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. A análise das informações do sistema

deve envolver as partes referidas no ponto 4.1, alínea f), conforme apropriado. O sistema de comunicação de ocorrências deve satisfazer o disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014.

- 4.2.3. O prestador deve elaborar um manual de serviços de assistência em escala e exercer a sua atividade de acordo com esse manual. O manual deve conter todas as instruções, informações e procedimentos necessários para o serviço, para o sistema de gestão e para o pessoal do serviço desempenhar as suas funções.

5. DIVERSOS

O operador do aeródromo deve assegurar que, exceto em situações de emergência aeronáutica, em caso de desvio de aeronaves para um aeródromo alternativo ou noutras circunstâncias especificadas caso a caso, o aeródromo ou partes dele não são utilizados por aeronaves para as quais nem o projeto nem os procedimentos operacionais do aeródromo estão adaptados.

ANEXO VIII

Requisitos essenciais para os serviços ATM/ANS e os controladores de tráfego aéreo

1. UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO

- 1.1. Todas as aeronaves, exceto as utilizadas nas atividades a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea a), devem ser operadas, em todas as fases de voo ou na área de movimento do aeródromo, de acordo com as regras gerais comuns de operação e com os procedimentos aplicáveis especificados para a utilização daquele espaço aéreo.
- 1.2. Todas as aeronaves, exceto as utilizadas nas atividades a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea a), devem dispor dos componentes requeridos e ser operadas em conformidade. Os componentes utilizados no sistema ATM/ANS devem satisfazer os requisitos estabelecidos no ponto 3.

2. SERVIÇOS

2.1. Informação e dados aeronáuticos fornecidos aos utilizadores do espaço aéreo para fins de navegação aérea

- 2.1.1. Os dados utilizados como fonte de informação aeronáutica devem ter qualidade suficiente, estar completos e atualizados e ser fornecidos em tempo útil.
- 2.1.2. A informação aeronáutica deve ser exata, completa, atual e inequívoca, ter a integridade necessária e apresentar-se num formato adequado para os utilizadores.
- 2.1.3. A difusão da informação aeronáutica aos utilizadores do espaço aéreo deve fazer-se em tempo útil e utilizando meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos de interferências ou corrupção intencionais ou não intencionais.

2.2. Informação meteorológica

- 2.2.1. Os dados utilizados como fonte de informação meteorológica aeronáutica devem ter qualidade suficiente e estar completos e atualizados.
- 2.2.2. Na medida do possível, a informação meteorológica aeronáutica deve ser exata, completa, atual e inequívoca e ter a integridade adequada para satisfazer as necessidades dos utilizadores do espaço aéreo.
- 2.2.3. A difusão da informação meteorológica aeronáutica aos utilizadores do espaço aéreo deve fazer-se em tempo útil e utilizando meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos de interferências ou corrupção.

2.3. Serviços de tráfego aéreo

- 2.3.1. Os dados utilizados para a prestação de serviços de tráfego aéreo devem ser corretos e estar completos e atualizados.
- 2.3.2. Os dados dos serviços de tráfego aéreo devem ser suficientemente exatos, completos atuais e inequívocos para satisfazer as necessidades de segurança dos utilizadores.
- 2.3.3. As ferramentas automatizadas de prestação de informações ou conselhos aos utilizadores devem ser concebidas, fabricadas e mantidas de forma correta, de modo a assegurar que são adequadas aos fins a que se destinam.

- 2.3.4. Os serviços de controlo do tráfego aéreo e os processos afins devem proporcionar uma separação adequada entre aeronaves e, na área de manobra do aeródromo, prevenir a colisão das aeronaves com obstáculos e, quando apropriado, contribuir para a proteção contra outros perigos aéreos, bem como assegurar a coordenação rápida e oportuna com todos os utilizadores em causa e com os volumes adjacentes de espaço aéreo.
- 2.3.5. A comunicação entre os serviços de tráfego aéreo e as aeronaves e entre as unidades dos serviços de tráfego aéreo competentes deve ser oportuna, clara, correta e inequívoca, estar protegida de interferências e ser facilmente compreendida e, se for caso disso, reconhecida por todas as partes envolvidas.
- 2.3.6. Devem ser disponibilizados meios para detetar emergências potenciais e para pôr em marcha, quando necessário, ações eficazes de busca e salvamento. Esses meios devem incluir, no mínimo, mecanismos de alerta adequados, medidas e procedimentos de coordenação e meios e pessoal para cobrir eficazmente a área de intervenção.

2.4. Serviços de comunicação

Os serviços de comunicação devem apresentar e manter um nível de desempenho suficiente no que respeita à disponibilidade, integridade, continuidade e prontidão. Esses serviços devem ser expeditos e estar protegidos da corrupção.

2.5. Serviços de navegação

Os serviços de navegação devem apresentar e manter um nível de desempenho suficiente no que respeita à orientação, determinação da posição e, quando previsto, informação temporal. Os critérios de desempenho incluem a exatidão, a integridade, a disponibilidade e a continuidade do serviço.

2.6. Serviços de vigilância

Os serviços de vigilância devem determinar a posição respetiva das aeronaves em voo, bem como das outras aeronaves e dos veículos terrestres presentes no aeródromo, com um nível de desempenho suficiente no que respeita à exatidão, integridade, continuidade e probabilidade de deteção.

2.7. Gestão dos fluxos de tráfego aéreo

A gestão tática dos fluxos de tráfego aéreo a nível da União deve utilizar e fornecer informações suficientemente precisas e atuais sobre o volume e a natureza do tráfego aéreo que se prevê vir a afetar a prestação do serviço, bem como coordenar e negociar o desvio ou o retardamento dos fluxos de tráfego a fim de reduzir o risco de ocorrência de situações de sobrecarga no espaço aéreo ou nos aeródromos. A gestão dos fluxos deve ter em vista a otimização da capacidade disponível na utilização do espaço aéreo e a melhoria dos processos de gestão dos fluxos de tráfego aéreo. Deve assentar na segurança, na transparência e na eficiência, garantindo que a capacidade é disponibilização com flexibilidade e em tempo útil, de acordo com o plano europeu de navegação aérea.

As medidas referidas no artigo 12.º, n.º 7, relativas à gestão de fluxos devem alicerçar as decisões operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores aeroportuários e dos utilizadores do espaço aéreo, e abranger os seguintes domínios:

- a) O planeamento dos voos;

- b) A utilização da capacidade disponível de espaço aéreo em todas as fases de voo, incluindo a atribuição de faixas horárias em rota;
- c) A utilização das rotas pelo tráfego aéreo geral, incluindo:
 - a criação de uma publicação única para a orientação de rotas e de tráfego,
 - opções de desvio de tráfego aéreo geral de zonas congestionadas, e
 - regras de prioridade para o acesso do tráfego aéreo geral ao espaço aéreo, em especial nos períodos de congestionamento e de crise;
- d) A coerência dos planos de voo com as faixas horárias do aeroporto e a necessária coordenação com as regiões adjacentes, conforme adequado.

2.8. Gestão do espaço aéreo

A designação de volumes de espaço aéreo específicos para determinada utilização deve ser monitorizada, coordenada e publicada em tempo útil, a fim de reduzir o risco de perda de separação entre aeronaves em todas as circunstâncias. Tendo em conta a organização de atividades militares, e os aspetos conexos, sob a responsabilidade dos Estados-Membros, a gestão do espaço aéreo deve também sustentar a aplicação uniforme do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, conforme descrito pela ICAO e aplicado no âmbito do Regulamento (CE) n.º (XXXX/XXX) relativo à realização do céu único europeu (reformulação), de modo a facilitar a gestão do espaço e do tráfego aéreos no contexto da política comum de transportes.

2.9. Configuração do espaço aéreo

As estruturas de espaço aéreo e os procedimentos de voo devem ser adequadamente concebidos, estudados e validados antes de serem operacionalizados e utilizados pelas aeronaves.

3. SISTEMAS E COMPONENTES

3.1. Generalidades

Os sistemas e componentes ATM/ANS que fornecem informações de/para as aeronaves e no solo devem ser projetados, construídos, instalados, mantidos e operados de forma correta, de modo a assegurar que são adequados aos fins a que se destinam.

Os sistemas e procedimentos devem compreender, em especial, os necessários para as seguintes funções e serviços:

- a) Gestão do espaço aéreo;
- b) Gestão do fluxo de tráfego aéreo;
- c) Serviços de tráfego aéreo, em especial os sistemas de tratamento dos dados de voo, os sistemas de tratamento dos dados de vigilância e as interfaces homem-máquina;
- d) Comunicações, incluindo as comunicações solo-solo/espaço, ar-solo e ar-ar/espaço;
- e) Navegação;
- f) Vigilância;

- g) Serviços de informação aeronáutica;
- h) Utilização da informação meteorológica;
- i) Sistemas e procedimentos para utilização da informação meteorológica.

3.2. Integridade, desempenho e fiabilidade dos sistemas e componentes

A integridade e o desempenho de segurança dos sistemas e componentes, a bordo, no solo ou no espaço, devem ser adequados aos fins a que se destinam os sistemas ou componentes. Estes devem atingir o nível de desempenho operacional exigido em todas as condições operacionais previsíveis e em toda a sua vida útil.

O projeto, construção, manutenção e utilização dos sistemas ATM/ANS e seus componentes devem obedecer a procedimentos adequados e validados, de modo a assegurar a utilização em contínuo da rede europeia de gestão do tráfego aéreo, em permanência e em todas as fases de voo. A utilização em contínuo pode ser expressa, em especial, em termos de partilha de informações, incluindo as informações relevantes sobre a situação operacional, de entendimento comum das informações, de desempenhos de tratamento comparáveis e dos procedimentos conexos que permitem desempenhos operacionais comuns aprovados para a totalidade ou para partes da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (REGTA).

A REGTA e os seus sistemas e respetivos componentes devem dar suporte, de forma coordenada, a novos conceitos operacionais, aprovados e validados, que melhorem a qualidade, a sustentabilidade e a eficácia dos serviços de navegação aérea, nomeadamente em termos de segurança e de capacidade.

A REGTA e os seus sistemas e respetivos componentes devem dar suporte à progressiva implementação da coordenação civil-militar, na medida do necessário para a gestão eficaz do espaço aéreo e dos fluxos de tráfego aéreo e a utilização segura e eficiente do espaço aéreo por todos os utilizadores, mediante a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo.

Para alcançar estes objetivos, a REGTA e os seus sistemas e respetivos componentes devem dar suporte à partilha em tempo útil, entre as partes civis e militares, de informações corretas e coerentes relativas a todas as fases de voo, sem prejuízo dos interesses fundamentais de segurança ou defesa e dos requisitos de confidencialidade.

3.3. Projeto dos sistemas e componentes

- 3.3.1. Os sistemas e componentes devem ser projetados de modo a satisfazerem os requisitos de segurança aplicáveis.
- 3.3.2. Os sistemas e componentes, considerados conjuntamente, isoladamente e em relação uns com os outros, devem ser projetados para que haja uma relação inversa entre a probabilidade de uma falha poder provocar a falha total do sistema e a gravidade dos efeitos de tal falha na segurança dos serviços.
- 3.3.3. Os sistemas e componentes, considerados individualmente e combinados uns com os outros, devem ser projetados tendo em conta as limitações de capacidade e de desempenho humanos.
- 3.3.4. Os sistemas e componentes devem ser projetados de forma que os proteja, assim como os dados que fornecem, de interações prejudiciais, intencionais ou não, com elementos internos e externos.

- 3.3.5. As informações necessárias à construção, instalação, utilização e manutenção dos sistemas e componentes, bem como as informações relativas a condições de falta de segurança, devem ser fornecidas ao pessoal de forma clara, coerente e inequívoca.

3.4. Continuidade do nível de serviço

Os níveis de segurança dos sistemas e componentes devem manter-se durante o serviço e qualquer modificação do serviço.

4. QUALIFICAÇÕES DOS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

4.1. Generalidades

As pessoas que recebem formação de controlador de tráfego aéreo ou de instrutor de controlo de tráfego aéreo devem ter maturidade suficiente nos planos educacional, físico e mental para adquirir, conservar e demonstrar que possuem os conhecimentos teóricos e as competências práticas necessários.

4.2. Conhecimentos teóricos

- 4.2.1. Os controladores de tráfego aéreo devem adquirir e manter um nível de conhecimentos adequado às funções desempenhadas e proporcional aos riscos associados ao tipo de serviço.
- 4.2.2. A aquisição e a manutenção dos conhecimentos teóricos devem ser demonstradas por meio de avaliação contínua durante a formação ou de exames adequados.
- 4.2.3. Deve ser mantido um nível adequado de conhecimentos teóricos. O preenchimento dos critérios deve ser demonstrado por meio de avaliações ou exames regulares. A frequência dos exames deve ser proporcional ao nível de risco associado ao tipo de serviço.

4.3. Competências práticas

- 4.3.1. Os controladores de tráfego aéreo devem adquirir e manter as competências práticas necessárias ao bom desempenho das suas funções. Essas competências devem ser na proporção dos riscos associados ao tipo de serviço e, caso as funções desempenhadas o justifiquem, abranger pelo menos:
- a) Os procedimentos operacionais;
 - b) Os aspetos específicos da função;
 - c) As situações anómalas e de emergência; e
 - d) Os fatores humanos.
- 4.3.2. Os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar que estão aptos a executar os procedimentos e tarefas com um nível de competência adequado às funções desempenhadas.
- 4.3.3. Deve ser mantido um nível satisfatório de competências práticas. O preenchimento dos critérios deve ser verificado por meio de avaliações regulares. A frequência das avaliações deve ser proporcional à complexidade e ao nível de risco associados ao tipo de serviço e às funções desempenhadas.

4.4. Proficiência linguística

- 4.4.1. Os controladores de tráfego aéreo devem fazer prova de compreensão e proficiência oral da língua inglesa suficientes para poderem comunicar eficazmente, por meio de

dispositivos vocais (telefone/radiotelefone) ou presencialmente, sobre assuntos concretos e profissionais, inclusive em situações de emergência.

- 4.4.2. Sempre que necessário, num volume definido de espaço aéreo e para fins da prestação de serviços de tráfego aéreo (ATS), os controladores de tráfego aéreo devem ser também capazes de falar e compreender a língua ou línguas nacionais com a proficiência descrita acima.

4.5. Dispositivos de treino em simulador (STD)

Sempre que se utilizem STD para a formação prática sobre percepção das situações e dos fatores humanos, ou para demonstração da obtenção ou manutenção de competências, os STD devem ter um nível de desempenho que permita simular adequadamente o ambiente de trabalho e as situações operacionais de interesse para a formação dada.

4.6. Curso de formação

- 4.6.1. A formação deve consistir num curso, que pode compreender instrução teórica e prática, incluindo treino num STD quando aplicável.

- 4.6.2. Deve ser definido e aprovado um curso para cada tipo de formação.

4.7. Instrutores

- 4.7.1. A instrução teórica deve ser dada por instrutores com as qualificações adequadas. Os instrutores devem:

- a) Ter os conhecimentos adequados no domínio em que é dada instrução; e
- b) Ter demonstrado estarem aptos a utilizar as técnicas de instrução apropriadas.

- 4.7.2. A instrução prática deve ser dada por instrutores com as qualificações adequadas, isto é, que:

- a) Satisfazem os requisitos de conhecimento teórico e de experiência relevantes para a instrução dada;
- b) Demonstraram estar aptos a dar instrução e a utilizar as técnicas de instrução apropriadas;
- c) Têm prática de técnicas de instrução nos procedimentos sobre os quais deverá incidir a instrução; e
- d) Recebem formação de atualização periódica, para assegurar que as competências de instrução se mantêm atuais.

- 4.7.3. Os instrutores de formação prática devem também estar ou ter estado habilitados a exercer a profissão de controlador de tráfego aéreo.

4.8. Avaliadores

- 4.8.1. As pessoas responsáveis pela avaliação das competências dos controladores de tráfego aéreo devem:

- a) Ter demonstrado estar aptas a avaliar o desempenho e a conduzir provas e verificações de controladores de tráfego aéreo; e
- b) Receber formação de atualização periódica, para assegurar que as competências de instrução se mantêm atuais.

4.8.2. Os avaliadores da formação prática devem também estar ou ter estado habilitados a exercer a profissão de controlador de tráfego aéreo nas matérias em que é efetuada a avaliação.

4.9. Aptidão médica dos controladores de tráfego aéreo

4.9.1. Todos os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar periodicamente que possuem a aptidão médica necessária para desempenharem as suas funções de forma satisfatória. O preenchimento dos critérios deve ser demonstrado por meio de uma avaliação adequada, tendo em conta a eventual degradação mental e física causada pela idade.

4.9.2. A demonstração da aptidão médica, que abrange a aptidão física e mental, inclui a demonstração da inexistência de doenças ou deficiências que impossibilitem a pessoa que presta serviços de controlo de tráfego aéreo de:

- a) Executar adequadamente as tarefas necessárias para a prestação de serviços ATC;
- b) Desempenhar em qualquer momento as funções que lhe estão cometidas, ou
- c) Ter a perceção correta do meio envolvente.

4.9.3. Quando a aptidão médica não puder ser plenamente demonstrada, podem ser adotadas medidas de mitigação, que assegurem um nível equivalente de segurança.

5. PRESTADORES DE SERVIÇOS E ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO

5.1. A prestação de serviços só deve ter lugar se forem satisfeitas as seguintes condições:

- a) O prestador deve dispor, diretamente ou através de acordos com terceiros, dos meios necessários adequados à dimensão e âmbito do serviço. Estes meios compreendem, entre outros, os sistemas, as instalações, inclusive de fornecimento de energia, a estrutura de gestão, o pessoal, o equipamento e a sua manutenção, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos.
- b) O prestador deve elaborar e manter atualizados manuais de gestão e de operações relativos à prestação dos seus serviços e exercer a sua atividade de acordo com esses manuais. Esses manuais devem conter todas as instruções, informações e procedimentos necessários para as operações, para o sistema de gestão e para o pessoal de operações desempenhar as suas funções;
- c) Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, o prestador de serviços deve estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema;
- d) O prestador deve recorrer unicamente a pessoal com as qualificações e formação adequadas e executar e manter programas de formação e de verificação desse pessoal;
- e) O prestador deve estabelecer interfaces formais com todas as partes interessadas que possam ter influência direta na segurança dos serviços, de modo a garantir o cumprimento dos requisitos essenciais;

- f) O prestador deve elaborar e executar um plano de contingência que abranja as situações de emergência e não-normais, suscetíveis de ocorrer no âmbito da prestação de serviços;
- g) O prestador deve estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão previsto na alínea c), de modo a contribuir para o objetivo de melhoria constante da segurança operacional. O sistema deve satisfazer o disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014; e
- h) O prestador deve tomar providências para verificar que os sistemas e componentes que opera satisfazem permanentemente os requisitos de desempenho de segurança.

5.2. A prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo só deve ter lugar se forem satisfeitas as seguintes condições:

- a) A prevenção da fadiga do pessoal que presta serviços ATC deve ser gerida através de um sistema de escalas de serviço. Esse sistema de escalas deve abranger os períodos de serviço, o tempo de serviço e os períodos de repouso adaptados. As limitações estabelecidas no âmbito do sistema de escalas devem ter em conta os fatores relevantes que contribuem para o estado de fadiga, nomeadamente a privação de sono, a perturbação dos ciclos circadianos, o trabalho noturno, o tempo de serviço acumulado em determinados períodos e a partilha de tarefas entre os membros do pessoal;
- b) A prevenção do estresse do pessoal que presta serviços ATC deve ser gerida através de programas de formação e de prevenção;
- c) O prestador de serviços ATC deve estabelecer procedimentos para verificar que o juízo cognitivo do pessoal que presta os serviços não está debilitado ou que a aptidão médica do pessoal não é insuficiente; e
- d) O prestador de serviços ATC deve ter em conta as condicionantes operacionais e técnicas, bem como os princípios ligados aos fatores humanos, a nível da planificação e das operações.

5.3. A prestação dos serviços de comunicação, navegação e/ou vigilância só deve ter lugar se for satisfeita a seguinte condição:

O prestador deve informar em tempo útil os utilizadores do espaço aéreo e os órgãos ATS competentes da situação operacional (e eventuais alterações) dos serviços prestados para os fins do tráfego aéreo.

5.4. Organizações de formação

As organizações de formação que oferecem formação ao pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo devem satisfazer os seguintes requisitos:

- a) Dispor de todos os meios necessários para o exercício das responsabilidades associadas à sua atividade. Esses meios compreendem, entre outros, as instalações, o pessoal, o equipamento, a metodologia, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;
- b) Conforme adequado segundo a formação oferecida e a dimensão da organização, estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema; e

- c) Fazer acordos com outras organizações relevantes, na medida do necessário, para garantir o cumprimento permanente dos requisitos essenciais.

6. EXAMINADORES MÉDICOS AERONÁUTICOS E CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA

6.1. Examinadores médicos aeronáuticos

Os examinadores médicos aeronáuticos devem:

- a) Ser qualificados estar licenciados para a prática da medicina;
- b) Ter recebido formação em medicina aeronáutica e formação de atualização periódica neste domínio, para assegurar que as normas de avaliação se mantêm atuais; e
- c) Ter adquirido conhecimentos práticos e experiência das condições em que os controladores de tráfego aéreo desempenham as suas funções.

6.2. Centros de medicina aeronáutica

Os centros de medicina aeronáutica devem satisfazer as seguintes condições:

- a) Dispor de todos os meios necessários para o exercício das responsabilidades associadas às suas prerrogativas. Esses meios compreendem, entre outros, as instalações, o pessoal, o equipamento, ferramentas e materiais, a documentação relativa às tarefas, responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;
- b) Conforme adequado segundo o tipo de atividade e a dimensão da organização, estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema; e
- c) Fazer acordos com outras organizações interessadas, na medida do necessário, para garantir o cumprimento permanente desses requisitos.

ANEXO IX

Requisitos essenciais para as aeronaves não tripuladas

1. REQUISITOS ESSENCIAIS PARA O PROJETO, CONSTRUÇÃO, MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DE AERONAVES NÃO TRIPULADAS

- a) As pessoas que operam aeronaves não tripuladas devem conhecer as regras nacionais e da União aplicáveis às operações previstas, nomeadamente em matéria de segurança operacional, proteção da privacidade, proteção dos dados, responsabilidade, seguros, segurança pública e proteção do ambiente. Essas pessoas devem estar aptas a garantir a segurança das operações e a separação segura das aeronaves não tripuladas e as pessoas em terra e os outros utilizadores do espaço aéreo. Significa isto que devem estar familiarizadas com as instruções operacionais fornecidas pelo construtor e com todas as funcionalidades importantes das aeronaves não tripuladas, bem como com as regras do ar e os procedimentos ATM/ANS aplicáveis.
- b) As aeronaves não tripuladas devem ser projetadas e construídas de forma a servirem a função a que se destinam e ser operadas, adaptadas e mantidas sem criar riscos para as pessoas quando as operações se efetuam nas condições para as quais as aeronaves foram projetadas.
- c) Se necessário para reduzir os riscos da sua utilização para a segurança operacional, a proteção da privacidade, a proteção dos dados pessoais, a segurança pública e o ambiente, as aeronaves não tripuladas devem apresentar as características e funcionalidades específicas correspondentes, de projeto e por defeito, que atendem ao respeito dos princípios da proteção da privacidade e dos dados pessoais. Conforme as necessidades, essas características e funcionalidades devem garantir a fácil identificação da aeronave e da natureza e finalidade das operações; bem como a observância das limitações, proibições ou condições aplicáveis, nomeadamente à operação em determinadas zonas, para lá de uma determinada distância em relação ao operador ou a determinadas altitudes.

2. REQUISITOS ESSENCIAIS ADICIONAIS PARA O PROJETO, CONSTRUÇÃO, MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DAS AERONAVES NÃO TRIPULADAS A QUE SE REFERE O ARTIGO 46.º, N.ºS 1 E 2

Para garantir um nível de segurança satisfatório das pessoas em terra e dos outros utilizadores do espaço aéreo durante as operações de aeronaves não tripuladas, tendo em conta o nível de risco da operação, devem satisfazer-se os seguintes requisitos:

2.1. Aeronavegabilidade

- a) As aeronaves não tripuladas devem ter características e elementos de projeto que a experiência tenha demonstrado serem seguros para o operador ou para terceiros em terra ou no ar.
- b) As aeronaves não tripuladas devem ter um nível de integridade de produto proporcional aos riscos, em todas as condições de voo previstas.
- c) As aeronaves não tripuladas devem poder ser controladas e manobradas com segurança, consoante necessário em todas as condições de operação previstas, inclusive após avaria de um ou mais sistemas. Os fatores humanos, em especial

os conhecimentos disponíveis sobre os fatores que contribuem para uma utilização segura das tecnologias, devem ser devidamente tidos em conta.

- d) As aeronaves não tripuladas, o equipamento instalado e os equipamentos não instalados conexos, incluindo os sistemas de propulsão e o equipamento de controlo remoto, devem funcionar conforme previsto, em todas as condições de operação previsíveis, durante, e suficientemente para além, as operações para as quais foram projetadas.
- e) Os sistemas, o equipamento instalado e os equipamentos não instalados conexos, incluindo os sistemas de propulsão e o equipamento de controlo remoto, das aeronaves não tripuladas, considerados isoladamente ou em relação uns com os outros, devem estar projetados de modo que a probabilidade de ocorrer uma situação de falha e a gravidade dos efeitos dessa situação nas pessoas em terra e nos outros utilizadores do espaço aéreo seja proporcional ao risco da operação, conforme resulte da avaliação efetuada segundo os princípios estabelecidos no artigo 4.º, n.º 2.
- f) O equipamento de controlo remoto de aeronaves não tripuladas utilizado deve facilitar as operações de voo, o que inclui os meios que permitem a perceção da situação, e a gestão de todas as situações e emergências previsíveis.
- g) As organizações responsáveis pela construção ou pela comercialização de aeronaves não tripuladas devem informar o operador da aeronave, e se necessário a organização de manutenção, do tipo de operações para as quais a aeronave foi projetada, bem como das limitações e dos dados necessários para a operação segura da aeronave, incluindo o desempenho operacional e ambiental, as limitações de aeronavegabilidade e os procedimentos de emergência. Estas informações devem ser fornecidas de forma clara, coerente e inequívoca. As capacidades operacionais das aeronaves não tripuladas que podem ser utilizadas em operações que não requerem a titularidade de um certificado nem a apresentação de uma declaração devem ser limitadas de modo a satisfazerem as regras do ar aplicáveis a essas operações.
- h) As organizações envolvidas no projeto de aeronaves não tripuladas e dos respetivos motores e hélices devem tomar as precauções necessárias para minimizar os riscos decorrentes de condições internas e externas às aeronaves não tripuladas, e aos respetivos sistemas, que a experiência tenha demonstrado terem impacto na segurança operacional. Este requisito inclui a proteção contra interferências por meios eletrónicos.
- i) Os processos de construção e os materiais e componentes usados na construção de aeronaves não tripuladas devem resultar em propriedades e num desempenho adequados e reproduzíveis, compatíveis com as características de projeto.

2.2. Organizações

As organizações envolvidas no projeto, construção, manutenção ou operação de aeronaves não tripuladas, bem como nos serviços e na formação correspondentes, devem satisfazer as seguintes condições:

- a) Dispor de todos os meios necessários adequados ao âmbito da sua atividade e garantir o cumprimento dos requisitos essenciais e das regras pormenorizadas correspondentes, estabelecidos nos termos do artigo 47.º, que sejam relevantes para a sua atividade.

- b) Estabelecer e manter um sistema de gestão para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais pertinentes, gerir os riscos para a segurança e procurar o aperfeiçoamento constante do sistema. O sistema deve ser adequado ao tipo de atividade e à dimensão da organização.
- c) Estabelecer um sistema de comunicação de ocorrências, como parte do sistema de gestão da segurança operacional, de modo a contribuir para a melhoria constante da segurança. O sistema deve satisfazer o disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014 e ser adequado ao tipo de atividade e à dimensão da organização.
- d) As organizações devem, quando aplicável, criar mecanismos em parceria com outras organizações, para garantir o cumprimento permanente dos requisitos essenciais pertinentes.

2.3. Pessoas que operam aeronaves não tripuladas

As pessoas que operam aeronaves não tripuladas devem ter os conhecimentos e as competências necessárias para garantir a segurança da operação da aeronave, que devem ser proporcionais aos riscos associados ao tipo de operação. Devem igualmente demonstrar aptidão médica, se necessário para redução dos riscos associados às operações em causa.

2.4. Operações

Os operadores de aeronaves não tripuladas são responsáveis pelas operações e devem tomar todas as medidas adequadas para garantir a segurança das mesmas.

Os voos devem ser efetuados de acordo com a legislação, a regulamentação e os procedimentos pertinentes para o bom desempenho das funções, conforme prescrito para a zona, o espaço aéreo, os aeródromos ou os locais cuja utilização se preveja e, se for o caso, para os sistemas ATM/ANS correspondentes.

- a) As operações com aeronaves não tripuladas têm de garantir a segurança de terceiros em terra e dos outros utilizadores do espaço aéreo e reduzir ao mínimo os riscos resultantes de condições externas e internas adversas, incluindo as condições ambientais, mantendo distâncias de separação adequadas durante todas as fases do voo.
- b) Só podem ser realizadas operações com aeronaves não tripuladas que estejam em condições de aeronavegabilidade e caso o equipamento e os outros componentes e serviços necessários para a realização da operação prevista estejam disponíveis e operacionais.
- c) Os operadores de aeronaves não tripuladas devem assegurar que as aeronaves dispõem do equipamento de navegação, comunicação, vigilância, deteção e anticolisão necessário, bem como de todo o equipamento tido por necessário para a segurança do voo previsto, tendo em conta a natureza da operação, a regulamentação do tráfego aéreo e as regras do ar aplicáveis durante as diversas fases de voo.

3. REQUISITOS AMBIENTAIS ESSENCIAIS PARA AS AERONAVES NÃO TRIPULADAS

As aeronaves não tripuladas devem satisfazer os requisitos de desempenho ambiental estabelecidos no anexo III.

ANEXO X
Quadro de correspondência

Regulamento (CE) n.º 216/2008	Presente regulamento
Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 2.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 2.º, n.º 3
Artigo 1.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 5
Artigo 2.º	Artigo 1.º
Artigo 3.º	Artigo 3.º
Artigo 4.º, n.º 1, alínea a)	Artigo 2.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 1, alínea b)	Artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea i)
Artigo 4.º, n.º 1, alínea c)	Artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii)
Artigo 4.º, n.º 1, alínea d)	Artigo 2.º, n.º 1, alínea c)
Artigo 4.º, n.º 2	Artigo 2.º, n.º 2
Artigo 4.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 1, alíneas b) e c)
Artigo 4.º, n.º 3-A	Artigo 2.º, n.º 1, alíneas d) e e), e n.º 2
---	Artigo 2.º, n.º 6
Artigo 4.º, n.º 3-B	Artigo 2.º, n.º 7
Artigo 4.º, n.º 3, alínea c)	Artigos 2.º, n.º 1, alínea g), e n.º 2
Artigo 4.º, n.ºs 4 e 5	Artigo 2.º, n.º 3, alínea d)
Artigo 4.º, n.º 6	---
---	Artigo 2.º, n.º 4
---	Artigo 4.º
---	Artigo 5.º
---	Artigo 6.º
---	Artigo 7.º
---	Artigo 8.º

Artigo 5.º, n.ºs 1, 2 e 3.	Artigos 9.º a 16.º
Artigo 5.º, n.º 4, alíneas a) e b)	Artigo 17.º, n.º 2
Artigo 5.º, n.º 4, alínea c)	Artigo 17.º, n.º 1, alínea b)
---	Artigo 17.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 5.º, n.º 5	Artigo 18.º
Artigo 5.º, n.º 6	Artigo 4.º
Artigo 6.º	Artigos 9.º a 11.º
Artigo 7.º, n.ºs 1 e 2	Artigos 19.º e 20.º
Artigo 8.º, n.º 4	Artigo 21.º
Artigo 7.º, n.º 3 a 7	Artigos 22.º a 25.º
Artigo 8.º, n.º 1 a 3	Artigos 26.º e 27.º, n.ºs 1 e 2
---	Artigo 27.º, n.º 3
Artigo 8.º, n.º 5	Artigo 28.º
Artigo 8.º, n.º 6	Artigo 4.º
Artigo 8.º-A, n.º 1 a 5	Artigos 29.º a 34.º
Artigo 8.º-A, n.º 6	Artigo 4.º
Artigo 8.º-B, n.º 1 a 6	Artigos 35.º a 39.º
Artigo 8.º-B, n.º 7	Artigos 39.º, n.º 3, e artigo 4.º
Artigo 8.º-C, n.º 1 a 10	Artigos 40.º a 44.º
Artigo 8.º-C, n.º 11	Artigo 4.º
---	Artigos 45.º a 47.º
Artigo 9.º	Artigos 48.º a 50.º
Artigo 10.º, n.º 1 a 3	Artigo 51.º, n.ºs 1 e 2
---	Artigo 51.º, n.º 3 a 5
Artigo 10.º, n.º 4	Artigo 51.º, n.º 6
---	Artigo 51.º, n.º 7 a 9

Artigo 10.º, n.º 5	Artigo 51.º, n.º 10
---	Artigo 52.º
---	Artigo 53.º
---	Artigo 54.º
---	Artigo 55.º
Artigo 11.º, n.º 1 a 3	Artigo 56.º, n.º 1 a 3
Artigo 11.º, n.ºs 4 e 5, alínea b)	---
Artigo 11.º, n.º 6	Artigo 56.º, n.º 4
Artigo 12.º, n.º 1	Artigo 57.º
Artigo 12.º, n.º 2	---
Artigo 13.º	Artigo 58.º
Artigo 14.º, n.º 1 a 3	Artigo 59.º
Artigo 14.º, n.º 4 a 7	Artigo 60.º
Artigo 15.º	Artigo 61.º
Artigo 16.º	Artigo 62.º
---	Artigo 63.º
Artigo 17.º	Artigo 64.º
Artigo 18.º	Artigo 65.º, n.º 1 a 5
Artigo 19.º	Artigo 65.º, n.º 1 a 5
Artigo 20.º	Artigo 66.º
Artigo 21.º	Artigo 67.º
Artigo 22.º, n.º 1	Artigo 65.º, n.º 6
Artigo 22.º, n.º 2	Artigo 65.º, n.º 7
Artigo 22.º-A	Artigo 68.º
Artigo 22.º-B	Artigo 69.º
Artigo 23.º	Artigo 70.º, n.ºs 1 e 2

---	Artigo 70.º, n.º 3
Artigos 24.º e 54.º	Artigo 73.º
Artigo 25.º	Artigo 72.º
Artigo 26.º	Artigo 74.º
---	Artigo 75.º
---	Artigo 76.º
Artigo 27.º, n.º 1 a 3	Artigo 77.º, n.º 1 a 3
---	Artigo 77.º, n.º 4 a 6
---	Artigo 78.º
---	Artigo 79.º
---	Artigo 80.º
Artigo 28.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 81.º, n.ºs 1 e 2
---	Artigo 81.º, n.º 3
Artigo 28.º, n.ºs 3 e 4	Artigo 81.º, n.ºs 4 e 5
Artigo 29.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 82.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 29.º, n.º 3	---
Artigo 30.º	Artigo 83.º
Artigo 31.º	Artigo 84.º
Artigo 32.º, n.º 1	Artigo 108.º, n.º 3
Artigo 32.º, n.º 2	Artigo 108.º, n.º 5
Artigo 33.º	Artigo 85.º, n.º 1 a 5
---	Artigo 85.º, n.º 6
Artigo 34.º, n.º 1	Artigo 86.º, n.ºs 1 e 2
---	Artigo 86.º, n.º 3
Artigo 34.º, n.ºs 2 e 3	Artigo 86.º, n.ºs 4 e 5
Artigo 35.º	Artigo 87.º

Artigo 36.º	Artigo 88.º
Artigo 37.º, n.º 1 a 3	Artigo 89.º, n.º 1 a 3
---	Artigo 89.º, n.º 4
---	Artigo 90.º
Artigo 38.º, n.º 1 a 3	Artigo 91.º, n.º 1 a 3
---	Artigo 91.º, n.º 4
Artigo 39.º	---
---	Artigo 92.º
Artigo 40.º	Artigo 93.º
Artigo 41.º	Artigo 94.º
Artigo 42.º	Artigo 95.º
Artigo 43.º	Artigo 96.º
Artigo 44.º	Artigo 97.º
Artigo 45.º	Artigo 98.º
Artigo 46.º	Artigo 99.º
Artigo 47.º	Artigo 100.º
Artigo 48.º	Artigo 101.º
Artigo 49.º	Artigo 102.º
Artigos 50.º e 51.º	Artigo 103.º
Artigo 52.º, n.º 1 a 3	Artigo 104.º
Artigo 52.º, n.º 4	Artigo 65.º, n.º 6
Artigo 53.º, n.º ^{os} 1 e 2	Artigo 105.º, n.º ^{os} 1 e 2
Artigo 53.º, n.º 3	Artigo 65.º, n.º 6
Artigo 54.º	Artigo 73.º
Artigo 55.º	Artigo 71.º
Artigo 56.º	Artigo 106.º

Artigo 57.º	Artigo 107.º
Artigo 58.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 108.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 58.º, n.º 3	Artigo 108.º, n.º 4
Artigo 58.º, n.º 4	Artigo 121.º, n.º 2
Artigo 59.º, n.º 1 a 4	Artigo 109.º, n.º 1 a 4
---	Artigo 109.º, n.º 5
Artigo 59.º, n.º 5 a 11	Artigo 109.º, n.º 6 a 12
Artigo 60.º	Artigo 110.º
Artigo 61.º	Artigo 111.º
---	Artigo 112.º
Artigo 62.º	Artigo 113.º
Artigo 63.º	Artigo 114.º
Artigo 64.º, n.º 1 a 5	Artigo 115.º, n.º 1 a 5
---	Artigo 115.º, n.º 6
Artigo 65.º	Artigo 116.º
Artigo 65.º-A	---
---	Artigo 117.º
Artigo 66.º	Artigo 118.º
---	Artigo 119.º
Artigo 67.º	---
Artigo 68.º	Artigo 120.º
---	Artigo 121.º, n.º 1
Artigo 58.º, n.º 4	Artigo 121.º, n.º 2
Artigo 69.º	----
---	Artigo 122.º
---	Artigo 123.º

---	Artigo 124.º
---	Artigo 125.º
---	Artigo 126.º
Artigo 70.º	Artigo 127.º

Bruxelas, 7.12.2015
SWD(2015) 263 final

PART 2/2

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

{ COM(2015) 613 final }

{ SWD(2015) 262 final }

Relatório de síntese

Avaliação do impacto do desenvolvimento seguro de operações de drones na UE

A. Necessidade de medidas

Qual o problema e porque tem dimensão europeia?

O problema principal reside no facto de o atual sistema regulamentar dificultar o desenvolvimento do mercado dos drones. As normas que hoje regem a aviação não contemplam devidamente as especificidades dos drones, além de serem desproporcionadas face ao risco operacional ou demasiado pesadas (de difícil execução) ou acarretarem custos tão elevados que tiram viabilidade económica à maior parte dos serviços prestados por estes aparelhos. Acresce que as operações dos drones suscitam questões que não se colocam, pelo menos com a mesma acuidade, na aviação civil «tripulada». Dizem elas respeito à segurança das operações, à segurança pública, à proteção da privacidade e dos dados, à proteção do ambiente e à responsabilidade. Conquanto pareça não haver necessidade de alterar a este respeito o quadro normativo a nível da UE, a aplicação das normas vigentes às operações dos drones levanta algumas dificuldades. As causas principais do problema são 1) a divisão de competências na regulação dos drones, que leva a requisitos divergentes no mercado interno, 2) a onerosidade e o gasto excessivo em tempo e recursos que acarretam as autorizações individuais, 3) o facto de os métodos tradicionais de regulação da aviação civil não contemplarem devidamente as especificidades dos drones e 4) a falta de informação e de instrumentos adequados para as autoridades de supervisão e de polícia. O problema afeta todos os atores do setor da aviação, os construtores e operadores de drones e também, indiretamente, os cidadãos, uma vez que os drones podem voar em todo o lado.

Que se espera conseguir com a iniciativa?

O objetivo geral é possibilitar o desenvolvimento dos drones e dos serviços que eles prestam, com segurança, de forma sustentável e no pleno respeito pelos direitos fundamentais dos cidadãos. Com este fim, destina-se a iniciativa a alterar o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e vários atos de execução no sentido de alargar a aplicação do quadro normativo da UE a todos os drones. O primeiro objetivo específico é a eliminação dos obstáculos regulamentares que dificultam a construção e exploração de drones, para que os construtores possam comercializar facilmente os seus produtos e os operadores fornecer serviços à economia. Os obstáculos regulamentares injustificados deverão ser removidos, mas convirá conservar a regulamentação que se justifica, como as normas de segurança essenciais, ou, na sua falta, adotá-la. O segundo objetivo específico é a atenuação dos riscos e problemas decorrentes da utilização de drones, nomeadamente no plano da segurança, operacional e pública, da proteção da privacidade e dos dados e da proteção do ambiente. Para que o público aceite os drones e os passe a considerar um elemento comum do quotidiano, será crucial atacar estes problemas.

Qual o valor acrescentado de medidas a nível da UE?

O setor do transporte aéreo é transnacional em larga medida, requerendo, pela sua própria natureza, regulamentação ao nível da UE para que tenha um nível de segurança elevado. Considerando que as novas tecnologias possibilitam que mesmo os drones superligeiros interfiram com a «aviação tripulada», para a qual a União é competente, a legislação da UE deverá abranger igualmente todos os tipos de drones, para ser coerente e evitar que as operações de drones tenham incidências adversas na segurança das atividades aeronáuticas atuais. Na perspetiva dos drones enquanto «produtos aeronáuticos», os mercados nacionais não têm escala suficiente para desenvolver estas tecnologias globais. O reconhecimento mútuo no mercado interno não é fácil quando há normas e regras nacionais muito detalhadas. Só o estabelecimento de normas básicas da UE para todos os tipos de drones, qualquer que seja a sua massa, pode proporcionar um quadro regulamentar homogéneo para a construção e a exploração de drones no mercado interno da União.

B. Soluções

Que opções legislativas e não-legislativas foram consideradas? Há ou não uma opção preferida? Porquê?

A iniciativa em apreço é de natureza legislativa. Dado que as operações dos drones têm implicações críticas para a segurança da aviação, uma abordagem puramente assente na ação voluntária não seria eficaz para assegurar um nível elevado de desempenho de segurança, consentâneo com o do restante tráfego aéreo. As opções estudadas têm por base a abordagem de regulamentação (sem contar com o cenário de base) e teriam, em qualquer caso, de ser complementadas com atos de execução:

1. Alargamento da legislação e regulamentação aeronáutica a todos os tipos de drones – integração destes aparelhos no quadro normativo da UE seguindo a abordagem tradicional aplicada à aviação civil.

2. Legislação específica para os drones, assente no risco – as regras e os procedimentos de homologação e supervisão basear-se-iam no risco concreto e deixariam de decorrer de forma quase automática das características do drone.

2.1 Aplicação da legislação da UE relativa aos produtos aos drones de baixo risco – os drones pequenos, construídos em série e de baixo risco, à venda no comércio retalhista e na Internet, seriam autorizados ao abrigo de legislação baseada na «nova abordagem» de harmonização da legislação relativa aos produtos.

A subopção 2.1 é a preferida, por tratar os riscos para a segurança de forma menos burocrática. Poder-se-ia incorporar as disposições da regulamentação de segurança especificamente adaptadas aos produtos de série nas normas para a aviação estabelecidas no quadro da opção 2.

Quem apoia que opção?

A adoção de legislação ao nível da UE é apoiada pelas partes interessadas e pelos Estados-Membros (conclusões da Cimeira Europeia de 19 de dezembro de 2013). Na consulta pública, a grande maioria das partes interessadas indicou ser obsoleta a divisão de competências segundo o critério dos 150 kg e a manutenção do *status quo* recebe pouco apoio. Há amplo consenso quanto à necessidade de descartar o fator massa e passar a ter em conta um conjunto de outros fatores, como o tipo de operações, a qualidade do operador do drone, o local da operação e a fiabilidade do sistema (96%). Os construtores e operadores de drones ligeiros e de menor complexidade, em particular, advogam a proporcionalidade das normas com o nível de risco das operações. A opção 2 e a subopção 2.1 propõem essa abordagem, preconizando o ajustamento dos requisitos em função dos riscos das operações.

C. Impacto da opção preferida

Quais os benefícios da opção preferida (se a houver, caso contrário quais as principais)?

A subopção 2.1 estimulará o desenvolvimento do mercado interno dos drones e dos serviços que eles prestam, ao prever normas e regras comuns e a utilização dos instrumentos genéricos de vigilância do mercado para os drones utilizados em operações de baixo risco. Ao mesmo tempo, aplicando as regras proporcionalmente aos riscos evita-se que o segmento de mercado dos pequenos drones (em que operam muitas PME) seja sufocado por excesso de regulamentação. A flexibilidade desta subopção no lidar com um grande leque de riscos operacionais e de tecnologias em constante evolução permitirá a implantação mais rápida de tecnologias novas e, conseqüentemente, a preservação da vantagem competitiva das empresas da UE. Esta é também a opção com mais potencial para manter baixos os custos para as empresas e minimizar a carga administrativa, ao proporcionar um quadro flexível para um conjunto de procedimentos, designadamente de declaração pelo próprio, simples validação ou certificação parcial. Será também eficaz no tratamento dos riscos para a segurança das operações, em particular facilitando a conformidade e também a fiscalização do cumprimento das disposições de segurança pública, proteção da privacidade e proteção do ambiente.

Quais os custos da opção preferida (se a houver, caso contrário quais as principais)?

Os custos da opção preferida deverão ser mantidos num nível baixo. A harmonização das regras e a aprovação técnica ou reconhecimento únicos das licenças de pilotos e operadores baixará os custos das operações transnacionais. O objetivo da opção é manter baixos e proporcionais aos riscos os custos de autorização, mas o impacto global nos custos dependerá das regras de execução e dos requisitos atualmente vigentes nos Estados-Membros. No que respeita aos custos para as autoridades nacionais e europeias, ou seja, os custos associados à regulação, espera-se que possam ser suportados com os recursos existentes. Os custos da supervisão do mercado e da autorização dos drones serão repartidos no âmbito do sistema da AESA considerando a utilização ótima dos recursos, sendo algumas responsabilidades transferidas para as autoridades de polícia e de vigilância do mercado. Em qualquer caso, os custos desta opção serão inferiores aos que resultariam de a UE não tomar qualquer iniciativa.

Quais as incidências nas PME e na competitividade?

As incidências positivas para as pequenas empresas decorrem de a regulamentação ser mais proporcionada e determinada em função do risco, da maior flexibilidade dos meios de dar cumprimento aos requisitos, da maior utilização de normas setoriais, dos procedimentos de certificação simplificados para os drones ligeiros e, portanto, da redução dos custos decorrentes da conformidade com a regulamentação. O objetivo da

proporcionalidade dos requisitos com os riscos visa exatamente manter baixos esses custos e evitar uma carga administrativa desnecessária, em especial para as PME pouco familiarizadas com o sistema tradicional de segurança aeronáutica. Por isso se propõe a utilização do bem conhecido mecanismo de marcação CE. Dispensar a autorização oficial para os drones de baixo risco reduziria os custos decorrentes da conformidade com a regulamentação para muitas empresas e operadores de pequena dimensão com atividade neste segmento de mercado, tornando-os mais competitivos. A única incidência negativa poderá advir da necessidade de ajustamento em resultado da transição do sistema nacional de segurança aeronáutica dos drones das várias categorias de risco (se o houver) para o novo sistema europeu.

Haverá incidências importantes nos orçamentos e nas administrações nacionais?

No tocante aos custos de execução, os Estados-Membros que ainda não introduziram normas específicas para os drones de massa inferior a 150 kg terão de o fazer. A necessidade de formação suplementar vai também ocasionar custos. Os órgãos de vigilância do mercado (organismos notificados) terão de adquirir competências no que respeita aos drones e tecnologias conexas, muito embora este fosse também o caso em alguma medida no cenário de base. As autoridades nacionais da aviação terão de suportar os custos do ajustamento às novas normas e da supervisão de um número crescente de drones e de operações de drones.

Haverá outras incidências importantes?

A iniciativa em apreço reforçará significativamente a segurança do espaço aéreo europeu e poderá contribuir para uma melhor perceção dos drones ao debruçar-se sobre as preocupações principais que eles suscitam. A maior aceitação pública das operações de drones é condição indispensável para a expansão do mercado dos drones.

Proporcionalidade?

A opção preferida deverá contrabalançar a necessidade de haver normas comuns de segurança na Europa e de não onerar desnecessariamente as empresas. Deverá também repartir adequadamente as responsabilidades pelos vários atores no quadro do sistema colaborativo revisto da AESA, deixando grande parte dessas responsabilidades ao nível nacional ou local.

D. Seguimento

Quando será reexaminada a política traçada?

A execução do Regulamento (CE) n.º 216/2008 é objeto de avaliação obrigatória a cada cinco anos, conforme estabelece o artigo 62.º do próprio regulamento. Parte específica do exercício será consagrada à regulação do mercado dos drones.

Bruxelas, 7.12.2015
SWD(2015) 263 final

PART 1/2

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

{ COM(2015) 613 final }

{ SWD(2015) 262 final }

Relatório de síntese

Avaliação do impacto de uma iniciativa política no domínio da segurança aeronáutica e da revisão eventual do Regulamento (CE) n.º 216/2008 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação

A. Necessidade de medidas

Porquê? Que problema se quer resolver?

A iniciativa em apreço consiste no reexame geral do sistema europeu de segurança aeronáutica e do Regulamento (CE) n.º 216/2008, que é o regulamento-quadro da UE que rege a segurança operacional da aviação. O problema tem quatro vertentes: (1) segurança – o sistema atual, embora se tenha mostrado eficaz para assegurar um nível elevado de segurança operacional, poderá não o ser para assegurar que a taxa de acidentes continue a diminuir mesmo que o tráfego cresça (crescimento de 50 % nos 20 próximos anos); (2) excesso de regulação – o sistema de regulação é pesado e gera custos excessivos; (3) evolução do mercado – o quadro normativo não acompanhou a evolução do mercado e das tecnologias aeronáuticas (novos modelos de negócio, novas tecnologias) na última década; (4) supervisão – a capacidade dos Estados-Membros para aplicarem efetivamente a legislação de segurança aeronáutica varia consideravelmente. As causas do problema são: escassez de recursos e utilização ineficiente dos disponíveis, lacunas e incongruências no sistema normativo e uma regulamentação predominantemente prescritiva e de «tamanho único». O problema afeta todos os atores do sistema de segurança aeronáutica e indiretamente o público viajante.

Que se espera conseguir com a iniciativa?

A iniciativa em apreço visa o melhoramento do sistema aeronáutico europeu do ponto de vista da segurança, em todas as suas vertentes, da competitividade e da proteção do ambiente. Enquadra-se igualmente na nova estratégia da Comissão para o setor da aviação e nas prioridades do presidente Juncker, nomeadamente reduzir a burocracia, simplificar os procedimentos e estimular o crescimento económico e a inovação por via de abordagens modernas de regulamentação, nomeadamente assente nos riscos e no desempenho. São objetivos específicos da iniciativa: (1) a eliminação de requisitos desnecessários e a proporcionalidade da regulamentação à luz dos riscos identificados; (2) a integração eficiente e a supervisão eficaz das novas tecnologias e dos avanços do mercado; (3) a instituição de um processo cooperativo de gestão da segurança, que associe a União e os Estados-Membros na identificação e redução dos riscos; (4) a colmatação das lacunas e a coerência do sistema de regulamentação; (5) a criação de um sistema de congregação e partilha de recursos entre os Estados-Membros e a AESA.

Qual o valor acrescentado de medidas a nível da UE?

O setor do transporte aéreo é transnacional em larga medida, requerendo, pela sua própria natureza, regulamentação ao nível da UE. É entendimento geral dos Estados-Membros serem necessárias regras comuns em matéria de segurança aeronáutica para se conseguir um nível de segurança elevado. Haver legislação comum elimina a necessidade de coordenação dos sistemas de regulamentação dos vários Estados-Membros, contribuindo para o aumento da segurança. Só ao nível da UE se pode promover com maior eficácia um sistema europeu comum de segurança, encabeçado pela AESA na qualidade de organismo de regulação e execução. Do mesmo modo, um único sistema europeu de segurança aeronáutica gerará ganhos de eficiência, evitando fragmentações dispendiosas.

B. Soluções

Que opções legislativas e não-legislativas foram consideradas? Há ou não uma opção preferida? Porquê?

A iniciativa em apreço compreende a revisão do Regulamento (CE) n.º 216/2008, sendo portanto de natureza legislativa. Estudaram-se opções em três domínios (sem contar com o cenário de base; opções preferidas em itálico):

1. Gestão e recursos:

1.2 Cooperação reforçada, mantendo o sistema atual

1.3(a) Sistema de supervisão conjunta, com transferência voluntária de competências

1.3(b) *Sistema de supervisão conjunta, com transferência voluntária de competências + mecanismo de supervisão de emergência*

1.4 Autoridade única de segurança aeronáutica na UE

2. Proporcionalidade e desempenho de segurança:

2.2 *Elementos facilitadores de um sistema de segurança proporcional e assente no desempenho*

2.3 Sistema de regulação a dois níveis, prescritivo um, assente no desempenho outro

2.4 Transição para um sistema de regulação inteiramente assente no desempenho

3.1. Lacunas e incongruências – assistência em escala

3.1(B) *Normas setoriais / sem certificação*

3.1(C) Normas de execução / certificação

3.2. Lacunas e incongruências – segurança da aviação contra interferências ilícitas:

3.2(B) Quadro normativo unicamente para os aspetos do projeto na componente segurança

3.2(C) *Abordagem coordenada dos aspetos de segurança em todas as suas vertentes*

3.3. Lacunas e incongruências – ambiente

3.3(B) *Requisitos essenciais da UE para os produtos aeronáuticos, em matéria de proteção do ambiente*

O cenário preferido combina opções de intervenção limitada da UE e compreende medidas de aplicação voluntária.

Quem apoia que opção?

Gestão e qualidade dos recursos: Apoio dos Estados-Membros e do setor à partilha voluntária de recursos (**Op. 1.2 e 1.3(a)**). **Op. 1.3(b) e 1.4:** possível oposição dos Estados-Membros devido aos elementos obrigatórios.

Proporcionalidade e desempenho de segurança: **Op. 2.2:** apoio dos Estados-Membros e do setor. **Op. 2.3:** apoio do setor mas oposição provável dos Estados-Membros devido às complexidades administrativas.

Op. 2.4: a que os Estados-Membros e o setor menos apoiam.

Assistência em escala: apoio geral dos Estados-Membros e do setor, excetuando as companhias aéreas.

Segurança da aviação contra interferências ilícitas: **Op. 3.2(C):** Estados-Membros e setor poderão opor-se à expansão do mandato da AESA.

Ambiente: **Op. 3.3(B):** incontestada, já que as alterações são apenas ao nível da execução, não do âmbito.

C. Impacto da opção preferida

Quais os benefícios da opção preferida (se a houver, caso contrário quais as principais)?

No tocante ao mercado interno haverá incidências positivas nas condições de concorrência, graças a uma supervisão mais uniforme e ao maior leque de possibilidades de demonstração da conformidade, inclusive pela utilização acrescida de normas setoriais. Os custos decorrentes da conformidade com a regulamentação reduzir-se-ão para as empresas, graças à supervisão baseada no risco e à maior proporcionalidade da regulamentação e dos procedimentos (e.g. simplificação dos contratos de locação de aeronaves, simplificação dos procedimentos de certificação de aeronaves ligeiras). A inovação será estimulada graças à regulamentação mais proporcionada e mais assente no desempenho. Do ponto de vista do impacto social, o estímulo à inovação poderá traduzir-se em novos postos de trabalho. A segurança operacional da aviação melhorará, graças a uma melhor supervisão à escala da UE, a um processo cooperativo europeu de gestão da segurança e à colmatação de lacunas na segurança da assistência em escala e na segurança contra interferências ilícitas.

As possibilidades de quantificação do impacto são limitadas, visto que as opções consideram a criação de um quadro normativo e o impacto deste só poderá ser quantificado depois de materializado em medidas concretas (e.g. regras de execução) ou medidas de aplicação voluntária cujo impacto dependerá da sua aceitação.

Quais os custos da opção preferida (se a houver, caso contrário quais as principais)?

No tocante aos custos para as empresas e as administrações nacionais, *vide* as duas secções seguintes. Ao nível da UE, a criação da academia virtual, do repositório central de certificados e da bolsa de peritos e o apoio à elaboração de regulamentação e à realização de inspeções nos domínios da assistência em escala, da proteção do ambiente e da segurança contra interferências ilícitas implicarão um esforço adicional da AESA, cujo custo os recursos existentes ou a cobrança de taxas poderão absorver. A transferência de uma parcela

das taxas de rota do Eurocontrol para a AESA libertaria recursos que poderiam ser utilizados noutras medidas. Não há incidências sociais ou ambientais negativas.

Como serão afetadas as empresas, inclusive as PME e as microempresas?

As incidências positivas para estas empresas decorrem da regulamentação mais proporcionada e mais assente no desempenho, da maior flexibilidade dos meios de dar cumprimento aos requisitos, da maior utilização de normas setoriais, dos procedimentos de certificação simplificados para as aeronaves ligeiras e, portanto, da redução dos custos decorrentes da conformidade com a regulamentação. Poderão introduzir-se mais facilmente novas tecnologias. As PME poderão não beneficiar tanto como as grandes empresas da regulamentação assente no desempenho, mas em contrapartida beneficiarão mais da supervisão baseada no risco, que elimina controlos desnecessários. As companhias aéreas serão afetadas positivamente pela simplificação da aprovação dos contratos de locação e a possível consolidação dos certificados de que uma companhia é titular em vários Estados-Membros. O financiamento das medidas de congregação e partilha de recursos será assegurado pelo setor, com base no princípio do utilizador-pagador, o que poderá afetar as empresas nos Estados-Membros em que a supervisão é financiada pelas receitas fiscais gerais.

Haverá incidências importantes nos orçamentos e nas administrações nacionais?

No tocante aos custos de execução, os Estados-Membros que ainda não introduziram o programa nacional de segurança operacional da aviação terão de o fazer. A necessidade de formação suplementar vai também ocasionar custos. Alguns Estados-Membros terão de adquirir competências nos domínios da cibersegurança e da assistência em escala. No entanto, as medidas propostas serão facultativas, na sua maior parte, e os Estados-Membros decidirão da sua aplicação predominantemente em função de a análise custos-benefícios dar resultados positivos. Suportados os custos iniciais de arranque e de formação, são de esperar reflexos positivos a médio e longo prazo nos recursos das administrações aeronáuticas nacionais, graças aos ganhos de eficiência decorrentes da congregação e partilha de recursos e da supervisão baseada no risco, logo mais direcionada. A agregação e a partilha de recursos serão financiadas pela cobrança de taxas com base no princípio do utilizador-pagador. Como as opções preferidas nos domínios da assistência em escala e da segurança contra interferências ilícitas não implicam novos requisitos de certificação, os custos de supervisão a suportar pelos Estados-Membros não deverão ser significativos.

Haverá outras incidências importantes?

A criação de um sistema de regulamentação que favorece a introdução de novas tecnologias e liberta recursos graças a procedimentos administrativos mais proporcionados terá impacto positivo na competitividade dos fabricantes e das companhias aéreas e em última análise no emprego e no crescimento. Do mesmo modo, a conservação ou mesmo o melhoramento do historial europeu de segurança aeronáutica, graças a processos cooperativos de gestão da segurança, à supervisão baseada no risco e à colmatação de lacunas de segurança na regulamentação, contribuirá para a proteção do público viajante e também para a competitividade (internacional).

D. Seguimento

Quando será reexaminada a política traçada?

A execução do Regulamento (CE) n.º 216/2008 é objeto de avaliação obrigatória a cada cinco anos, conforme estabelece o artigo 62.º do próprio regulamento.