

Jornal Oficial

da União Europeia

L 71



Edição em língua
portuguesa

Legislação

61.º ano

14 de março de 2018

Índice

II Atos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento (UE) 2018/394 da Comissão, de 13 de março de 2018, que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que diz respeito à supressão dos requisitos para as operações aéreas com balões 1
- ★ Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, de 13 de março de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com balões, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho 10
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2018/396 da Comissão, de 13 de março de 2018, que altera o anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum 36

DECISÕES

- ★ Decisão de Execução (UE) 2018/397 do Conselho, de 8 de março de 2018, relativa ao lançamento do intercâmbio automatizado de dados de registo de veículos em Portugal 38

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) 2018/394 DA COMISSÃO

de 13 de março de 2018

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

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o 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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾ estabelece as condições para a segurança de diversos tipos de operações de transporte aéreo com diferentes categorias de aeronaves, incluindo operações com balões.
- (2) O Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão ⁽³⁾ estabelece regras pormenorizadas para as operações de transporte aéreo com balões. A partir da data de aplicação desse regulamento, essas operações devem deixar de estar sujeitas às regras gerais para as operações aéreas estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 965/2012. No entanto, as regras em matéria de supervisão das operações aéreas pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, previstas no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e no seu anexo II, devem continuar a aplicar-se no que respeita às operações aéreas com balões, uma vez que esses requisitos não são específicos de qualquer atividade de operações aéreas, aplicando-se horizontalmente a todas as atividades deste tipo.
- (3) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade, a fim de ter em conta as novas regras aplicáveis às operações aéreas com balões e de clarificar as ditas disposições desse regulamento, se for caso disso.
- (4) Tendo em conta a estreita ligação entre essas disposições, a data de aplicação das alterações ao Regulamento (UE) n.º 965/2012 estabelecidas no presente regulamento deverá ser alinhada com a data de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2018/395.
- (5) A Agência elaborou um projeto de regras de execução que apresentou à Comissão, sob a forma de parecer ⁽⁴⁾, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

⁽¹⁾ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ 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⁾ Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, de 13 de março de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com balões, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (ver página 10 do presente Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ Parecer n.º 01/2016 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 6 de janeiro de 2016, com vista a um Regulamento da Comissão sobre a revisão das regras europeias aplicáveis às operações aéreas com balões.

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

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

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

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

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

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

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

«6. O presente regulamento não se aplica às operações aéreas com aeronaves.»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).»

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

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

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

«Artigo 8.º

Limitações do tempo de voo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 2.º

Entrada em vigor e aplicação

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

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

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

Feito em Bruxelas, em 13 de março de 2018.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

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

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

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

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

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

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

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

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

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

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

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

3) O anexo III é alterado do seguinte modo:

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

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

1) um planador;

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

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

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

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

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

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

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

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

4) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

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

i) O título passa a ter a seguinte redação:

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

ii) É suprimida a alínea d);

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

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

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

ii) É suprimida a alínea d);

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

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

«19) Documentação sobre massa e centragem;»;

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

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

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

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

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

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

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

Não é permitido fumar a bordo dos planadores.»;

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

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

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

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

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

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

i) O título passa a ter a seguinte redação:

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

ii) É suprimida a alínea d);

- b) Na subsecção NCO.GEN.103, a alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) Ter início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação, com exceção dos voos de planadores»;
- c) A subsecção NCO.GEN.105 é alterada do seguinte modo:
- i) No n.º 4, alínea a), as subalíneas iii) e iv) passam a ter a seguinte redação:
- «iii) Os instrumentos e equipamento necessários para a realização do voo estão instalados na aeronave e estão operacionais, salvo se a operação com equipamento inoperacional for permitida pela lista de equipamento mínimo (MEL) ou por outro documento equivalente, se for caso disso, conforme previsto nas subsecções NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 ou NCO.IDE.S.105;
- iv) A massa da aeronave e a localização do centro de gravidade permitem realizar o voo dentro dos limites prescritos nos documentos de aeronavegabilidade»;
- ii) Na alínea f), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
- «1) Manter o cinto de segurança apertado enquanto estiver no seu posto; e»;
- d) É suprimida a subsecção NCO.GEN.106;
- e) No ponto NCO.GEN.135, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), no caso dos voos de planadores, à exceção dos motoplanadores (TMG), os documentos e informações referidos na alínea a), pontos 2 a 8 e 11, 12 e 13, podem ser conservados no veículo de recuperação.»;
- f) É suprimida a subsecção NCO.OP.121;
- g) É suprimida a subsecção NCO.OP.127;
- h) A subsecção NCO.OP.150 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.OP.150 Transporte de passageiros

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

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

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

Não é permitido fumar a bordo dos planadores.»;

- j) É suprimida a subsecção NCO.OP.176;
- k) A subsecção NCO.OP.185 passa a ter a seguinte redação:

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

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

- l) É suprimida a subsecção NCO.OP.215;
- m) A subsecção NCO.POL.100, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) A carga, massa e posição do centro de gravidade (CG) da aeronave devem respeitar as limitações previstas no AFM ou documento equivalente em todas as fases de operação.»;

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

«NCO.POL.105 Pesagem

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

- b) A pesagem deve ser efetuada:

- 1) No caso dos aviões e dos helicópteros, pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada; bem como
- 2) No caso dos planadores, pelo fabricante da aeronave ou de acordo com o disposto no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.»;

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

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

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

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

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

- 6) O anexo VIII é alterado do seguinte modo:

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

- i) O título passa a ter a seguinte redação:

«SPO.GEN.102 Motoplanadores e planadores motorizados»

- ii) É suprimida a alínea d);

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

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

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

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

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

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

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

- e) É suprimida a subsecção SPO.GEN.108;
- f) Na subalínea SPO.GEN.140, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
 - «c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), no caso dos voos de planadores, à exceção dos motoplanadores (TMG), os documentos e informações referidos na alínea a), pontos 1) a 10) e 13) a 19) podem ser transportados no veículo de recuperação.»;
- g) É suprimida a subsecção SPO.OP.121;
- h) É suprimida a subsecção SPO.OP.132;
- i) A subsecção SPO.OP.160 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.OP.160 Uso de auscultadores

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

- j) É suprimida a subsecção SPO.OP.181;
- k) É suprimida a subsecção SPO.OP.225;
- l) A subsecção SPO.POL.100, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
 - «a) A carga, a massa e a posição do centro de gravidade (CG) da aeronave devem respeitar as limitações previstas no manual adequado, em todas as fases de operação.»
- m) A subsecção SPO.POL.105 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.POL.105 Massa e centragem

- a) O operador deve certificar-se de que a massa e o centro de gravidade da aeronave foram determinados por pesagem efetiva antes da entrada em serviço. Os efeitos acumulados das modificações e reparações sobre a massa e a centragem devem ser tidos em conta e ser devidamente documentados. Essas informações devem ser comunicadas ao piloto-comandante. Se os efeitos das modificações sobre a massa e a centragem não forem conhecidos com rigor, a aeronave deve ser submetida a nova pesagem.
- b) A pesagem deve ser efetuada:
 - 1) No caso dos aviões e dos helicópteros, pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada; bem como
 - 2) No caso dos planadores, pelo fabricante da aeronave ou de acordo com o disposto no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.»;
- n) Na subparte D, é suprimida a secção 4;
- o) É suprimida a subsecção SPO.SPEC.PAR.120.

REGULAMENTO (UE) 2018/395 DA COMISSÃO**de 13 de março de 2018****que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com balões, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o 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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) A Comissão deve adotar as disposições de execução necessárias ao estabelecimento das condições de operação de balões em segurança, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, sempre que tais aeronaves satisfazem as condições especificadas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c) desse regulamento.
- (2) Em virtude da natureza específica das operações com balões, é necessário dispor de regras operacionais específicas, estabelecidas num regulamento autónomo. Essas regras devem basear-se nas regras gerais das operações aéreas previstas no Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾, mas devem ser reestruturadas e simplificadas, de maneira a assegurar que sejam proporcionadas e assentem numa abordagem baseada no risco, continuando a garantir que as operações com balões são efetuadas de forma segura.
- (3) No entanto, as regras específicas aplicáveis às operações aéreas com balões não devem estender-se aos requisitos em matéria de supervisão das operações aéreas pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, uma vez que esses requisitos não são específicos a uma atividade de operação aérea específica, mas que se aplicam de forma horizontal a todas as atividades deste tipo. No que diz respeito à supervisão, devem, por conseguinte, continuar a aplicar-se também no que diz respeito às operações aéreas com balões, os requisitos definidos no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e no anexo II do referido regulamento.
- (4) No interesse da segurança e com vista a assegurar a conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008, todos os operadores de balões abrangidos pelo regulamento, à exceção de organizações de conceção ou produção a desempenhar determinadas operações específicas, serão sujeitas a um conjunto de requisitos básicos.
- (5) A fim de oferecer uma proteção suplementar aos passageiros dos balões, devem ser previstas disposições adicionais relativas aos operadores envolvidos em operações comerciais com balões, que deverão ser aplicáveis para além dos requisitos básicos.
- (6) Essas disposições adicionais devem ter em conta a natureza menos complexa das operações comerciais com balões, em comparação com outras formas de aviação comercial, ser proporcionadas e assentar numa abordagem baseada no risco. Por conseguinte, afigura-se adequado substituir a exigência de um certificado aplicável às operações comerciais, estabelecida no artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, por uma exigência de declaração prévia à autoridade competente, bem como fixar regras pormenorizadas que regem tais declarações, assim como determinados outros requisitos adicionais.
- (7) Contudo, considerando o nível de complexidade relativamente inferior e à luz de uma abordagem baseada no risco, os operadores envolvidos em determinadas operações comerciais com balões deviam ser isentos da obrigação de certificação e dos requisitos adicionais supramencionados, nomeadamente o requisito de declaração prévia. Em vez disso, deveriam estar sujeitos apenas aos requisitos básicos definidos no presente regulamento que se aplicam a todas as operações aéreas realizadas com balões abrangidos pelo seu campo de aplicação.
- (8) Por forma a assegurar uma transição harmoniosa e evitar tanto quanto possível quaisquer perturbações aquando da introdução do novo regime específico aplicável às operações com balões estabelecido no presente regulamento, quaisquer certificados, autorizações e homologações emitidos aos operadores de balões em conformidade com as regras aplicáveis antes da data de aplicação do presente regulamento devem continuar a ser

⁽¹⁾ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ 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).

válidos e ser considerados como constituindo uma declaração feita em conformidade com o presente regulamento por um período limitado. Após o termo desse período, todos os operadores envolvidos em operações comerciais com balões devem apresentar uma declaração em conformidade com as disposições do presente regulamento.

- (9) Por forma a assegurar uma transição harmoniosa e dar a todas as partes envolvidas tempo suficiente para se prepararem para a aplicação do novo regime, o presente regulamento deve aplicar-se apenas a partir de uma data posterior adequada.
- (10) A Agência elaborou um projeto de regras de execução que apresentou à Comissão, sob a forma de parecer ⁽¹⁾, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (11) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

- 1. O presente regulamento estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com balões, sempre que tais aeronaves satisfazem as condições estabelecidas no artigo 4.º, n.º 1, nas alíneas b) e c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- 2. O presente regulamento não se aplica às operações aéreas com balões a gás cativos.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Balão», uma aeronave pilotada mais leve do que o ar, não propulsionada por motor, que se mantém em voo através da utilização de um gás mais leve do que o ar ou de um queimador de bordo, incluindo balões a gás, balões de ar quente, balões mistos e, embora propulsionados por motor, dirigíveis de ar quente;
- 2) «Balão a gás», um balão livre cuja sustentação em voo se deve a um gás mais leve do que o ar;
- 3) «Balão a gás cativo», um balão a gás com um cabo tirante que fixa o balão a um ponto fixo durante a operação;
- 4) «Balão livre», um balão que não se encontra permanentemente fixado a um ponto fixo durante a operação;
- 5) «Balão de ar quente», um balão livre cuja sustentação em voo se deve ao ar aquecido;
- 6) «Balão misto», um balão livre cuja sustentação em voo se deve a uma combinação de ar aquecido e de gás mais leve do que o ar e não inflamável;
- 7) «Dirigível de ar quente», um balão de ar quente com um grupo propulsor, cujo motor não é responsável pela sustentação obtida;
- 8) «Voo de competição», qualquer operação aérea com balão realizada para efeitos de participação em corridas ou competições aéreas, incluindo para treino e nas deslocações para e desde o local de realização dessas corridas ou competições aéreas;
- 9) «Demonstração aérea», qualquer operação aérea com balão realizada com o objetivo de propor uma exibição ou espetáculo no quadro de um evento publicitado e aberto ao público, incluindo para treino e nas deslocações para e desde o local de realização do evento publicitado;
- 10) «Voo de iniciação», qualquer operação aérea realizada contra remuneração ou outro tipo de retribuição, que consista numa viagem aérea de curta duração, tendo em vista atrair novos formandos ou novos membros, proposta por uma organização de formação aprovada em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão ⁽²⁾ ou por uma organização criada com o objetivo de promover os desportos aeronáuticos ou a aviação de recreio;

⁽¹⁾ Parecer n.º 01/2016 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 6 de janeiro de 2016, com vista a um Regulamento da Comissão sobre a revisão das regras europeias aplicáveis às operações aéreas com balões.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

- 11) «Estabelecimento principal», os serviços centrais ou a sede social do operador do balão, onde são exercidas as principais funções financeiras e o controlo operacional das atividades referidas no presente regulamento;
- 12) «Acordo de locação sem tripulação», um acordo entre empresas nos termos do qual o balão é operado ao abrigo da responsabilidade do locatário.

Artigo 3.º

Operações aéreas

1. Os operadores de balões devem operar o balão em conformidade com os requisitos estabelecidos na subparte BAS do anexo II.

Contudo, o primeiro parágrafo não é aplicável às entidades de conceção ou de produção em conformidade com os artigos 8.º e 9.º, respetivamente, do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão ⁽¹⁾ e que operam o balão, no âmbito dos seus privilégios, para efeitos da adoção ou modificação de tipos de balão.

2. Em derrogação ao disposto no artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, o requisito de certificação nele previsto não é aplicável aos operadores envolvidos em operações comerciais com balões.

Esses operadores só serão autorizados a exercer tais operações comerciais depois de terem comunicado à autoridade competente a sua capacidade e meios para cumprirem as responsabilidades relacionadas com a operação do balão. Procedem a essa declaração e à operação do balão, além dos requisitos previstos na subparte BAS, em conformidade com os requisitos estabelecidos na subparte ADD do anexo II.

Todavia, o segundo parágrafo não se aplica aos operadores envolvidos nas seguintes operações com balões:

- a) operações de custos partilhados por quatro pessoas ou menos, incluindo o piloto, desde que os custos diretos do voo do balão e uma parte proporcional dos custos anuais decorrentes de armazenamento, seguro e manutenção do balão sejam partilhados por essas pessoas;
- b) voos de competição ou demonstrações aéreas, desde que a remuneração ou qualquer outra retribuição por esses voos se limite à cobertura dos custos diretos do voo do balão e a uma parte proporcional dos custos anuais suportados por armazenamento, seguro e manutenção do balão, e que quaisquer prémios ganhos não excedam o valor especificado pela autoridade competente;
- c) voos de iniciação com quatro pessoas ou menos, incluindo o piloto, e voos para efeitos do lançamento de paraquedas, realizados quer por uma organização de formação com sede num Estado-Membro e que tenha sido aprovada em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 quer por uma organização criada para efeitos da promoção do desporto aéreo ou da aviação de recreio, desde que a organização opere o balão quer por ser sua proprietária, quer por arrendamento em contrato de locação sem tripulação, não gerando o voo lucros distribuídos fora da organização, nem representando esses voos mais do que uma atividade marginal da organização;
- d) voos de treino, efetuados por uma organização de formação com sede num Estado-Membro e que tenha sido aprovada em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

Artigo 4.º

Disposições transitórias

Os certificados, as autorizações e as homologações emitidos aos operadores de balões pelos Estados-Membros antes de 8 de abril de 2019 em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 ou em conformidade com disposições nacionais conformes ao artigo 10.º, n.ºs 2 e 3, e n.º 5, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 965/2012 permanecem válidos até 8 de outubro de 2019.

Até 8 de outubro de 2019, qualquer referência feita no presente regulamento a uma declaração deve igualmente ser entendida como uma referência aos certificados, autorizações e homologações emitidas pelos Estados-Membros antes de 8 de abril de 2019.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

*Artigo 5.º***Entrada em vigor e aplicação**

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

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

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

Feito em Bruxelas, em 13 de março de 2018.

Pela Comissão

O Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

DEFINIÇÕES

[PART-DEF]

Para efeitos do anexo II, entende-se por:

- 1) «Meios de conformidade aceitáveis (AMC)», normas não vinculativas adotadas pela Agência para ilustrar a forma de estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução;
- 2) «Meios de conformidade alternativos (AltMOC)», os meios que propõem alternativas a um meio de conformidade aceitável (AMC) existente ou que propõem novos meios de estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, para os quais a Agência não adotou AMC correspondentes;
- 3) «Piloto-comandante», o piloto designado para estar aos comandos e encarregado da condução segura do voo;
- 4) «Membro da tripulação ou tripulante», uma pessoa designada por um operador para desempenhar funções a bordo do balão ou, estando as funções diretamente ligadas à operação do balão, em terra;
- 5) «Tripulante de voo», tripulante titular de uma licença, encarregado de funções essenciais à operação de uma aeronave durante um período de serviço de voo;
- 6) «Substâncias psicoativas», álcool, opiáceos, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psicoestimulantes, alucinógenos e solventes voláteis, com exceção do café e do tabaco;
- 7) «Acidente», uma ocorrência relacionada com a operação de um balão, que tem lugar entre o momento do início da inflação do balão e o momento de deflação completa do balão, na qual:
 - a) uma pessoa sofre ferimentos graves ou mortais em resultado da sua permanência no balão ou do contacto direto com qualquer parte deste, incluindo partes que se tenham soltado do balão, à exceção dos ferimentos provocados por causas naturais ou que tiverem sido autoinfligidos ou infligidos por terceiros;
 - b) o balão sofre danos ou falhas estruturais que afetam adversamente a sua resistência estrutural, o seu desempenho ou características de voo e que exige uma reparação importante ou a substituição do componente afetado; ou
 - c) o balão desaparece ou fica totalmente inacessível;
- 8) «Incidente», uma ocorrência, à exceção de um acidente, associada à operação de um balão e que afete ou possa afetar a segurança das operações;
- 9) «Incidente grave», uma ocorrência relacionada com a operação de um balão, que tem lugar entre o momento do início da inflação do balão e o momento de deflação completa do balão, na qual há grandes probabilidades de ocorrência de um acidente;
- 10) «Fases críticas de voo», a descolagem, a aproximação final, a aproximação falhada, a aterragem e quaisquer outras fases de um voo que o piloto-comandante determine sejam críticas para a segurança operacional do balão;
- 11) «Manual de voo da aeronave (AFM)», o documento que inclui as limitações operacionais aplicáveis e homologadas e as informações relativas ao balão;
- 12) «Mercadorias perigosas», artigos ou substâncias suscetíveis de constituírem um risco para a saúde, a segurança, os bens ou o meio ambiente, enumerados na lista de mercadorias perigosas constante das instruções técnicas ou classificados em conformidade com as referidas instruções;
- 13) «Instruções técnicas», a última edição em vigor das instruções técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo quaisquer suplementos e adendas, aprovada e publicada pela OACI no documento 9284-AN/905;
- 14) «Local de operação», um local escolhido pelo operador ou pelo piloto-comandante para efetuar uma aterragem, uma descolagem ou operações de carga exterior;
- 15) «Reabastecimento», o reenchimento das garrafas de combustível ou tanques de combustível a partir de uma fonte externa, à exceção da substituição das garrafas de combustível;

- 16) «Noite», o período compreendido entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino. O crepúsculo civil termina ao fim da tarde, quando o centro do disco solar se situa 6 graus abaixo da linha do horizonte e começa de manhã quando o centro do disco solar se situa 6 graus abaixo da linha do horizonte;
 - 17) «Operação especializada com balão», qualquer operação com balão, de cariz comercial ou não, cuja principal finalidade não é o transporte de passageiros com intuito turístico ou para efetuar uma experiência de voo, mas antes as operações com paraquedas, o lançamento de asas-delta, as demonstrações aéreas, os voos de competição ou atividades especializadas semelhantes;
 - 18) «Carga de tráfego», a massa total dos passageiros, bagagens e equipamento de cabina especializado;
 - 19) «Massa em vazio do balão», a massa determinada pela pesagem do balão com todo o equipamento instalado, conforme especificado no AFM;
 - 20) «Acordo de locação sem tripulação», um acordo entre operadores nos termos do qual o balão é operado ao abrigo da responsabilidade do locador;
 - 21) «Balonismo comercial de passageiros (CPB)», uma forma de operação de transporte aéreo comercial com balão em que os passageiros são transportados com intuito turístico ou para efetuar uma experiência de voo, mediante remuneração ou outra retribuição;
 - 22) «Operação de transporte aéreo comercial (CAT)» uma operação realizada por uma aeronave para transportar passageiros, carga ou correio, mediante remuneração ou outra retribuição.
-

ANEXO II

OPERAÇÕES AÉREAS COM BALÃO

[PARTE-BOP]

SUBPARTE BAS

REQUISITOS BÁSICOS OPERACIONAIS

Secção 1

Requisitos Gerais

BOP.BAS.001 Âmbito de aplicação

Em conformidade com o artigo 3.º a presente subparte estabelece os requisitos a cumprir por todos os operadores de balões, exceto as entidades de projeto ou de produção referidas no segundo parágrafo do artigo 3.º, n.º 1.

BOP.BAS.005 Autoridade competente

A autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal ou, se o operador não tiver estabelecimento principal, do lugar onde o operador está estabelecido ou reside. Essa autoridade está sujeita aos requisitos do artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 965/2012, em conformidade com o artigo 1.º, n.º 7, desse regulamento.

BOP.BAS.010 Demonstração de conformidade

- a) O operador deve, sempre que assim for solicitado pela autoridade competente encarregada de verificar o cumprimento permanente pelo operador do disposto no ponto ARO.GEN.300, n.º 2, alínea a), do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012, demonstrar a conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com os requisitos do presente regulamento.
- b) O operador utiliza um dos seguintes meios para demonstrar essa conformidade:
 - 1) Meios de conformidade aceitáveis (AMC);
 - 2) Meios de conformidade alternativos (AltMOC).

BOP.BAS.015 Voos de iniciação

Os voos de iniciação devem ser:

- a) Operados segundo regras de voo visual (VFR), em condições diurnas; e
- b) Supervisionados no que respeita à sua segurança por uma pessoa que tenha sido designada pela organização que efetua os voos de iniciação.

BOP.BAS.020 Resposta imediata a um problema de segurança

O operador deve aplicar:

- a) Medidas de segurança prescritas pela autoridade competente em conformidade com a alínea c) do ponto ARO.GEN.135 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012; e
- b) Diretrizes de aeronavegabilidade e outras informações obrigatórias emitidas pela Agência em conformidade com o artigo 20.º, n.º 1, alínea j), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

BOP.BAS.025 Designação como piloto-comandante

O operador deve designar um piloto-comandante qualificado para o lugar de piloto-comandante de acordo com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

BOP.BAS.030 Responsabilidades do piloto-comandante

a) O piloto-comandante deve:

- 1) Ser responsável pela segurança do balão e das pessoas ou dos bens a bordo durante as operações com balão;
- 2) Ser responsável pelo início, continuação ou conclusão de um voo por motivos de segurança;
- 3) Velar pelo cumprimento de todos os procedimentos operacionais e listas de verificação;
- 4) Só dar início a um voo após certificar-se de que são respeitadas todas as limitações operacionais, a saber:
 - i) o balão cumpre os requisitos de aeronavegabilidade;
 - ii) o balão está devidamente matriculado;
 - iii) os instrumentos e equipamento necessários para a realização do voo estão instalados no balão e estão operacionais;
 - iv) a massa do balão permite realizar o voo dentro dos limites prescritos no AFM;
 - v) todos os equipamentos e bagagens estão adequadamente carregados e acondicionados, e
 - vi) as limitações operacionais do balão especificadas no manual de voo (AFM) não serão excedidas em momento algum durante o voo;
- 5) Certificar-se de que a inspeção pré-voo foi efetuada de acordo com os requisitos do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão ⁽¹⁾;
- 6) Antes do voo, dar instruções às pessoas que assistem ao enchimento e esvaziamento do envelope;
- 7) Certificar-se de que as pessoas que assistem ao enchimento e esvaziamento do envelope usam vestuário de proteção adequado;
- 8) Certificar-se da facilidade de acesso e de utilização imediata do equipamento de emergência;
- 9) Certificar-se de que ninguém fuma a bordo nem na proximidade direta do balão;
- 10) Não autorizar o transporte de pessoas que aparentem estar sob a influência de substâncias psicoativas, de tal modo que possam constituir um risco para a segurança do balão ou dos seus ocupantes ou carga;
- 11) Permanecer sempre aos comandos do balão, exceto se outro piloto assumir essa função;
- 12) Numa situação de emergência que exija decisão e ação imediatas, tomar as medidas que considerar necessárias naquelas circunstâncias. Nesse caso, pode desviar-se das normas, procedimentos operacionais e métodos, na medida do necessário e no interesse da segurança;
- 13) Não continuar um voo para além do local de operação com condições meteorológicas mínimas mais próximo, quando a sua capacidade estiver significativamente reduzida devido a fadiga, doença, falta de oxigénio, ou por qualquer outro motivo;
- 14) Registar os dados de utilização e todas as deficiências conhecidas ou presumidas do balão no final do voo ou série de voos no diário de bordo do balão;
- 15) notificar a autoridade responsável pelas investigações de segurança do Estado em cujo território teve lugar a ocorrência, bem como os serviços de emergência desse Estado, sem demora, pelo meios mais expeditos disponíveis, de qualquer acidente ou incidente grave que envolva o balão;

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

- 16) apresentar, sem demora, um relatório de um ato de interferência ilegal à autoridade competente e informar a autoridade local designada pelo Estado em cujo território teve lugar a interferência ilegal; e
 - 17) informar os serviços de tráfego aéreo (ATS) competentes sobre eventuais condições meteorológicas ou de voo perigosas que tenha observado e que sejam suscetíveis de afetar a segurança de outras aeronaves.
- b) O piloto-comandante não deve desempenhar funções a bordo de um balão numa das seguintes situações:
- 1) Sempre que estiver incapacitado para desempenhar as suas funções por quaisquer motivos como ferimentos, doença, medicação, fadiga ou efeitos de substâncias psicoativas, ou se sentir de algum modo incapacitado;
 - 2) Se não cumprir os requisitos médicos aplicáveis;
- c) Sempre que há tripulação envolvida na operação do balão, o piloto-comandante:
- 1) Deve assegurar que, durante as fases críticas de voo ou sempre que tal seja considerado necessário por razões de segurança, todos os membros da tripulação permanecem nos respetivos postos e não realizam quaisquer atividades além das necessárias à operação segura do balão;
 - 2) Não deve iniciar um voo se algum membro da tripulação estiver incapacitado para desempenhar as suas funções por quaisquer motivos como ferimentos, doença, medicação, fadiga ou efeitos de substâncias psicoativas, ou se sentir de algum modo incapacitado;
 - 3) Não deve continuar um voo para além do local de operação com condições meteorológicas mínimas mais próximo, quando a capacidade de qualquer membro da tripulação estiver significativamente reduzida devido a fadiga, doença, falta de oxigénio, ou por qualquer outro motivo; e
 - 4) Deve assegurar que toda a tripulação pode comunicar numa língua comum.

BOP.BAS.035 Responsabilidades do piloto-comandante

O piloto-comandante tem autoridade para:

- a) dar todas as ordens e tomar todas as medidas adequadas para garantir a segurança do balão, dos seus ocupantes ou da carga transportada; e
- b) se recusar a transportar ou a embarcar passageiros ou carga que possam representar um risco potencial para a segurança do balão ou dos seus ocupantes ou carga.

BOP.BAS.040 Responsabilidades dos membros da tripulação

- a) Os membros da tripulação são responsáveis pelo bom desempenho das suas funções a respeito da operação do balão:
- b) Os membros da tripulação não devem desempenhar funções a bordo do balão caso estejam incapacitados por quaisquer motivos como ferimentos, doença, medicação, fadiga ou efeitos de substâncias psicoativas, ou se sentirem de algum modo incapacitados.
- c) Os membros da tripulação devem comunicar ao piloto-comandante ambas estas ocorrências:
 - 1) Quaisquer erros, falhas, mau funcionamento ou deficiências que considerem poder afetar a aeronavegabilidade ou a segurança das operações do balão, incluindo os sistemas de emergência;
 - 2) Qualquer incidente.
- d) Qualquer membro de tripulação de voo que desempenhe funções para mais de um operador deve:
 - 1) Conservar os respetivos registos individuais relativos aos períodos de voo e aos períodos de repouso, se for caso disso; e
 - 2) Fornecer a cada operador os dados necessários para o planeamento das atividades em conformidade com os requisitos aplicáveis em matéria de limitações de tempo de serviço e de voo e de repouso.

BOP.BAS.045 Conformidade com a legislação, a regulamentação e os procedimentos

- a) O piloto-comandante e todos os demais membros da tripulação devem cumprir o disposto na legislação, na regulamentação e nos procedimentos dos Estados em que são realizadas as operações.
- b) O piloto-comandante deve conhecer a legislação, a regulamentação e os procedimentos pertinentes para o desempenho das suas funções e prescritos para as zonas a sobrevoar, assim como os locais de operação a utilizar e as facilidades à navegação aérea relacionadas.

BOP.BAS.050 Documentos, manuais e informações a bordo

- a) Todos os voos devem dispor, a bordo, dos seguintes documentos, manuais e informações (ou cópias dos mesmos):
 - 1) Limitações operacionais, procedimentos normais, anormais e de emergência e outras informações pertinentes específicas das características operacionais dos balões;
 - 2) Pormenores relativos ao plano de voo ATS depositado, sempre que tal seja requerido em conformidade com a secção 4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão ⁽¹⁾;
 - 3) Cartas aeronáuticas atualizadas e adequadas para a zona de voo prevista.
- b) Todos os voos devem dispor, a bordo, dos seguintes documentos, manuais e informações (ou cópias dos mesmos), que podem também ser conservados no veículo de recuperação:
 - 1) O certificado de matrícula;
 - 2) O certificado de aeronavegabilidade, incluindo os anexos;
 - 3) O manual de voo da aeronave (AFM) ou documento(s) equivalente(s);
 - 4) A licença de radiocomunicações da aeronave, caso o balão disponha de equipamento de radiocomunicações em conformidade com a alínea a) do ponto BOP.BAS.355;
 - 5) O(s) certificado(s) de seguro de responsabilidade civil;
 - 6) O diário de bordo do balão ou documento(s) equivalente(s);
 - 7) Outra documentação eventualmente pertinente para o voo ou exigida pelos Estados implicados na sua realização.
- c) A pedido da autoridade competente, o piloto-comandante ou o operador disponibilizam a essa autoridade a documentação original dentro do prazo especificado pela autoridade, que não pode ser inferior a 24 horas.

BOP.BAS.055 Mercadorias perigosas

- a) O transporte de mercadorias perigosas a bordo do balão deve ser efetuado de acordo com as disposições do anexo 18 da Convenção de Chicago, com a última redação que lhe foi dada e os aditamentos às instruções técnicas.
- b) O piloto-comandante deve tomar todas as medidas razoáveis para evitar o transporte por inadvertência de mercadorias perigosas a bordo do balão.
- c) É considerado autorizado o transporte a bordo do balão de quantidades razoáveis de artigos e substâncias que de outro modo seriam classificados como mercadorias perigosas e que são utilizados para facilitar a segurança de voo, sendo a sua presença a bordo do balão aconselhável para garantir a sua disponibilidade imediata por motivos operacionais, ao abrigo do ponto 2.2.1, alínea a), da parte 1 das instruções técnicas, independentemente de esses artigos e substâncias deverem ser transportados ou se destinarem a ser usados num voo específico. O piloto-comandante deve assegurar que o acondicionamento e o embarque a bordo do balão desses artigos e substâncias é realizado por forma a minimizar os riscos para a tripulação, para os passageiros e para o balão durante a operação.

⁽¹⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, 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 e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

- d) O piloto-comandante ou, estando este incapacitado, o operador, deve comunicar sem demora quaisquer acidentes ou incidentes que envolvam mercadorias perigosas à autoridade responsável pela investigação de segurança do Estado em cujo território a ocorrência teve lugar, aos serviços de emergência desse Estado, a qualquer outra autoridade designada por esse Estado e à autoridade competente.

BOP.BAS.060 Liberação de mercadorias perigosas

- a) O piloto-comandante não deve libertar mercadorias perigosas quando opera o balão sobre zonas densamente povoadas de cidades, vilas ou aglomerações ou sobre concentrações de pessoas ao ar livre.
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), os paraquedistas só podem saltar do balão para realizar demonstrações de paraquedismo sobre áreas densamente povoadas de cidades, vilas ou aglomerações ou sobre concentrações de pessoas ao ar livre quando transportam dispositivos fumígenos, se esses dispositivos tiverem sido fabricados com essa finalidade.

BOP.BAS.065 Diário de bordo do balão

Para cada voo, ou série de voos, todos os dados relativos ao balão, à sua tripulação e a cada viagem devem ser registados sob a forma de um diário de bordo do balão ou documento equivalente.

Secção 2

Procedimentos operacionais

BOP.BAS.100 Utilização de locais de operação

O piloto-comandante deve utilizar apenas locais de operação adequados ao tipo de balão e de operação em causa.

BOP.BAS.105 Procedimentos de atenuação do ruído

O piloto-comandante deve ter em conta os procedimentos operacionais para minimizar o efeito do ruído do sistema de aquecimento, garantindo simultaneamente, contudo, que a segurança prevalece sobre a atenuação do ruído.

BOP.BAS.110 Abastecimento e planeamento de combustível e de lastro

O piloto-comandante só deve iniciar um voo se a reserva de combustível ou lastro a bordo do balão for suficiente para assegurar uma aterragem segura.

BOP.BAS.115 Instruções aos passageiros

O piloto-comandante deve assegurar que, antes da decolagem ou, conforme adequado, durante o voo, são prestadas aos passageiros informações sobre os procedimentos normais, anormais e de emergência.

BOP.BAS.120 Transporte de categorias especiais de passageiros

O piloto-comandante deve assegurar que as pessoas que necessitam de condições e dispositivos especiais, assim como de assistência especial quando se encontram a bordo de um balão são transportadas em condições que assegurem a segurança do balão e das pessoas ou carga nele presentes.

BOP.BAS.125 Apresentação do plano de voo do serviço de tráfego aéreo

- a) Caso não seja apresentado um plano de voo do serviço de tráfego aéreo (ATS) porque este não é exigido em conformidade com o disposto na alínea b) do ponto SERA.4001 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, o piloto-comandante deve apresentar informações adequadas que permitam alertar os serviços para os ativar, se necessário.
- b) Ao operar a partir de um local de operação onde seja impossível apresentar um plano de voo ATS, embora exigido em conformidade com a alínea b) do ponto SERA.4001 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, o piloto-comandante deve apresentar o plano de voo ATS após a decolagem.

BOP.BAS.130 Preparação do voo

Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve tomar conhecimento de todas as informações meteorológicas disponíveis e das informações aeronáuticas adequadas para o voo previsto, que incluem o seguinte:

- a) Uma análise das últimas previsões e boletins meteorológicos disponíveis;
- b) Um plano alternativo na eventualidade de o voo não poder ser concluído conforme planeado.

BOP.BAS.135 Consumo de tabaco a bordo

É proibido fumar a bordo de um balão durante qualquer fase do voo ou na proximidade direta do balão.

BOP.BAS.140 Transporte e uso de armas

- a) O piloto-comandante deve assegurar que ninguém transporta nem usa armas a bordo do balão.
- b) Em derrogação do disposto na alínea a), o piloto-comandante pode autorizar o transporte e a utilização de armas a bordo do balão quando tal for necessário para a segurança da tripulação ou dos passageiros. Em tais casos, o piloto-comandante deve assegurar que as armas se encontram guardadas quando não estiverem em utilização.

BOP.BAS.145 Condições meteorológicas

O piloto-comandante só deve iniciar ou continuar um voo VFR se as últimas informações disponíveis indicarem que as condições meteorológicas ao longo da rota e no destino previsto à hora estimada de utilização são as seguintes:

- a) estarão de acordo com ou acima dos mínimos de operação VFR aplicáveis; e
- b) devem respeitar as limitações meteorológicas especificadas no AFM.

BOP.BAS.150 Condições de descolagem

Antes de iniciar a descolagem, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações mais atualizadas de que dispõe, as condições meteorológicas no local de operação permitirão uma descolagem e uma partida em segurança.

BOP.BAS.155 Condições de aproximação e aterragem

À exceção de situações de emergência, e antes de iniciar a aproximação à terra, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações mais atualizadas de que dispõe, as condições no local de operação permitirão uma aproximação e uma aterragem em segurança.

BOP.BAS.160 Simulação de situações em voo

- a) O piloto-comandante não procede à simulação de situações que exijam a aplicação de procedimentos anormais ou de emergência em caso de transporte de passageiros.
- b) Em derrogação do disposto na alínea a), o piloto-comandante pode simular tais situações, durante operações que não operações comerciais do balão, quando em voos de treino com alunos pilotos ou com passageiros, desde que estes tenham sido devidamente informados e tenham concordado previamente com a simulação.

BOP.BAS.165 Gestão do combustível durante o voo

O piloto-comandante deve certificar-se, através de verificações regulares durante o voo, de que a quantidade de combustível ou de lastro utilizáveis restantes em voo não é inferior à quantidade necessária para concluir o voo previsto, incluindo a reserva para a aterragem.

BOP.BAS.170 Reabastecimento com pessoas a bordo

- a) Os balões não devem ser reabastecidos sempre que haja pessoas a bordo.
- b) Em derrogação à alínea a), o reabastecimento do motor dos dirigíveis de ar quente pode ser efetuado com o piloto-comandante a bordo.

BOP.BAS.175 Utilização do sistema de retenção

Sempre que é requerido um sistema de retenção em conformidade com o ponto BOP.BAS.320, o piloto-comandante deve utilizá-lo pelo menos durante a aterragem.

BOP.BAS.180 Utilização de oxigénio suplementar

O piloto-comandante deve garantir que:

- a) Todos os membros da tripulação que exercem funções essenciais para a operação segura do balão utilizam ininterruptamente oxigénio suplementar sempre que o piloto-comandante determinar que, à altitude do voo previsto, a falta de oxigénio poderia resultar na diminuição das faculdades dos tripulantes; e
- b) há oxigénio suplementar disponível para os passageiros sempre que a falta de oxigénio os possa afetar.

BOP.BAS.185 Limitações operacionais em condições noturnas

- a) Os balões de ar quente:
 - 1) não devem efetuar aterragens durante a noite, exceto em caso de emergência; e
 - 2) podem descolar durante a noite se transportarem combustível ou lastro suficiente para uma aterragem diurna.
- b) Os balões a gás e os balões mistos:
 - 1) não devem efetuar aterragens durante a noite, exceto em caso de emergência ou aterragem de precaução; e
 - 2) podem descolar durante a noite se transportarem combustível ou lastro suficiente para uma aterragem diurna.
- c) Os dirigíveis de ar quente podem ser operados de acordo com as respetivas limitações operacionais e informações homologadas aplicáveis às VFR noturnas.

BOP.BAS.190 Operações especializadas com balões — Avaliação de riscos e lista de verificação

- a) Antes de iniciar uma operação especializada com balão, o piloto-comandante deve efetuar uma avaliação dos riscos, avaliar a complexidade da atividade para determinar os perigos e riscos associados inerentes à operação pretendida e estabelecer medidas de atenuação se for necessário.
- b) As operações especializadas com balões devem ser realizadas em conformidade com uma lista de verificação. O piloto-comandante deve estabelecer a lista de verificação e assegurar que esta é adequada à atividade especializada e ao balão utilizado, com base na avaliação dos riscos e tendo em conta o disposto na presente subparte. A lista de verificação deve estar facilmente acessível em cada voo ao piloto-comandante e demais membros da tripulação, sempre que for relevante para o desempenho das suas funções.
- c) O piloto-comandante deve rever e atualizar regularmente a lista de verificação por forma a ter devidamente em conta a avaliação de riscos.

*Secção 3***Desempenho da aeronave e limitações operacionais****BOP.BAS.200 Limitações operacionais**

O piloto-comandante deve assegurar que, durante a fase de operação, o balão não excede quaisquer das limitações estabelecidas no AFM ou documentos equivalentes.

BOP.BAS.205 Pesagem

- a) A pesagem do balão deve ser efetuada pelo fabricante do balão ou de acordo com o disposto no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
- b) O operador deve certificar-se de que a massa do balão foi determinada por pesagem efetiva antes da sua entrada em serviço. É necessário ter em conta e documentar devidamente os efeitos acumulados das modificações e reparações sobre a massa. Essas informações devem ser comunicadas ao piloto-comandante. Se os efeitos das modificações ou reparações sobre a massa não forem conhecidos, o balão deve ser submetido a nova pesagem.

BOP.BAS.210 Desempenho – disposições gerais

O piloto-comandante só deve operar o balão se o desempenho deste for adequado para cumprir os requisitos previstos no anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 e quaisquer outras restrições aplicáveis ao voo, ao espaço aéreo ou aos locais de operação utilizados, assegurando que quaisquer cartas ou mapas utilizados constituem a última edição disponível.

*Secção 4***Instrumentos e equipamento****BOP.BAS.300 Instrumentos e equipamento — disposições gerais**

- a) Os instrumentos e equipamento requeridos na presente secção devem ser homologados em conformidade com o anexo I do Regulamento (CE) n.º 748/2012, caso uma das condições seguintes seja preenchida:
 - 1) São utilizados para dar cumprimento aos pontos BOP.BAS.355 e BOP.BAS.360;
 - 2) Estão instalados no balão de forma permanente.
- b) Em derrogação ao disposto na alínea a), todos os instrumentos e equipamento a seguir indicados, sempre que requeridos pela presente secção, não carecem de aprovação:
 - 1) instrumentos ou equipamento utilizados pela tripulação de voo para determinar a trajetória de voo;
 - 2) lanternas;
 - 3) relógio de precisão;
 - 4) estojo de primeiros socorros;
 - 5) equipamento de sobrevivência e de sinalização;
 - 6) aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio suplementar;
 - 7) fonte alternativa de ignição;
 - 8) manta corta-fogo ou capa resistente ao fogo;
 - 9) extintor de incêndio portátil;
 - 10) cabo de queda;
 - 11) faca.
- c) Os instrumentos e equipamento não requeridos na presente secção e outros equipamentos não requeridos no presente anexo, mas que sejam transportados a bordo de um balão durante o voo, devem cumprir ambas as seguintes condições:
 - 1) A informação fornecida por estes instrumentos ou equipamento não deve ser usada pela tripulação de voo para cumprir os requisitos essenciais de aeronavegabilidade estabelecidos no anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008;
 - 2) Os instrumentos e equipamento não devem afetar a aeronavegabilidade do balão, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.

- d) Os instrumentos e equipamento devem ser facilmente utilizáveis ou acessíveis a partir do posto do tripulante de voo que necessita de os usar.
- e) Todo o equipamento de emergência obrigatório deve ser facilmente acessível para uso imediato.

BOP.BAS.305 Instrumentos e equipamento mínimo de voo

Em caso de falta, avaria ou inaptidão de algum dos instrumentos ou equipamento requeridos para o voo previsto com o balão, este não pode ser iniciado.

BOP.BAS.310 Luzes

Os balões que realizam voos noturnos devem estar equipados com todas as luzes seguintes:

- a) Uma luz anticolisão;
- b) Um meio para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamento essenciais à segurança operacional do balão;
- c) Uma lanterna.

BOP.BAS.315 Instrumentos e equipamento de voo e de navegação

Os balões que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com ambos os seguintes elementos:

- a) Um indicador da direção de deriva;
- b) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:
 - 1) O tempo, em horas, minutos e segundos;
 - 2) Velocidade vertical, quando previsto no AFM; e
 - 3) Altitude de pressão, quando previsto no AFM ou nos requisitos aplicáveis ao espaço aéreo ou quando a altitude deve ser conhecida para a utilização de oxigénio.

BOP.BAS.320 Sistemas de retenção

Os balões devem estar equipados com um sistema de retenção para o piloto-comandante sempre que o balão estiver equipado com um dos seguintes elementos:

- a) Um compartimento separado para o piloto-comandante;
- b) Janelas de rotação.

BOP.BAS.325 Oxigénio suplementar

Os balões que realizam operações em que é necessário fornecer oxigénio, em conformidade com o ponto BOP.BAS.180, devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas.

BOP.BAS.330 Estojo de primeiros socorros

- a) Os balões devem estar equipados com um estojo de primeiros socorros.
- b) O estojo de primeiros socorros deve:
 - 1) Estar permanentemente acessível; e
 - 2) Ser renovado regularmente.

BOP.BAS.335 Extintores de incêndio portáteis

Os balões, à exceção dos balões a gás, devem estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio portátil.

BOP.BAS.340 Equipamento de salvação e sinalização – Voos sobre a água

O piloto-comandante de um balão que efetua voos sobre a água deve, antes de iniciar o voo, calcular os riscos de vida para os ocupantes em caso de amargem forçada. Nessa base, o piloto-comandante determina a necessidade de transportar equipamento de salvação e sinalização.

BOP.BAS.345 Equipamento de salvação e sinalização – Dificuldades de busca e salvamento

Os balões que efetuam voos sobre áreas em que seja especialmente difícil realizar operações de busca e salvamento devem dispor dos dispositivos de sinalização e do equipamento de salvamento adequados para a área sobrevoada.

BOP.BAS.350 Equipamento diverso

- a) Os balões devem estar equipados com luvas de proteção para cada tripulante.
- b) Os balões mistos, os balões de ar quente e os dirigíveis de ar quente devem estar equipados com todos os seguintes elementos:
 - 1) Uma fonte alternativa e independente de ignição;
 - 2) Um dispositivo de medição e indicação da quantidade de combustível;
 - 3) Uma manta corta-fogo ou capa resistente ao fogo;
 - 4) Um cabo de manobra com, pelo menos, 25 m de comprimento.
- c) Os balões a gás devem estar equipados com ambos os seguintes elementos:
 - 1) Uma faca;
 - 2) Um cabo de queda com, pelo menos, 20 m de comprimento, fabricado com fibras naturais ou material condutor eletrostático.

BOP.BAS.355 Equipamento de radiocomunicações

- a) Os balões devem dispor de equipamento de radiocomunicações de maneira a tornar possível a comunicação exigida em conformidade com o apêndice 4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 e, caso o voo tenha lugar no espaço aéreo de um país terceiro, com a legislação do mesmo.
- b) O equipamento de radiocomunicações deve assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica 121,5 MHz.

BOP.BAS.360 Transponder

Os balões devem dispor de um transponder SSR secundário com todas as capacidades exigidas em conformidade com a alínea b) do ponto SERA.6005 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 e, caso o voo tenha lugar no espaço aéreo de um país terceiro, com a legislação do mesmo.

*SUBPARTE ADD***REQUISITOS ADICIONAIS NO QUE RESPEITA ÀS OPERAÇÕES COMERCIAIS***Secção 1***Requisitos gerais em matéria de organização****BOP.ADD.001 Âmbito de aplicação**

Em conformidade com o artigo 3.º a presente subparte estabelece os requisitos a cumprir, além dos requisitos da subparte BAS, por todos os operadores envolvidos em operações comerciais com balões, exceto os operadores referidos no último parágrafo do artigo 3.º, n.º 2.

BOP.ADD.005 Responsabilidades do operador

- a) O operador é responsável pela operação do balão em conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com os requisitos da presente subparte e com a respetiva declaração.
- b) Todos os voos devem ser operados em conformidade com o manual de operações.
- c) O operador deve assegurar que o balão dispõe dos equipamentos necessários e que as tripulações dispõem das qualificações requeridas para a área e o tipo de operações em causa.
- d) O operador assegura que todos os membros da tripulação designados para ou diretamente envolvidos em operações de voo satisfaçam todas as condições seguintes:
 - 1) Recebem uma formação e instrução corretas;
 - 2) Têm conhecimento das regras e procedimentos aplicáveis ao exercício das suas funções;
 - 3) Demonstraram capacidade comprovada para desempenhar as suas funções específicas;
 - 4) Têm consciência das suas responsabilidades e da relação existente entre as suas obrigações e a operação do balão no seu todo.
- e) O operador deve prever procedimentos e instruções para a realização de operações seguras de cada tipo de balão, incluindo as obrigações e as responsabilidades dos membros da tripulação no que respeita a todos os tipos de operações. Esses procedimentos e instruções não devem obrigar a tripulação, durante as fases críticas do voo, a realizar quaisquer outras atividades que não as necessárias para a operação segura do balão.
- f) O operador define disposições de supervisão da tripulação e do pessoal afeto à operação do balão por pessoas com a experiência adequada e as qualificações necessárias para garantir o cumprimento das normas especificadas no manual de operações.
- g) O operador deve garantir que todos os membros da tripulação e pessoal envolvido na operação do balão estão sensibilizados para a necessidade de aplicar a legislação, regulamentação e procedimentos dos Estados onde são realizadas operações e que sejam pertinentes para o desempenho das suas funções.
- h) O operador deve estabelecer procedimentos de planeamento de voo que garantam a segurança das operações de voo, tendo em conta o desempenho do balão, as limitações operacionais e as condições pertinentes expectáveis na rota a utilizar e nos locais de operação em causa. Esses procedimentos devem constar do manual de operações.

BOP.ADD.010 Notificação dos meios de conformidade alternativos

O operador deve, ao fazer a declaração ao abrigo do ponto BOP.ADD.100, notificar à autoridade competente a lista de meios de conformidade alternativos (AltMoC), caso pretenda utilizar AltMoC para demonstrar a conformidade sempre que lhe for solicitado em consonância com o ponto BOP.BAS.010. Essa lista deve conter referências aos meios de conformidade aceitáveis (AMC) que estes substituem, caso a Agência tenha adotado AMC associados.

BOP.ADD.015 Acesso

- a) Para efeitos do controlo do cumprimento dos requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e dos requisitos do presente regulamento, o operador deve facultar o acesso a qualquer pessoa autorizada pela autoridade competente, a qualquer momento, às suas instalações, balões, documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material pertinente para as suas atividades abrangidas pelo âmbito do presente regulamento, quer se trate de atividades contratadas ou não.
- b) O acesso ao balão deve, em caso de balonismo comercial de passageiros, incluir a possibilidade de entrar e de permanecer no balão durante as operações de voo, exceto se tal puser o voo em perigo.

BOP.ADD.020 Constatações

Após receção da notificação das constatações levantadas pela autoridade competente em conformidade com os pontos ARO.GEN.350, ARO.GEN.355 e ARO.GEN.360 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012, o operador deve ocupar-se de todas as seguintes tarefas:

- a) Identificar as causas profundas da não conformidade;

- b) Definir um plano de medidas corretivas;
- c) Demonstrar a implementação do plano de medidas corretivas para satisfação da autoridade competente dentro do prazo especificado pela mesma em conformidade com o ponto ARO.GEN.350 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

BOP.ADD.025 Comunicação de ocorrências

- a) O operador deve pôr em prática, como parte do seu sistema de gestão, um sistema de comunicação de ocorrências que deve prever a comunicação obrigatória e voluntária em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), o operador comunica à autoridade competente e à organização responsável pela conceção do balão todas as avarias, defeitos técnicos, ultrapassagens de limites técnicos ou ocorrências que coloquem em evidência a existência de informações imprecisas, incompletas ou ambíguas contidas nos dados estabelecidos de acordo com o anexo I do Regulamento (CE) n.º 748/2012 e qualquer outra ocorrência que constitua um incidente, mas não um acidente ou incidentes grave.
- c) O operador toma as medidas necessárias para garantir o cumprimento do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ pelo piloto-comandante, qualquer outro membro da tripulação e todo o seu pessoal a respeito de qualquer incidente grave ou acidente associado à operação de um balão.

BOP.ADD.030 Sistema de gestão

- a) O operador cria, implanta e mantém um sistema de gestão, que inclui todos os elementos seguintes:
 - 1) Hierarquias de responsabilidade e de responsabilização claramente definidas para toda a organização do operador, incluindo a responsabilização direta do administrador encarregado da segurança;
 - 2) Uma descrição da filosofia e dos princípios gerais definidos pelo operador no domínio da segurança, que passam a ser designados por política de segurança;
 - 3) A identificação dos perigos para a segurança da aviação decorrentes das atividades do operador, a avaliação desses perigos e a gestão dos riscos associados, incluindo através da adoção de medidas de redução desses riscos onde for necessário e o controlo da eficácia dessas mesmas medidas;
 - 4) A manutenção de pessoal com formação e competências para desempenhar as funções que lhe incumbem;
 - 5) A documentação de todos os principais processos do sistema de gestão, incluindo o processo de sensibilização do pessoal para as respetivas responsabilidades e o procedimento para alteração dessa documentação;
 - 6) Uma função de controlo do cumprimento dos requisitos do presente anexo por parte do operador. Este controlo do cumprimento deve incluir um sistema de retorno de informação (*feedback*) sobre as constatações ao administrador responsável do operador, de modo a, se necessário, garantir a aplicação efetiva de medidas corretivas;
 - 7) Os procedimentos necessários para assegurar a conformidade com os requisitos dos artigos 4.º, 5.º, 6.º e 13.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014.
- b) O sistema de gestão deve corresponder à dimensão do operador e à natureza e complexidade das atividades desenvolvidas, tendo em conta os perigos e riscos que lhes estão associados.

BOP.ADD.035 Atividades contratadas

Ao contratar qualquer parte da sua atividade abrangida pelo âmbito do presente regulamento, o operador é responsável por assegurar que a organização contratada desenvolve a atividade em conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com os requisitos do presente regulamento. O operador garante igualmente o acesso da autoridade competente à organização contratada para verificar o cumprimento permanente pelo operador dos requisitos aplicáveis.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

BOP.ADD.040 Requisitos do pessoal

- a) O operador nomeia um administrador responsável, que dispõe da autoridade necessária para assegurar que todas as atividades abrangidas pelo âmbito do presente regulamento possam ser financiadas e executadas em conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com os requisitos do presente regulamento. Ao administrador responsável caberá estabelecer e manter um sistema de gestão eficaz.
- b) O operador deve:
 - 1) Identificar as responsabilidades do seu pessoal a fim de que todas as tarefas e atividades sejam executadas;
 - 2) Dispor de pessoal qualificado em número suficiente para realizar essas tarefas e atividades; e
 - 3) Manter registos adequados da experiência, das qualificações e da formação do respetivo pessoal.
- c) O operador deve nomear uma ou mais pessoas responsáveis pela gestão e supervisão da globalidade das seguintes áreas:
 - 1) Operações de voo;
 - 2) Operações em terra;
 - 3) Aeronavegabilidade permanente, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014.

BOP.ADD.045 Requisitos das instalações

O operador dispõe de instalações que são suficientes para permitir o desempenho e a gestão de todas as tarefas e atividades necessárias para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com os requisitos do presente regulamento.

*Secção 2***Declaração, aeronavegabilidade e locação com e sem tripulação****BOP.ADD.100 Declaração**

- a) Na declaração a que se refere o segundo parágrafo do artigo 3.º, n.º 2, o operador deve confirmar que o operador satisfaz e continua a satisfazer os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e os requisitos do presente regulamento.
- b) O operador inclui na declaração todas as seguintes informações:
 - 1) Nome do operador;
 - 2) Lugar em que o operador tem o seu estabelecimento principal;
 - 3) Nome e dados de contacto do administrador responsável do operador;
 - 4) Data de início da operação comercial e, sempre que for caso disso, data em que tem lugar a mudança para uma operação comercial já existente;
 - 5) Relativamente a todos os balões utilizados na operação comercial, tipo de balão, registo, base principal, tipo de operação e entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente.
- c) Sempre que for aplicável, o operador deve anexar à declaração a lista dos meios de conformidade alternativos (AltMoC), em conformidade com o ponto BOP.ADD.010.
- d) Para fazer a declaração, o operador deve utilizar o formulário incluído no apêndice do presente anexo.

BOP.ADD.105 Alterações à declaração e cessação das operações comerciais

- a) O operador deve notificar sem demora a autoridade competente de quaisquer alterações das circunstâncias que afetam a sua conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com os requisitos do presente regulamento, tal como declarado à autoridade competente, assim como das alterações das informações referidas no ponto BOP.ADD.100, alínea b), e da lista de AltMoC referida no ponto BOP.ADD.100, alínea c), tal como incluída ou anexada à declaração.
- b) O operador deve notificar sem demora a autoridade competente sempre que já não se encontrar envolvido em operações comerciais com balões.

BOP.ADD.110 Requisitos de aeronavegabilidade

Os balões devem dispor de um certificado de aeronavegabilidade emitido em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 ou, no caso de um balão registado num país terceiro, deve estar sujeito a um acordo de locação quer com quer sem tripulação, em conformidade com o ponto BOP.ADD.115.

BOP.ADD.115 Locação com tripulação e locação sem tripulação de um balão registado num país terceiro

- a) O operador deve notificar a autoridade competente de qualquer acordo de locação com tripulação ou de locação sem tripulação relativo a um balão registado num país terceiro;
- b) Sempre que um balão registado num país terceiro está sujeito a um acordo de locação com tripulação, o operador deve certificar-se de que o nível de segurança resultante da aplicação das normas de segurança no que respeita à aeronavegabilidade permanente e às operações aéreas a que o operador do país terceiro do balão está sujeito é pelo menos equivalente ao resultante da aplicação dos requisitos do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 e do presente regulamento.
- c) Sempre que um balão registado num país terceiro é sujeito a um acordo de locação sem tripulação, o operador deve assegurar a conformidade com os requisitos essenciais relativos à aeronavegabilidade permanente estabelecidos nos anexos I e IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com os requisitos do presente regulamento.

*Secção 3***Manuais e registos****BOP.ADD.200 Manual de operações**

- a) O operador estabelece um manual de operações.
- b) O teor do manual de operações deve refletir os requisitos estabelecidos no presente anexo e não deve colidir com as informações contidas na declaração do operador.
- c) O manual de operações pode ser estabelecido em partes separadas.
- d) O pessoal do operador deve dispor de um acesso fácil às partes do manual de operações aplicáveis ao exercício das suas funções.
- e) O manual de operações deve ser mantido atualizado. O pessoal do operador deve ser avisado de eventuais alterações às partes do manual de operações aplicáveis ao exercício das suas funções.
- f) O operador deve garantir que as informações utilizadas na base do teor do manual de operações e das respetivas alterações se refletem corretamente no manual de operações.
- g) O operador deve assegurar que todo o pessoal compreende a língua em que foram redigidas as partes do manual de operações que dizem diretamente respeito às suas funções. O conteúdo do manual de operações deve ser apresentado num formato que permita a sua fácil utilização.

BOP.ADD.205 Arquivo

- a) O operador institui um sistema de arquivo de modo a garantir um armazenamento adequado e o rastreio fiável das suas atividades.
- b) O formato dos registos deve ser especificado nos procedimentos do operador ou no seu manual.

Secção 4

Tripulação de voo**BOP.ADD.300 Composição da tripulação de voo**

- a) A composição da tripulação de voo deve corresponder, no mínimo, à especificada no AFM ou nas limitações operacionais prescritas para o balão.
- b) A tripulação de voo deve incluir membros da tripulação de voo adicionais sempre que requerido pelo tipo de operação. O número de tripulantes de voo não deve ser inferior ao especificado no manual de operações.
- c) Todos os tripulantes de voo devem ser titulares de uma licença e de qualificações emitidas ou reconhecidas em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, adequadas às funções que lhes são atribuídas.
- d) Os tripulantes de voo podem ser substituídos durante o voo, nas suas funções aos comandos, por outro tripulante adequadamente qualificado.
- e) Ao contratar tripulantes de voo que prestam serviços por conta própria ou a tempo parcial, o operador deve certificar-se de que estes cumprem todos os seguintes requisitos:
 - 1) Os requisitos da presente subparte;
 - 2) Anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, incluindo os requisitos em matéria de experiência recente;
 - 3) Os limites ao tempo de voo e de serviço e aos requisitos em matéria de tempos de repouso em conformidade com o direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal, tendo em conta todos os serviços prestados pelo membro da tripulação de voo aos outros operadores.

BOP.ADD.305 Designação como piloto-comandante

- a) O operador deve designar um piloto-comandante de entre os tripulantes de voo.
- b) O operador só pode designar um tripulante de voo como piloto-comandante se este tiver:
 - 1) Qualificações para o lugar de piloto-comandante de acordo com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
 - 2) O nível mínimo de experiência especificado no manual de operações; e
 - 3) Um conhecimento adequado da área a sobrevoar.

BOP.ADD.310 Prestação de formação e controlo

Toda a formação e controlo requerido a nível dos membros da tripulação de voo em conformidade com o ponto BOP.ADD.315 deve ser prestado do seguinte modo:

- a) Em conformidade com os programas e planos de formação estabelecidos pelo operador no manual de operações;
- b) Por pessoas adequadamente qualificadas e, no que diz respeito à formação e à verificação de voo, por pessoas qualificadas nos termos do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

BOP.ADD.315 Formação contínua e testes

- a) Os tripulantes de voo devem concluir, a cada dois anos, uma formação contínua de voo e de assistência em terra pertinente para a classe de balões em que desempenham funções, incluindo formação sobre a localização e o manuseamento de todos os equipamentos de emergência e de segurança a bordo;
- b) Os tripulantes de voo devem submeter-se a testes de proficiência do operador para comprovar a sua competência na aplicação dos procedimentos normais, anormais e de emergência, respeitantes aos aspetos pertinentes das atividades especializadas descritas no manual de operações. Ao efetuar esses testes, devem ter-se em devida conta os membros da tripulação que realizam operações VFR noturnas.
- c) O teste de proficiência do operador deve ser válido por um período de 24 meses civis a contar do final do mês durante o qual o teste foi efetuado ou, no caso de este ter sido efetuado nos últimos três meses do prazo de validade do teste anterior, do último dia do prazo de validade desse teste anterior.

Secção 5

Requisitos operacionais gerais**BOP.ADD.400 Responsabilidades do piloto-comandante**

O piloto-comandante deve cumprir ambos os seguintes requisitos:

- a) Os requisitos aplicáveis dos sistemas de comunicação de ocorrências do operador, referidos no ponto BOP.ADD.025;
- b) Os limites ao tempo de voo e de serviço e os requisitos em matéria de tempos de repouso aplicáveis às suas atividades em conformidade com o direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal.

BOP.ADD.405 Responsabilidades do piloto-comandante

Sem prejuízo do disposto no ponto BOP.BAS.035, o operador deve tomar todas as medidas razoáveis para assegurar que todas as pessoas a bordo do balão obedecem a todas as ordens legais dadas pelo piloto-comandante, tendo em vista a segurança do mesmo e das pessoas e carga transportadas ou em terra.

BOP.ADD.410 Tripulante adicional do balão

Caso o balão transporte mais de 19 passageiros, deve estar presente a bordo, pelo menos, um tripulante adicional além dos membros requeridos em conformidade com as alíneas a) e b) do ponto BOP.ADD.300 para prestar assistência aos passageiros em caso de emergência. Esse tripulante adicional deve ter experiência e formação adequadas.

BOP.ADD.415 Aptidão física na sequência de um mergulho de profundidade ou de uma doação de sangue

Os membros da tripulação não devem desempenhar funções a bordo do balão estando a sua aptidão física comprometida na sequência de um mergulho de profundidade ou de uma doação de sangue.

BOP.ADD.420 Língua comum

O operador deve assegurar que toda a tripulação pode comunicar numa língua comum.

BOP.ADD.425 Substâncias psicoativas

O operador deve tomar todas as medidas necessárias para não autorizar o transporte de pessoas a bordo do balão que aparentem estar sob a influência de substâncias psicoativas, de tal modo que possam constituir um risco para a segurança do balão ou dos seus ocupantes ou carga, a bordo ou em terra.

BOP.ADD.430 Perigosidade

O operador deve tomar todas as medidas razoáveis para impedir comportamentos intencionais, irresponsáveis ou negligentes ou omissões que tenham uma das seguintes consequências:

- a) Ponham em perigo o balão ou as pessoas a bordo ou em terra;
- b) Conduzam o balão a pôr em perigo pessoas ou bens, ou permitam que tal aconteça.

BOP.ADD.435 Documentos, manuais e informações a bordo

- a) Todos os voos devem dispor, a bordo, dos seguintes documentos, manuais e informações (ou cópias dos mesmos):
 - 1) Declaração a apresentar pelo operador;
 - 2) Informações sobre os serviços de busca e salvamento na zona de voo prevista;
 - 3) Plano de voo operacional.

- b) Os seguintes documentos, manuais e informações (originais) devem ser guardados em local seguro, e não a bordo do balão durante o voo:
- 1) Documentos, manuais e informações referidos na alínea a), sempre que houver cópias a bordo do balão durante o voo;
 - 2) Partes do manual de operações ou procedimentos operacionais normalizados (SOP) relevantes para as funções dos tripulantes, que devem ser de fácil acesso para estes;
 - 3) Listas de passageiros, sempre que há passageiros a bordo;
 - 4) A documentação referente à massa referida na alínea c) do ponto BOP.ADD.600.
- c) A pedido da autoridade competente, o piloto-comandante ou o operador disponibilizam a essa autoridade os documentos, manuais e informações originais dentro do prazo especificado pela autoridade, que não pode ser inferior a 24 horas.

BOP.ADD.440 Mercadorias perigosas

O operador deve:

- a) Estabelecer procedimentos que garantam a adoção de todas as medidas razoáveis para evitar o transporte por inadvertência de mercadorias perigosas a bordo do balão; e
- b) Fornecer aos tripulantes todas as informações necessárias que lhes permitam realizar as suas funções a respeito de quaisquer mercadorias perigosas transportadas ou destinadas a ser transportadas a bordo do balão.

Secção 6

Procedimentos operacionais

BOP.ADD.500 Cálculos do combustível ou lastro

O operador assegura que os cálculos relativos ao combustível de reserva ou ao lastro são documentados num plano de voo operacional.

BOP.ADD.505 Transporte de categorias especiais de passageiros

O operador deve estabelecer procedimentos para o transporte das pessoas que necessitam de condições e dispositivos especiais, assim como de assistência especial quando se encontram a bordo de um balão, em condições que assegurem a segurança do balão e das pessoas ou carga nele presentes.

BOP.ADD.510 Operações especializadas com balões comerciais — procedimentos operacionais normalizados

Sem prejuízo do disposto no ponto BOP.BAS.190:

- a) Antes de iniciar uma operação especializada com balão comercial, o operador deve efetuar uma avaliação dos riscos, avaliando a complexidade da operação pretendida para determinar os perigos e riscos associados inerentes à operação e estabelecer medidas de atenuação se for necessário.
- b) Com base na avaliação dos riscos, o operador deve, antes de iniciar a operação especializada com balão comercial, estabelecer procedimentos operacionais normalizados (SOP) adequados à operação pretendida e ao balão utilizado. Os SOP devem ser parte do manual de operações ou devem ser estabelecidos num documento separado. O operador deve rever e atualizar regularmente os SOP por forma a ter devidamente em conta a avaliação dos riscos.
- c) O operador deve assegurar que as operações especializadas com balão comercial são realizadas em conformidade com os SOP.

*Secção 7***Desempenho e limitações operacionais****BOP.ADD.600 Sistema de cálculo da massa**

- a) O operador deve estabelecer um sistema que especifica a forma precisa de calcular os elementos indicados a seguir relativamente a cada voo, para o piloto-comandante poder verificar o cumprimento das limitações previstas no AFM:
 - 1) Massa do balão em vazio;
 - 2) Massa da carga de tráfego;
 - 3) Massa do combustível ou do lastro;
 - 4) Massa à decolagem;
 - 5) Carregamento do balão, sob a supervisão do piloto-comandante ou de pessoal qualificado;
 - 6) Preparação e disposição de toda a documentação.
 - b) O piloto-comandante deve poder reproduzir o cálculo da massa com base em cálculos eletrónicos.
 - c) A documentação sobre a massa, com especificação dos elementos dispostos na alínea a), deve ser preparada antes de cada voo e constar de um plano de voo operacional.
-

Apêndice

DECLARAÇÃO

Em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão.

Operador

Nome:

Lugar em que o operador tem o seu estabelecimento principal.

Nome e dados de contacto do administrador responsável:

Operação do balão

Data de início da operação comercial e, sempre que for caso disso, data em que tem lugar a mudança para uma operação comercial já existente.

Informações sobre balão/ões utilizado(s), operação/ões comercial/ais e gestão da aeronavegabilidade permanente: ⁽¹⁾

Tipo de balão	Registo do balão	Base principal	Tipo(s) de operação ⁽²⁾	Entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente ⁽³⁾

Sempre que for aplicável, lista dos AltMoC com referências aos AMC associados (anexo à presente declaração):

Declarações

- ☐ O operador cumpre, e continuará a cumprir, os requisitos essenciais previstos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 bem como os requisitos do Regulamento (UE) 2018/395.

Nomeadamente, o operador põe em prática as suas operações comerciais em conformidade com os seguintes requisitos da subparte ADD do anexo II do Regulamento (UE) 2018/395.

- ☐ A documentação do sistema de gestão, incluindo o manual de operações, cumpre os requisitos da subparte ADD e todos os voos serão realizados em conformidade com o disposto no manual de operações, tal como requerido no ponto BOP.ADD.005, alínea b), da subparte ADD.
- ☐ Todos os balões operados dispõem quer de um certificado de aeronavegabilidade emitido em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, quer cumprem os requisitos específicos de aeronavegabilidade aplicáveis aos balões registados num país terceiro e sujeitos a um acordo de locação com tripulação ou a um acordo de locação sem tripulação, conforme requerido pelos pontos BOP.ADD.110 e BOP.ADD.115, alíneas b) e c), da subparte ADD.

- ☐ Todos os membros da tripulação de voo possuem uma licença e qualificações emitidas ou aceites em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, conforme requerido no ponto BOP.ADD.300, alínea c), da subparte ADD.
- ☐ O operador notifica a autoridade competente de quaisquer alterações nas circunstâncias que afetam a sua conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com os requisitos do Regulamento (UE) 2018/395, tal como se declara à autoridade competente através da presente declaração, e de quaisquer alterações às informações e listas de AltMoC incluídas e anexadas à presente declaração, tal como requerido no ponto BOP.ADD.105, alínea a), da subparte ADD.
- ☐ O operador confirma que todas as informações incluídas na presente declaração, incluindo os seus anexos, são completas e corretas.

Data, nome e assinatura do administrador responsável

- (¹) Preencher o quadro. Caso não haja espaço suficiente para enumerar as informações, estas devem ser enunciadas num anexo em separado. O anexo deve ser datado e assinado.
- (²) «Tipo(s) de operação» refere-se ao tipo de operação comercial realizada com o balão.
- (³) As informações sobre a entidade responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente devem incluir o nome da entidade, o endereço e a referência de homologação.

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/396 DA COMISSÃO**de 13 de março de 2018****que altera o anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho, de 23 de julho de 1987, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 9.º, n.º 1, alínea e),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CEE) n.º 2658/87 estabelece uma nomenclatura das mercadorias (a seguir designada «Nomenclatura Combinada» ou «NC») que figura no seu anexo I.
- (2) A Nota Complementar 10 do Capítulo 22 da Segunda Parte da NC estabelece que, para aplicação das subposições 2206 00 31 e 2206 00 39, as bebidas fermentadas, outras que não as que se apresentem em garrafas fechadas por uma rolha em forma de cogumelo, fixa por açaimes ou grampos, com uma sobrepressão igual ou superior a 1,5 bar, medida à temperatura de 20 °C, consideram-se como «espumantes ou espumosas».
- (3) A Nota de subposição 1 do Capítulo 22 da Segunda Parte da Nomenclatura Combinada estabelece que na aceção da subposição 2204 10, consideram-se «vinhos espumantes e vinhos espumosos» os vinhos que apresentem, quando conservados à temperatura de 20 °C em recipientes fechados, uma sobrepressão igual ou superior a 3 bar.
- (4) A Diretiva 92/83/CEE do Conselho ⁽²⁾ dispõe que as «outras bebidas espumantes fermentadas», abrangidas não só pelas posições 2204 e 2205 mas também pelo código NC 2206 00 91, como era aplicável à data da adoção da Diretiva (atualmente códigos NC 2206 00 31 e 2206 00 39), têm uma sobrepressão igual ou superior a 3 bar.
- (5) Não se justifica, do ponto de vista científico ou de outra maneira, haver diferentes limiares no que respeita a uma sobrepressão para bebidas espumantes fermentadas, independentemente da sua classificação nos códigos NC 2204, 2205 ou 2206.
- (6) No interesse da segurança jurídica, é necessário alterar a Nota Complementar 10 do Capítulo 22 da Segunda Parte da NC, substituindo o atual limiar de «igual ou superior a 1,5 bar» por «igual ou superior a 3 bar».
- (7) A fim de assegurar a coerência e a interpretação uniforme da Nomenclatura Combinada em toda a União no que diz respeito à definição de «bebidas espumantes», deve ser alterada a Nota Complementar 10 do Capítulo 22 da Segunda Parte da Nomenclatura Combinada.
- (8) O Regulamento (CEE) n.º 2658/87 deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (9) O Comité do Código Aduaneiro não emitiu parecer no prazo fixado pelo seu Presidente,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

No Capítulo 22 da Segunda Parte da Nomenclatura Combinada que figura no anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87, o segundo travessão da Nota Complementar 10 passa a ter a seguinte redação:

«— as bebidas fermentadas, que se apresentem de qualquer outra forma, com uma sobrepressão igual ou superior a 3 bar, medida à temperatura de 20 °C.».

⁽¹⁾ JO L 256 de 7.9.1987, p. 1.

⁽²⁾ Diretiva 92/83/CEE do Conselho, de 19 de outubro de 1992, relativa à harmonização da estrutura dos impostos especiais sobre o consumo de álcool e bebidas alcoólicas (JO L 316 de 31.10.1992, p. 21).

Artigo 2.º

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 13 de março de 2018.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNKER

DECISÕES

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/397 DO CONSELHO

de 8 de março de 2018

relativa ao lançamento do intercâmbio automatizado de dados de registo de veículos em Portugal

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Decisão 2008/615/JAI do Conselho, de 23 de junho de 2008, relativa ao aprofundamento da cooperação transfronteiras, em particular no domínio da luta contra o terrorismo e a criminalidade transfronteiras ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 33.º,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 25.º, n.º 2, da Decisão 2008/615/JAI, a transmissão de dados pessoais ao abrigo da referida decisão só pode ser efetuada quando as disposições gerais relativas à proteção de dados previstas no capítulo 6 dessa decisão tenham sido incorporadas na legislação nacional, no território dos Estados-Membros que participem nessa transmissão.
- (2) O artigo 20.º da Decisão 2008/616/JAI do Conselho ⁽³⁾ dispõe que a verificação do cumprimento da condição referida no considerando 1, no que respeita ao intercâmbio automatizado de dados nos termos do capítulo 2 da Decisão 2008/615/JAI, seja efetuada com base num relatório de avaliação, que, por sua vez, se baseia num questionário, numa visita de avaliação e num ensaio-piloto.
- (3) Nos termos do capítulo 4, ponto 1.1, do anexo da Decisão 2008/616/JAI, o questionário elaborado pelo grupo de trabalho competente do Conselho diz respeito a cada intercâmbio automático de dados e cada Estado-Membro deve responder logo que considere que preenche os requisitos para o intercâmbio de dados na categoria de dados em causa.
- (4) Portugal respondeu ao questionário sobre proteção de dados e ao questionário sobre o intercâmbio de dados de registo de veículos (DRV).
- (5) Portugal executou com êxito um ensaio-piloto com os Países Baixos.
- (6) Foi efetuada uma visita de avaliação a Portugal, tendo o relatório correspondente sido elaborado pela equipa de avaliação neerlandesa, espanhola e eslovaca e transmitido ao grupo de trabalho competente do Conselho.
- (7) Foi apresentado ao Conselho um relatório de avaliação global, que sintetiza os resultados do questionário, da visita de avaliação e do ensaio-piloto sobre intercâmbio de DRV.
- (8) Em 12 de outubro de 2017, o Conselho, tendo registado o acordo de todos os Estados-Membros vinculados pela Decisão 2008/615/JAI, concluiu que Portugal aplicou integralmente as disposições gerais relativas à proteção de dados previstas no capítulo 6 da Decisão 2008/615/JAI.
- (9) Por conseguinte, para efeitos de consulta automatizada de DRV, Portugal deverá ser habilitado a receber e a transmitir dados pessoais nos termos do artigo 12.º da Decisão 2008/615/JAI.
- (10) O artigo 33.º da Decisão 2008/615/JAI confere competências de execução ao Conselho com vista à adoção das medidas necessárias à execução dessa decisão, em especial no que se refere à receção e à transmissão de dados pessoais nela previstas.

⁽¹⁾ JO L 210 de 6.8.2008, p. 1.

⁽²⁾ Parecer de 7 de fevereiro de 2018 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽³⁾ Decisão 2008/616/JAI do Conselho, de 23 de junho de 2008, referente à execução da Decisão 2008/615/JAI, relativa ao aprofundamento da cooperação transfronteiras, em particular no domínio da luta contra o terrorismo e da criminalidade transfronteiras (JO L 210 de 6.8.2008, p. 12).

- (11) Uma vez que estão preenchidas as condições que desencadeiam o exercício dessas competências de execução e que foi seguido o procedimento aplicável, deverá ser adotada uma decisão de execução relativa ao lançamento do intercâmbio automatizado de DRV em Portugal, a fim de permitir que esse Estado-Membro receba e transmita dados pessoais nos termos do artigo 12.º da Decisão 2008/615/JAI.
- (12) A Dinamarca, a Irlanda e o Reino Unido estão vinculados pela Decisão 2008/615/JAI, pelo que participam na adoção e na aplicação da presente decisão que dá execução à Decisão 2008/615/JAI,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Para efeitos de consulta automatizada de dados de registo de veículos, Portugal está habilitado a receber e a transmitir dados pessoais nos termos do artigo 12.º da Decisão 2008/615/JAI, a partir de 15 de março de 2018.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

A presente decisão é aplicável nos termos dos Tratados.

Feito em Bruxelas, em 8 de março de 2018.

Pelo Conselho

O Presidente

V. RADEV

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT