

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B** **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 Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 79 de 19.3.2008, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► M1	Regulamento (CE) n.º 690/2009 da Comissão de 30 de Julho de 2009	L 199	6	31.7.2009
► M2	Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de Outubro de 2009	L 309	51	24.11.2009
► M3	Regulamento (UE) n.º 6/2013 da Comissão de 8 de janeiro de 2013	L 4	34	9.1.2013

Retificado por:

- **C1** Retificação, JO L 272 de 13.9.2014, p. 19 (1108/2009)



**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
Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE)
n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Deverá garantir-se em permanência, na aviação civil, um nível de protecção elevado e uniforme dos cidadãos europeus, através da aprovação de normas de segurança comuns e de medidas que assegurem que os produtos, as pessoas e as organizações obedecem na Comunidade a essas normas e às normas de protecção ambiental. Tal deverá contribuir para facilitar a livre circulação das mercadorias, das pessoas e das organizações no mercado interno.
- (2) Além disso, as aeronaves de países terceiros operadas para viagens com destino ao território em que o Tratado é aplicável, neste território ou a partir dele, deverão estar sujeitas a uma supervisão adequada a nível comunitário, nos limites estabelecidos pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944 («Convenção de Chicago») da qual todos os Estados-Membros são partes.
- (3) A Convenção de Chicago estabelece já requisitos mínimos de segurança, bem como de protecção ambiental para a aviação civil. Os requisitos essenciais comunitários e as normas aprovadas para a sua execução deverão garantir o cumprimento pelos Estados-Membros das obrigações decorrentes da Convenção de Chicago, incluindo as obrigações para com países terceiros.
- (4) A Comunidade deverá definir, de acordo com as normas e práticas recomendadas estabelecidas pela Convenção de Chicago, requisitos essenciais aplicáveis a produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, a pessoas e organizações envolvidas na operação de

⁽¹⁾ JO C 185 de 8.8.2006, p. 106.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Março de 2007 (JO C 301 E de 13.12.2007, p. 103), posição comum do Conselho de 15 de Outubro de 2007 (JO C 277 E de 20.11.2007, p. 8) e posição do Parlamento Europeu de 12 de Dezembro de 2007. Decisão do Conselho de 31 de Janeiro de 2008.

▼B

aeronaves, e a pessoas e produtos envolvidos na formação e nos exames médicos dos pilotos. Deverá ser atribuída à Comissão competência para elaborar as regras de execução necessárias.

- (5) Não seria adequado submeter todas as aeronaves a regras comuns, em especial as aeronaves de concepção simples, as operadas principalmente numa base local, as construídas por amadores, as particularmente raras ou as que existem em número reduzido; estas aeronaves deverão, por conseguinte, permanecer sob o controlo regulamentar dos Estados-Membros, sem qualquer obrigação imposta pelo presente regulamento a outros Estados-Membros de reconhecerem essas regulamentações nacionais. Convém, contudo, tomar medidas proporcionais para aumentar, de forma geral, o nível de segurança da aviação de recreio. Deverão, nomeadamente, ser tidos em conta aviões e helicópteros com uma baixa massa máxima à descolagem e cujo desempenho tem vindo a melhorar, que podem circular em toda a Comunidade e que são produzidos industrialmente. A respectiva regulamentação pode, por conseguinte, ser feita de forma mais adequada a nível comunitário a fim de garantir o nível necessário e uniforme de segurança e de protecção ambiental.
- (6) O âmbito da acção da Comunidade deverá ser claramente definido de modo a que as pessoas, organizações e produtos abrangidos pelo presente regulamento e pelas respectivas regras de execução possam ser identificados sem ambiguidades. Este âmbito deverá ser claramente definido através da referência a uma lista de aeronaves que ficam isentas da aplicação do presente regulamento.
- (7) Os produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, os operadores envolvidos no transporte aéreo comercial, bem como os pilotos e as pessoas, produtos e organizações envolvidas na sua formação e exame médico, deverão ser certificados ou licenciados após comprovação de que cumprem os requisitos essenciais a estabelecer pela Comunidade em conformidade com as normas definidas pela Convenção de Chicago. Deverá ser atribuída à Comissão competência para elaborar as regras de execução necessárias a fim de se estabelecer as condições para a emissão do certificado ou as condições para a sua substituição por uma declaração de capacidade, tendo em conta os riscos inerentes aos diferentes tipos de operações, tais como certos tipos de trabalho aéreo e voos locais com pequenas aeronaves.
- (8) No que se refere a operações não comerciais, as regras operacionais e de licenciamento deverão ser adaptadas à complexidade da aeronave a qual deverá ser definida.
- (9) As prerrogativas decorrentes da licença de piloto de recreio deverão ser limitadas pela formação recebida para obter as respectivas qualificações, nos termos das regras de execução.
- (10) A fim de atingir os objectivos comunitários em matéria de livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços, bem como em matéria de política comum de transportes, os Estados-Membros deverão, sem quaisquer exigências ou avaliação suplementares, reconhecer os produtos, peças e equipamentos, organizações ou pessoas certificados em conformidade com o presente regulamento e com as suas regras de execução.
- (11) Deverá prever-se a flexibilidade suficiente para fazer face a circunstâncias especiais, tais como medidas urgentes de segurança ou necessidades operacionais imprevistas ou com limitações. Deverão ser tomadas disposições de modo a conseguir-se por outros meios um nível de segurança equivalente. Os Estados-Membros

▼B

deverão ter a possibilidade de conceder isenções dos requisitos do presente regulamento e das suas regras de execução, desde que sejam estritamente limitadas no seu objectivo e sejam sujeitas a um controlo adequado por parte da Comunidade.

- (12) É necessário reorganizar melhor todos os domínios abrangidos pelo presente regulamento por forma a que certas tarefas, actualmente desempenhadas ao nível da Comunidade ou a nível nacional, passem a ser executadas por um único organismo especializado. É, por conseguinte, indispensável, dentro da estrutura institucional da Comunidade e com o equilíbrio de poderes existente, criar uma Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada «Agência»), independente no plano técnico e dotada de autonomia jurídica, administrativa e financeira. Para o efeito, é necessário e adequado dar-lhe a forma de organismo comunitário, com personalidade jurídica e apto a exercer a competência de execução que lhe é conferida pelo presente regulamento.
- (13) No sistema institucional da Comunidade, a aplicação da legislação comunitária é, em primeiro lugar, da responsabilidade dos Estados-Membros. As tarefas de certificação requeridas pelo presente regulamento e as respectivas regras de execução devem pois ser executadas a nível nacional. Em certos casos claramente definidos, porém, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação deverá ser igualmente competente para executar tarefas de certificação, tal como especificado no presente regulamento. Pela mesma razão, a Agência deverá ser autorizada a aprovar as medidas necessárias relativas à operação das aeronaves, à qualificação das tripulações ou à segurança das aeronaves de países terceiros, quando esta for a melhor maneira de garantir a uniformidade e de facilitar o funcionamento do mercado interno.
- (14) O Regulamento (CE) n.º 2115/2005 ⁽¹⁾ impõe à Agência um dever de comunicação de qualquer informação útil à actualização da lista comunitária de transportadoras aéreas que, por razões de segurança, estão proibidas de operar na Comunidade. Se, ao abrigo do presente regulamento, a Agência recusar a concessão de uma certificação a uma transportadora aérea, deverá comunicar à Comissão todas as informações justificativas da recusa, a fim de que o nome da transportadora seja inscrito, se necessário, na referida lista comunitária.
- (15) O funcionamento eficaz de um sistema comunitário de segurança da aviação civil nos domínios abrangidos pelo presente regulamento exige uma cooperação reforçada entre a Comissão, os Estados-Membros e a Agência para detectar situações de insegurança e tomar as medidas correctivas adequadas.
- (16) A promoção de uma «cultura da segurança» e o correcto funcionamento de um sistema regulamentar nos domínios abrangidos pelo presente regulamento exigem que os incidentes e ocorrências sejam espontaneamente comunicados pelas pessoas que os

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora (JO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

▼B

testemunham. Essa comunicação seria facilitada pela criação de um ambiente não punitivo, devendo ser tomadas medidas adequadas pelos Estados-Membros para assegurar a protecção dessas informações e de quem as comunica.

- (17) É conveniente tomar com urgência medidas baseadas nos resultados das investigações sobre os acidentes aéreos, em especial quando se apurem defeitos de concepção e/ou aspectos operacionais das aeronaves, por forma a garantir a confiança dos consumidores no transporte aéreo.
- (18) Para ajudar a alcançar os objectivos de segurança do presente regulamento, a Comunidade deverá dispor de poderes para impor sanções pecuniárias a titulares de certificados e homologações emitidos pela Agência. Em conformidade com o ordenamento jurídico comunitário, tais sanções pecuniárias deverão ser impostas pela Comissão, agindo sob recomendação da Agência. Convém frisar que, mediante a introdução de sanções pecuniárias, a Comissão estará em condições de dar uma resposta mais matizada, flexível e graduada a um incumprimento das normas, se comparada com a retirada de um certificado.
- (19) Uma vez que todas as decisões aprovadas pela Comissão ao abrigo do presente regulamento estão sujeitas ao controlo do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias nas condições estabelecidas no Tratado, o Tribunal de Justiça deverá dispor, em conformidade com o artigo 229.º do Tratado, de plena jurisdição no que se refere às decisões pelas quais a Comissão aplica coimas ou sanções pecuniárias compulsórias de carácter periódico.
- (20) Para dar resposta às crescentes apreensões sobre a saúde e o bem-estar dos passageiros durante os voos, é necessário conceber aeronaves que protejam melhor a segurança e a saúde dos passageiros.
- (21) Os objectivos do presente regulamento podem ser eficazmente alcançados pela cooperação com países terceiros. Nesse caso, as disposições do presente regulamento e as suas regras de execução podem ser adaptadas através de acordos celebrados entre a Comunidade e esses países. Na ausência de tais acordos, os Estados-Membros deverão, no entanto, ter a possibilidade de reconhecer as homologações concedidas pelas autoridades de países terceiros a produtos, peças e equipamentos, pessoas e organizações estrangeiras, sob reserva de um controlo adequado por parte da Comunidade.
- (22) A fim de coadjuvar adequadamente a Comunidade, a Agência deverá poder desenvolver a sua competência técnica em todos os aspectos relacionados com a segurança da aviação civil e da protecção ambiental abrangidos pelo presente regulamento. Deverá assistir a Comissão na preparação da legislação necessária, assim como os Estados-Membros e a indústria na aplicação dessa legislação. Deverá poder aprovar especificações de certificação e outros documentos de orientação, bem como redigir conclusões técnicas e emitir certificados a pedido, e deverá assistir a Comissão no acompanhamento da aplicação do presente regulamento e das suas regras de execução, devendo ser-lhe conferida a autoridade necessária para desempenhar as suas funções.
- (23) A Comissão e os Estados-Membros deverão estar representados no Conselho de Administração, para que possam exercer um controlo efectivo sobre a actividade da Agência. Esse Conselho de Administração deverá dispor dos poderes necessários para elaborar o orçamento, verificar a sua execução, aprovar as regras financeiras apropriadas, estabelecer procedimentos transparentes no tocante à tomada de decisões pela Agência e nomear o director executivo. A Agência deverá ainda estar habilitada a dedicar-se à investigação e a organizar um processo de coordenação

▼B

adequado com a Comissão e os Estados-Membros. É desejável que a Agência assista a Comunidade e os Estados-Membros no plano das relações internacionais, nomeadamente na harmonização das normas, no reconhecimento mútuo de homologações e na cooperação técnica, e tenha poderes para estabelecer as relações apropriadas com as autoridades aeronáuticas dos países terceiros e as organizações internacionais competentes nos domínios abrangidos pelo presente regulamento.

- (24) Por motivos de transparência, os interessados deverão estar representadas por observadores no Conselho de Administração da Agência.
- (25) O interesse público requer que a Agência baseie as suas acções relativas à segurança exclusivamente em pareceres de técnicos independentes, dando aplicação estrita às disposições do presente regulamento e das regras aprovadas pela Comissão para a sua execução. Para o efeito, todas as decisões da Agência em matéria de segurança deverão ser tomadas pelo director executivo, que deverá dispor de suficiente margem de manobra quanto aos organismos a consultar e à organização do funcionamento interno da Agência. Todavia, sempre que a Agência tiver de elaborar projectos de normas de alcance geral destinadas a ser aplicadas pelas autoridades nacionais, os Estados-Membros deverão participar no processo de elaboração dessas normas.
- (26) É necessário assegurar que as entidades afectadas pelas decisões da Agência beneficiem das vias de recurso necessárias adaptadas à especificidade do sector aeronáutico. Deverá ser criado um mecanismo de recurso adequado, que permita que as decisões tomadas pelo director executivo sejam susceptíveis de recurso perante uma câmara de recurso especializada, cujas decisões, por sua vez, sejam susceptíveis de recurso para o Tribunal de Justiça.
- (27) Para assegurar a plena autonomia e independência da Agência, esta deverá ser dotada de um orçamento próprio, cujas receitas sejam essencialmente constituídas pela contribuição da Comunidade e pelo produto das taxas pagas pelos utilizadores do sistema. Qualquer contribuição financeira que a Agência receba dos Estados-Membros, de países terceiros ou de outras entidades não deverá comprometer a sua independência e imparcialidade. O processo orçamental comunitário deverá porém ser aplicável no que se refere à contribuição comunitária e a quaisquer outros subsídios a cargo do orçamento geral da União Europeia. A fiscalização das contas deverá ser efectuada pelo Tribunal de Contas.
- (28) Antes da criação das delegações nacionais da Agência, importa definir, através de uma regulamentação de carácter geral, os requisitos que devem ser cumpridos e a contribuição que o Estado-Membro em causa deve dar.
- (29) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, a saber, a criação e aplicação uniforme de normas comuns em matéria de segurança da aviação civil e de protecção ambiental, não podem ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, e podem,

▼B

pois, devido à dimensão europeia do presente regulamento, ser melhor alcançados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.

- (30) Reconheceu-se que é preciso obter a participação dos países europeus não pertencentes à União Europeia para assegurar uma dimensão suficientemente pan-europeia com vista a facilitar o reforço da segurança da aviação civil em toda a Europa. Os países europeus que tenham celebrado acordos com a Comunidade no sentido de aprovar e aplicar o acervo comunitário nos domínios abrangidos pelo presente regulamento deverão ser associados às actividades da Comunidade, em condições a definir no quadro desses acordos.
- (31) O objectivo geral a atingir é que a transferência de funções e tarefas dos Estados-Membros, incluindo as que resultarem da sua cooperação no quadro das Autoridades Aeronáuticas Comuns para a Agência, se processe de forma eficaz, sem qualquer redução dos elevados níveis de segurança que actualmente se verificam, e sem qualquer impacto negativo nos calendários de certificação. Deverão ser tomadas medidas adequadas para preparar a necessária transição.
- (32) O presente regulamento estabelece regras comuns no domínio da aviação civil e cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação. O Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2002, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação ⁽¹⁾, deverá, por conseguinte, ser revogado.
- (33) O presente regulamento estabelece um quadro amplo e adequado para a definição e aplicação de requisitos técnicos e procedimentos administrativos comuns no domínio da aviação civil. O anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil ⁽²⁾, e a Directiva 91/670/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativa à aceitação mútua de licenças para o exercício de funções na aviação civil ⁽³⁾, deverão, por conseguinte, ser revogados oportunamente, sem prejuízo da certificação ou licenciamento de produtos, pessoas e organizações já efectuados ao abrigo desses actos.
- (34) O presente regulamento estabelece um quadro amplo e adequado para a segurança dos aviões de países terceiros que usam os aeroportos comunitários. A Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004, relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários ⁽⁴⁾, deverá, por conseguinte, ser revogada oportunamente e sem prejuízo das medidas de execução relativas a recolha de informação, inspecções nas plataformas e intercâmbio de informação.
- (35) O presente regulamento será aplicável a qualquer outra área relacionada com a segurança da aviação civil, com base numa futura proposta da Comissão em conformidade com o Tratado.

⁽¹⁾ JO L 240 de 7.9.2002, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 334/2007 (JO L 88 de 29.3.2007, p. 39).

⁽²⁾ JO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 8/2008 da Comissão (JO L 10 de 12.1.2008, p. 1).

⁽³⁾ JO L 373 de 31.12.1991, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 143 de 30.4.2004, p. 76. Directiva alterada pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

▼B

- (36) É necessário tomar medidas adequadas para garantir, por um lado, a necessária protecção dos dados de segurança sensíveis e, por outro, facultar ao público a informação adequada sobre o nível de segurança e de protecção ambiental do transporte aéreo, tendo em conta tanto o Regulamento (CE) 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão ⁽¹⁾, como a legislação nacional relevante. As decisões tomadas pela Agência nos termos do artigo 8.º do referido regulamento deverão poder dar origem à apresentação de uma queixa ao Provedor de Justiça ou poder ser objecto de recurso para o Tribunal de Justiça, ao abrigo dos artigos 195.º e 230.º do Tratado, respectivamente.
- (37) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (38) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para aprovar regras de execução sobre aeronavegabilidade, licenciamento de tripulações de voo e homologações afins, operações aéreas, aeronaves utilizadas por operadores de países terceiros, supervisão e repressão, bem como para aprovar um regulamento sobre as taxas e encargos da Agência. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (39) Por razões de eficácia, os prazos normalmente aplicáveis no âmbito do procedimento de regulamentação com controlo deverão ser abreviados para a adaptação dos requisitos essenciais de protecção ambiental e para a aprovação das regras de execução da protecção ambiental.
- (40) Por razões de urgência, é necessário aplicar o procedimento de urgência previsto no n.º 6 do artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE para a Comissão decidir sobre as medidas tomadas pelos Estados-Membros em reacção imediata a problemas de segurança, bem como sobre a derrogação das homologações apresentadas pelos Estados-Membros,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS

▼M2

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável:
- a) À concepção, ao fabrico, à manutenção e à utilização de produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como ao pessoal e às

⁽¹⁾ JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão alterada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

▼M2

organizações envolvidos na concepção, no fabrico e na manutenção desses produtos, peças e equipamentos;

- b) Ao pessoal e às organizações envolvidos na operação de aeronaves;
- c) À concepção, manutenção e operação dos aeródromos, bem como ao pessoal e às organizações nelas envolvidos, e, sem prejuízo da legislação comunitária e nacional em matéria de ambiente e ordenamento do território, à salvaguarda da envolvente dos aeródromos;
- d) À concepção, ao fabrico e à manutenção do equipamento dos aeródromos, bem como ao pessoal e às organizações neles envolvidos;
- e) À concepção, ao fabrico e à manutenção dos sistemas e componentes para a gestão do tráfego aéreo e para os serviços de navegação aérea (ATM/ANS), bem como ao pessoal e às organizações neles envolvidos;
- f) Aos ATM/ANS e ao pessoal e às organizações neles envolvidos.

2. O presente regulamento não é aplicável:

- a) Aos produtos, peças, equipamentos, pessoal e organizações a que se referem as alíneas a) e b) do n.º 1, durante a realização de operações militares, aduaneiras, policiais, de busca e salvamento, de luta contra incêndios ou de guarda-costeira ou actividades afins. Os Estados-Membros devem envidar esforços para que essas operações ou actividades tenham em conta, na medida do possível, os objectivos do presente regulamento;
- b) Aos aeródromos ou parte destes e aos equipamentos, pessoal e organizações a que se referem as alíneas c) e d) do n.º 1, controlados e operados pelas forças armadas;
- c) Aos ATM/ANS, incluindo os sistemas e componentes, e ao pessoal e às organizações a que se referem as alíneas e) e f) do n.º 1, fornecidos ou disponibilizados pelas forças armadas. Os Estados-Membros devem envidar esforços para garantir, se for caso disso, a separação entre as aeronaves a que se refere a alínea a) do presente número e as demais aeronaves.

3. Os Estados-Membros devem assegurar, na medida do possível, que as instalações militares abertas à utilização pública a que se refere a alínea b) do n.º 2, ou os serviços a que se refere a alínea c) do mesmo número, prestados ao público por pessoal militar, garantam um nível de segurança pelo menos tão eficaz quanto o exigido pelos requisitos essenciais definidos nos anexos V-A e V-B.

▼B*Artigo 2.º***Objectivos**

- 1. O objectivo principal do presente regulamento é garantir e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil em toda a Europa.
- 2. O presente regulamento visa ainda alcançar os seguintes objectivos nos domínios por ele abrangidos:
 - a) Assegurar um nível de protecção ambiental elevado e uniforme;

▼B

- b) Facilitar a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços;
 - c) Promover uma boa relação custo/eficácia ao nível dos processos de certificação e regulamentação e evitar duplicações entre os esforços nacionais e os europeus;
 - d) Ajudar os Estados-Membros a cumprirem as suas obrigações nos termos da Convenção de Chicago, fornecendo uma base para uma interpretação comum e aplicação uniforme das suas disposições, e assegurando que estas sejam devidamente tidas em conta no regulamento e nas regras aprovadas para a sua execução;
 - e) Promover a nível internacional os padrões comunitários em matéria de normas e regras de segurança da aviação civil, estabelecendo relações de cooperação adequadas com países terceiros e organizações internacionais;
 - f) Proporcionar condições equitativas a todos os intervenientes no mercado interno da aviação.
3. Os meios para a consecução dos objectivos definidos nos n.ºs 1 e 2 são os seguintes:
- a) Preparação, aprovação e aplicação uniforme de todos os actos indispensáveis;
 - b) Reconhecimento, sem formalidades adicionais, de certificados, licenças, homologações e outros documentos emitidos para produtos, pessoas e organizações ao abrigo do presente regulamento e das normas aprovadas para a sua execução;
 - c) Criação de uma Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada «Agência») de reconhecida independência;
 - d) Aplicação uniforme pelas autoridades aeronáuticas dos Estados-Membros e pela Agência, nos respectivos domínios de competência, de todos os actos indispensáveis.

*Artigo 3.º***Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Supervisão contínua»: as tarefas destinadas a verificar que os requisitos com base nos quais foram emitidos os certificados continuam a ser cumpridos durante todo o período de validade, assim como a tomada de quaisquer medidas de salvaguarda;
- b) «Convenção de Chicago»: a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e respectivos anexos, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;
- c) «Produto»: uma aeronave, um motor ou uma hélice;

▼M2

- d) «Peças e equipamentos»: qualquer instrumento, dispositivo, mecanismo, peça, componente, aparelho, programa informático ou acessório, incluindo o equipamento de comunicações, que seja ou possa ser utilizado para a operação ou o controlo de uma aeronave em voo; inclui as peças da fuselagem, do motor ou da hélice, e o equipamento utilizado para manobrar a aeronave em terra;
- d-A) «Componentes ATM/ANS»: qualquer componente na acepção do n.º 19 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do

▼ M2

Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») ⁽¹⁾;

▼ B

- e) «Certificação»: qualquer forma de reconhecimento de que um produto, peça ou equipamento, organização ou pessoa cumpre os requisitos aplicáveis, incluindo as disposições do presente regulamento, assim como a emissão do respectivo certificado;
- f) «Entidade competente»: um organismo ao qual pode ser atribuída uma tarefa específica de certificação pela Agência ou por uma autoridade aeronáutica nacional e exercida sob o controlo e a responsabilidade desta;
- g) «Certificado»: homologação, licença ou outro documento emitido como resultado da certificação;

▼ M2

- h) «Operador»: qualquer pessoa singular ou colectiva que opere ou pretenda operar uma ou mais aeronaves ou num ou mais aeródromos;

▼ B

- i) «Operação comercial»: qualquer operação de uma aeronave, mediante remuneração ou contra outra retribuição, que é posta à disposição do público ou, quando não seja posta à disposição do público, que é executada ao abrigo de um contrato entre um operador e um cliente, em que este último não tem qualquer controlo sobre o operador;
- j) «Aeronave a motor complexa»:
 - i) Um avião:
 - com uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg, ou
 - certificado para uma configuração máxima superior a dezanove lugares, ou
 - certificado para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos, ou
 - equipado com (um) motor(es) turbo-jacto(s) ou mais do que um motor turbohélice; ou
 - ii) Um helicóptero certificado:
 - para uma massa máxima à descolagem superior a 3 175 kg, ou
 - para uma configuração máxima superior a nove lugares, ou
 - para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos; ou
 - iii) Uma aeronave de rotor orientável;
- k) «Dispositivo de treino de simulação de voo»: qualquer tipo de dispositivo em que as condições de voo são simuladas em terra, incluindo os simuladores de voo, os dispositivos de treino de voo, os dispositivos de treino de navegação e de procedimentos de voo e os dispositivos de treino básico de voo por instrumento;

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

▼ B

- l) «Qualificação»: uma declaração feita numa licença, indicando prerrogativas, condições específicas ou limitações associadas a essa licença;

▼ M2

- m) «Aeródromo»: qualquer área definida (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) em terra, na água ou numa estrutura fixa, numa plataforma fixa *off-shore* ou numa plataforma flutuante, destinada no todo ou em parte à aterragem, descolagem e manobras de aeronaves à superfície;
- n) «Equipamento de aeródromo»: qualquer dispositivo, componente, aparelho, programa informático ou acessório que seja ou possa ser utilizado a fim de contribuir para que uma aeronave possa operar num aeródromo;
- o) «Placa de estacionamento»: zona delimitada destinada às aeronaves para embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento, estacionamento ou manutenção;
- p) «Serviço de gestão da placa de estacionamento»: serviço prestado para gerir as actividades e o movimento de aeronaves e de veículos na placa de estacionamento;
- q) «ATM/ANS»: funções de gestão do tráfego aéreo, na acepção do n.º 10 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, serviços de navegação aérea, na acepção do n.º 4 do artigo 2.º do mesmo regulamento, e serviços responsáveis pela produção e tratamento de dados e pela sua formatação e envio ao tráfego aéreo geral para efeitos de navegação aérea crítica para a segurança;
- r) «Sistemas ATM/ANS»: qualquer combinação de equipamento e sistemas de segurança, na acepção do n.º 39 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004;
- s) «Serviço de informação de voo»: serviço prestado com o objectivo de fornecer sugestões e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos.

▼ B

CAPÍTULO II

REQUISITOS SUBSTANCIAIS

*Artigo 4.º***Princípios básicos e aplicabilidade**

1. As aeronaves, incluindo todos os produtos, peças e equipamentos nelas instalados, que sejam:
- a) Concebidas ou fabricadas por uma organização para a qual a Agência ou um Estado-Membro assegure a supervisão da segurança; ou
- b) Registadas num Estado-Membro, a menos que a sua supervisão regulamentar de segurança tenha sido delegada a um país terceiro e não sejam utilizadas por um operador comunitário; ou
- c) Registadas num país terceiro e utilizadas por um operador para o qual um Estado-Membro assegure a supervisão das operações ou utilizadas com destino ao território comunitário, nesse território ou a partir dele, por um operador estabelecido ou residente na Comunidade; ou

▼B

d) Registadas num país terceiro ou num Estado-Membro que tenha delegado a sua supervisão regulamentar de segurança num país terceiro e utilizadas por um operador de um país terceiro com destino ao território comunitário, nesse território ou a partir dele;

devem obedecer ao disposto no presente regulamento.

2. O pessoal envolvido na operação das aeronaves referidas nas alíneas b), c) ou d) do n.º 1 deve cumprir o disposto no presente regulamento.

3. As actividades de operação das aeronaves referidas nas alíneas b), c) ou d) do n.º 1 devem obedecer ao disposto no presente regulamento.

▼M2

3A. Os aeródromos, incluindo os equipamentos, que estejam localizados no território abrangido pelas disposições do Tratado, de uso público, e que ofereçam serviços comerciais de transporte aéreo e permitam a realização de manobras utilizando um procedimento de aproximação ou de descolagem por instrumentos, e que:

a) Disponham de uma pista pavimentada com uma extensão igual ou superior a 800 metros; ou

b) Se destinem a ser exclusivamente operados por helicópteros,

devem cumprir o disposto no presente regulamento. O pessoal e as organizações envolvidos na operação desses aeródromos devem, também, cumprir o disposto no presente regulamento.

3B. Em derrogação do n.º 3A, os Estados-Membros podem decidir isentar da aplicação das disposições do presente regulamento um aeródromo que:

— ► **C1** não registe mais de 10 000 passageiros por ano, ◀ e

— não registe mais de 850 movimentos anuais relativos a operações de carga.

Se essa isenção concedida por um Estado-Membro não se coadunar com os objectivos gerais de segurança estabelecidos no presente regulamento ou em qualquer outra disposição do direito comunitário, a Comissão toma uma decisão, pelo procedimento de salvaguarda referido no n.º 7 do artigo 65.º, no sentido de não autorizar a isenção. Nesse caso, o Estado-Membro em causa revoga essa isenção.

3C. Os ATM/ANS prestados no espaço aéreo do território a que se aplica o Tratado, bem como em qualquer outro espaço aéreo em que os Estados-Membros apliquem o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo, no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo») ⁽¹⁾ nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 1.º desse regulamento, devem cumprir o disposto no presente regulamento. Os sistemas e componentes, o pessoal e as organizações envolvidos na prestação desses ATM/ANS devem também cumprir o disposto no presente regulamento.

▼B

4. O n.º 1 não é aplicável às aeronaves referidas no anexo II.

5. Os n.ºs 2 e 3 não são aplicáveis às aeronaves referidas no anexo II, com excepção das aeronaves referidas na subalínea ii) da alínea a) e nas alíneas d) e h) desse anexo, quando são utilizadas para transporte aéreo comercial.

6. O presente regulamento não prejudica os direitos dos países terceiros especificados em convenções internacionais, em especial na Convenção de Chicago.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

▼B*Artigo 5.º***Aeronavegabilidade**

1. As aeronaves referidas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 4.º devem cumprir os requisitos essenciais de aeronavegabilidade constantes do anexo I.
2. A conformidade das aeronaves a que se refere a alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º, bem como dos produtos, peças e equipamentos nelas instalados, é demonstrada do seguinte modo:
 - a) Os produtos devem ter um certificado de tipo. O certificado de tipo e a certificação das alterações desse certificado, incluindo os certificados de tipo suplementares, são emitidos quando o requerente tiver demonstrado que o produto está conforme com as bases da certificação de tipo, tal como especificado no artigo 20.º, estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais referidos no n.º 1, e quando o produto não apresentar aspectos e características que tornem o seu funcionamento inseguro. O certificado de tipo abrange o produto, incluindo todas as peças e equipamentos instalados;

▼M2

- b) As medidas referidas no n.º 5 podem constituir um requisito de certificação para as peças e equipamentos. Os certificados para as peças e equipamentos são emitidos quando o requerente demonstrar que essas peças e equipamentos cumprem as especificações de aeronavegabilidade pormenorizadas, estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais referidos no n.º 1;
- c) Uma aeronave só pode operar se possuir um certificado de aeronavegabilidade válido. O certificado é emitido quando o requerente demonstrar que a aeronave está conforme com o projecto de tipo aprovado no seu certificado de tipo e a documentação, inspecções e testes pertinentes demonstrarem que a aeronave está em condições de funcionamento seguro. O certificado de aeronavegabilidade mantém-se válido enquanto não for suspenso, revogado ou retirado e enquanto a aeronave for objecto de manutenção de acordo com os requisitos essenciais relativos à aeronavegabilidade permanente, definidos no ponto 1.d do anexo I e com as medidas adoptadas nos termos do n.º 5;

▼B

- d) As organizações responsáveis pela manutenção de produtos, peças e equipamentos devem demonstrar as suas capacidades e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com as suas prerrogativas. Salvo disposição em contrário, essas capacidades e meios devem ser reconhecidos mediante a emissão de um certificado à organização. As prerrogativas concedidas às organizações certificadas e o âmbito da certificação devem ser especificados no certificado de aprovação;
- e) As organizações responsáveis pela concepção e o fabrico de produtos, peças e equipamentos devem demonstrar as suas capacidades e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com as suas prerrogativas. Salvo disposição em contrário, essas capacidades e meios devem ser reconhecidos mediante a emissão de um certificado à organização. As prerrogativas concedidas às organizações certificadas e o âmbito da certificação devem ser especificados no certificado de aprovação.

▼B

Além disso:

- f) Pode exigir-se que o pessoal responsável pela entrega de um produto, peça ou equipamento após uma operação de manutenção possua um certificado adequado («certificado pessoal»);
 - g) A capacidade das organizações que ministram formação em matéria de manutenção para cumprirem as obrigações associadas às suas prerrogativas no que se refere à emissão dos certificados a que se refere a alínea f) pode ser reconhecida mediante a emissão de uma certificação.
3. As aeronaves a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º, bem como os produtos, peças e equipamentos nelas instalados, devem cumprir o disposto nas alíneas a), b e e) do n.º 2 do presente artigo.
4. Em derrogação do disposto nos n.ºs 1 e 2:
- a) Pode ser emitida uma autorização de voo quando se demonstrar que a aeronave é capaz de efectuar com segurança um voo básico. A referida autorização deve ser emitida com limitações adequadas, em especial para proteger a segurança de terceiros;
 - b) Pode ser emitido um certificado de aeronavegabilidade restrito no caso das aeronaves para as quais não tenha sido emitido um certificado de tipo de acordo com a alínea a) do n.º 2. Nesse caso, deve ser demonstrado que a aeronave está conforme com especificações técnicas específicas, e que os desvios relativamente aos requisitos essenciais a que se refere o n.º 1 garantem, não obstante, uma segurança adequada para o efeito. As categorias de aeronaves elegíveis para esses certificados restritos e as limitações à utilização dessas aeronaves devem ser definidas de acordo com as medidas a que se refere o n.º 5;
 - c) Sempre que o número de aeronaves do mesmo tipo elegíveis para um certificado de aeronavegabilidade restrito o justificar, pode ser emitido um certificado de tipo restrito e deve ser estabelecida uma base de certificação de tipo adequada.
5. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente artigo, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 65.º Essas medidas especificam em particular:
- a) As condições para o estabelecimento e notificação a um requerente da base de certificação de tipo aplicável a um produto;
 - b) As condições para o estabelecimento e notificação a um requerente das especificações de aeronavegabilidade pormenorizadas aplicáveis às peças e equipamentos;
 - c) As condições para o estabelecimento e notificação a um requerente das especificações de aeronavegabilidade pormenorizadas aplicáveis às aeronaves elegíveis para certificados restritos de aeronavegabilidade;
 - d) As condições de emissão e divulgação das informações obrigatórias para assegurar a aeronavegabilidade permanente dos produtos;

▼B

- e) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados de tipo, dos certificados de tipo restritos, da homologação das alterações aos certificados de tipo, dos certificados de aeronavegabilidade individuais, dos certificados de aeronavegabilidade restritos, das autorizações de voo, e dos certificados de produtos, peças ou equipamentos, incluindo:
- i) As condições relativas ao prazo de validade desses certificados e as condições para a sua renovação quando tiverem prazo limitado;
 - ii) As restrições aplicáveis à emissão de autorizações de voo. Essas restrições devem, em especial, referir-se aos seguintes aspectos:
 - objecto do voo,
 - espaço aéreo utilizado para o voo,
 - qualificação da tripulação de voo,
 - transporte de outras pessoas para além da tripulação de voo;
 - iii) As aeronaves elegíveis para a emissão de certificados de aeronavegabilidade restritos e as restrições associadas;
 - iv) O programa mínimo de formação para a qualificação de tipo do pessoal de certificação de manutenção, a fim de garantir a conformidade com a alínea f) do n.º 2;
 - v) O programa mínimo de formação para a qualificação de tipo dos pilotos e a qualificação dos respectivos simuladores, a fim de garantir a conformidade com artigo 7.º;
 - vi) A lista de equipamento mínimo de referência, conforme adequado, e especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operação, a fim de garantir a conformidade com o artigo 8.º;
- f) As condições para a concessão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação da homologação de organizações exigidas nos termos das alíneas d), e) e g) do n.º 2 e as condições em que não é necessário pedir essas homologações;
- g) As condições para a emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação de certificados do pessoal exigidos em conformidade com o disposto na alínea f) do n.º 2;
- h) As responsabilidades dos titulares dos certificados;
- i) A forma como as aeronaves referidas no n.º 1 não abrangidas pelos n.ºs 2 ou 4 devem demonstrar que cumprem os requisitos essenciais;
 - j) A forma como as aeronaves referidas na alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º devem demonstrar que cumprem os requisitos essenciais.
6. Ao aprovar as medidas a que se refere o n.º 5, a Comissão deve zelar especificamente por que estas:
- a) Reflectam as actualizações técnicas e as melhores práticas no domínio da aeronavegabilidade;
 - b) Tenham em conta a experiência adquirida a nível mundial com as aeronaves em serviço e o progresso científico e técnico;
 - c) Permitam uma reacção imediata às causas comprovadas de acidentes e incidentes graves;

▼B

- d) Não imponham às aeronaves referidas na alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º requisitos incompatíveis com as obrigações dos Estados-Membros no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

*Artigo 6.º***Requisitos essenciais de protecção ambiental****▼M3**

1. Os produtos, peças e equipamentos devem obedecer aos requisitos de protecção ambiental constantes das alterações 10 (volume I) e 7 (volume II) do anexo 16 da Convenção de Chicago, conforme aplicável em 17 de novembro de 2011, com exceção dos seus apêndices.

▼B

2. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais dos requisitos a que se refere o n.º 1 para os harmonizar com as emendas subsequentes da Convenção de Chicago e respectivos anexos, que entrem em vigor após a aprovação do presente regulamento tornando-se aplicáveis em todos os Estados-Membros, na medida em que essas adaptações não ampliem o âmbito de aplicação do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 5 do artigo 65.º

3. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais dos requisitos a que se refere o n.º 1, completando-os, utilizando, se necessário, o conteúdo dos apêndices referidos no n.º 1, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 5 do artigo 65.º

*Artigo 7.º***Pilotos**

1. Os pilotos envolvidos na operação de aeronaves referidas nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 4.º, bem como os dispositivos de treino de simulação de voo, as pessoas e as organizações envolvidas na formação, exame, verificação e avaliação médica desses pilotos devem cumprir os «requisitos essenciais» pertinentes previstos no anexo III.

2. Excepto durante a formação, uma pessoa só pode actuar enquanto piloto se possuir uma licença e um certificado médico adequado para a operação a efectuar.

Só deve ser concedida uma licença a uma pessoa se esta cumprir as regras estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais relativos aos conhecimentos teóricos, capacidades práticas e proficiência linguística e experiência, como estabelecido no anexo III.

Apenas deve ser emitido um certificado médico a uma pessoa se esta cumprir as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais relativos à aptidão médica, como referido no anexo III. Este certificado médico pode ser emitido por examinadores médicos aeronáuticos ou por centros de medicina aeronáutica.

▼B

Não obstante o terceiro parágrafo, no caso das licenças de pilotos de recreio, um médico generalista que tenha um conhecimento suficientemente pormenorizado dos antecedentes médicos do requerente pode, se o direito nacional o permitir, actuar como examinador aeromédico, nos termos das regras de execução pormenorizadas aprovadas nos termos do n.º 3 do artigo 65.º; essas regras de execução devem assegurar que seja mantido o nível de segurança.

As prerrogativas concedidas ao piloto e o âmbito da licença e do certificado médico devem ser especificados na licença e no certificado.

No caso dos pilotos envolvidos na operação de aeronaves referidas na alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º, os requisitos previstos no segundo e terceiro parágrafos podem ser satisfeitos mediante a aceitação de licenças concedidas e certificados médicos emitidos por um país terceiro ou em nome deste.

3. A capacidade das organizações que ministram formação e dos centros de medicina aeronáutica para cumprirem as obrigações associadas às suas prerrogativas no que se refere à concessão de licenças e à emissão de certificados médicos é reconhecida mediante a concessão de uma homologação.

Para que uma organização que ministra formação a pilotos ou um centro de medicina aeronáutica beneficiem de uma homologação, é necessário que cumpram as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais pertinentes previstos no anexo III.

As prerrogativas concedidas pelas homologações devem ser especificadas nas mesmas.

▼M2

4. É obrigatório um certificado para cada dispositivo de treino de simulação de voo utilizado na formação de pilotos. O certificado é emitido quando o requerente tiver demonstrado que o dispositivo satisfaz as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais tal como previstos no anexo III.

▼B

5. As pessoas responsáveis pela formação de voo ou pela formação em simuladores de voo ou pela avaliação das competências dos pilotos, e os examinadores médicos aeronáuticos devem possuir um certificado adequado. Esse certificado é emitido quando for demonstrado que a pessoa em causa cumpre as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais pertinentes, previstos no anexo III.

As prerrogativas concedidas pelo certificado devem ser especificadas no mesmo.

6. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente artigo, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 65.º Essas medidas especificam em particular:

- a) As diferentes qualificações para a concessão das licenças de piloto e os certificados médicos adequados para o exercício dos diferentes tipos de actividades;
- b) As condições de concessão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação das licenças, as qualificações para a emissão de licenças, certificados médicos, certificações e certificados a que se referem os n.ºs 2, 3, 4 e 5, e as condições em que não é necessário solicitar esses certificados e certificações;
- c) As prerrogativas e as obrigações dos titulares de licenças, as qualificações para a emissão de licenças, certificados médicos e certificações a que se referem os n.ºs 2, 3, 4 e 5;
- d) As condições para a conversão das actuais licenças nacionais de piloto e de técnico de voo em licenças de piloto, bem como as condições para a conversão dos certificados médicos nacionais em certificados médicos comumente reconhecidos;

▼B

- e) Sem prejuízo das disposições de acordos bilaterais celebrados nos termos do artigo 12.º, as condições para aceitação de licenças de países terceiros;
- f) De que maneira os pilotos das aeronaves referidas na subalínea ii) da alínea a) e nas alíneas d) e f) do anexo II, quando utilizadas para transporte aéreo comercial, devem cumprir os requisitos essenciais pertinentes do anexo III.
7. Ao aprovar as medidas a que se refere o n.º 6, a Comissão deve zelar especificamente por que estas reflectam as actualizações técnicas, incluindo as melhores práticas e o progresso científico e técnico, no domínio da formação de pilotos.

Essas medidas devem também incluir disposições para a concessão de todos os tipos de licenças e qualificações de piloto exigidos ao abrigo da Convenção de Chicago, e de uma licença de piloto de recreio abrangendo actividades não comerciais que envolvem aeronaves com uma massa máxima certificada à descolagem de 2 000 kg ou inferior, e que não preenchem nenhum dos critérios referidos na alínea j) do artigo 3.º

*Artigo 8.º***Operações aéreas****▼M2**

1. As operações de aeronaves referidas nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 4.º devem cumprir os requisitos essenciais previstos no anexo IV e, se for caso disso, no anexo V-B.

▼B

2. Salvo se as regras de execução determinarem de outro modo, os operadores envolvidos em operações comerciais devem demonstrar que dispõem de capacidade e de meios para cumprirem as responsabilidades relacionadas com as suas prerrogativas. Tais capacidades e meios devem ser reconhecidos mediante a emissão de um certificado. As prerrogativas concedidas ao operador e o âmbito das operações devem ser especificados no certificado.
3. Salvo se as regras de execução determinarem de outro modo, os operadores envolvidos na operação não comercial de aeronaves a motor complexas devem declarar a sua capacidade e meios para cumprirem as responsabilidades relacionadas com a operação dessa aeronave.
4. As tripulações de cabina envolvidas na operação de aeronaves referidas nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 4.º devem cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV. As tripulações de cabina envolvidas na operação comercial devem possuir um certificado tal como inicialmente descrito no anexo III, Subparte O, OPS 1.1005, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 1899/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2006, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ⁽¹⁾; segundo a opção discricionária do Estado-Membro, esse certificado pode ser emitido por operadores aprovados ou por organizações que ministram formação.
5. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente artigo, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 65.º Essas medidas especificam em particular:

⁽¹⁾ JO L 377 de 27.12.2006, p. 1.

▼ M2

- a) As condições para operar uma aeronave, em conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo IV e, se for caso disso, no anexo V-B;

▼ B

- b) As condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados referidos no n.º 2 e as condições em que um certificado pode ser substituído por uma declaração da capacidade e dos meios do operador para desempenhar as tarefas relacionadas com a operação da aeronave;
- c) As prerrogativas e as obrigações dos titulares de certificados;
- d) As condições e os procedimentos para a declaração a efectuar pelos operadores e para a respectiva supervisão referidos no n.º 3 e as condições em que uma declaração pode ser substituída por uma demonstração da capacidade e meios para cumprir as responsabilidades relacionadas com as prerrogativas do operador reconhecido pela emissão de um certificado;
- e) As condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados da tripulação de cabina referidos no n.º 4;
- f) As condições em que as operações são proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas condições por motivos de segurança;

▼ M2

- g) O modo como as operações das aeronaves referidas na subalínea ii) da alínea a) e nas alíneas d) e h) do anexo II, quando utilizadas para efectuar transportes aéreos comerciais, satisfazem os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo IV e, se for caso disso, do anexo V-B.

▼ B

6. As medidas a que se refere o n.º 5 devem:
- reflectir as actualizações técnicas e as melhores práticas no domínio das operações aéreas,
 - definir os diferentes tipos de operações e prever os requisitos conexos e demonstrações de cumprimento proporcionais à complexidade das operações e aos riscos em causa,
 - ter em conta a experiência adquirida a nível mundial com as aeronaves em serviço e o progresso científico e técnico,
 - no que se refere aos transportes comerciais efectuados por aviões, e sem prejuízo do travessão anterior, ser inicialmente concebidas com base nos requisitos técnicos comuns e nos procedimentos administrativos especificados no anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91,
 - basear-se numa avaliação do risco e ser proporcionais à escala e âmbito da operação,
 - permitir uma reacção imediata às causas comprovadas de acidentes e incidentes graves,

▼B

- não impor às aeronaves referidas na alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º requisitos que sejam incompatíveis com as obrigações dos Estados-Membros no âmbito da OACI,

▼M2

- ter em conta os aspectos de segurança relacionados com os ATM/ANS.

*Artigo 8.ºA***Aeródromos**

1. Os aeródromos e os seus equipamentos, bem como as operações de aeródromo devem respeitar os requisitos essenciais previstos no anexo V-A e, se for caso disso, no anexo V-B.
2. O cumprimento dos requisitos essenciais, por parte dos aeródromos, dos seus equipamentos e das operações de aeródromo, deve ser verificado de acordo com o seguinte:
 - a) Todos os aeródromos devem dispor de um certificado. O certificado e a certificação das alterações ao certificado são emitidos quando o requerente tiver demonstrado que o aeródromo está conforme com a base de certificação de aeródromos, conforme especificado na alínea b), e o aeródromo não apresentar aspectos ou características que tornem a sua exploração insegura. O certificado abrange o aeródromo, a sua operação e o seu equipamento de segurança;
 - b) A base de certificação de um aeródromo é composta por:
 - i) especificações de certificação aplicáveis ao tipo de aeródromo,
 - ii) disposições para as quais tenha sido aceite um nível equivalente de segurança, e
 - iii) especificações técnicas pormenorizadas especiais necessárias, sempre que as características da concepção de um determinado aeródromo ou a experiência de serviço no domínio das operações tornem qualquer das especificações referidas na subalínea i) inadequadas ou impróprias para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo V-A;
 - c) As medidas referidas no n.º 5 podem constituir um requisito de certificação para o equipamento crítico de aeródromo no domínio da segurança. O certificado para esse equipamento é emitido quando o requerente tiver demonstrado que o equipamento cumpre as especificações pormenorizadas estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais referidos no n.º 1;
 - d) As organizações responsáveis pela operação de aeródromos devem demonstrar que dispõem de capacidade e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com as suas prerrogativas. Essa capacidade e esses meios devem ser reconhecidos mediante a emissão do certificado a que se refere alínea a). Podem ser igualmente reconhecidos através da emissão de um certificado separado, caso o Estado-Membro onde está localizado o aeródromo tome uma decisão nesse sentido. As prerrogativas concedidas às organizações certificadas e o âmbito da certificação, incluindo a lista de aeródromos a operar, devem ser especificados no certificado;
 - e) Não obstante a alínea d), os Estados-Membros podem decidir que os prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento sejam autorizados a declarar a sua capacidade e os meios para assumirem as responsabilidades relacionadas com os serviços prestados.

▼ M2

3. Os Estados-Membros devem assegurar a existência de disposições que salvaguardem os aeródromos de actividades e desenvolvimentos nas suas áreas envolventes susceptíveis de causar riscos inaceitáveis para as aeronaves que utilizam o aeródromo.

4. Os operadores dos aeródromos devem vigiar as actividades e os desenvolvimentos susceptíveis de causar riscos de segurança inaceitáveis para o aeródromo na sua área envolvente e tomar, no âmbito das suas competências, medidas adequadas de redução dos riscos.

5. As medidas que visam alterar elementos não essenciais dos requisitos referidos no presente artigo, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 65.º

Essas medidas especificam, designadamente:

- a) As condições para o estabelecimento e a notificação a um requerente da base de certificação aplicável a um aeródromo;
- b) As condições para o estabelecimento e a notificação a um requerente das especificações pormenorizadas aplicáveis aos equipamentos do aeródromo;
- c) As condições para a emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados dos aeródromos, bem como dos certificados dos equipamentos de aeródromo, incluindo as limitações operacionais ligadas à concepção específica do aeródromo;
- d) As condições de operação de um aeródromo, em conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo V-A e, se for caso disso, no anexo V-B;
- e) As condições para a emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados referidos na alínea d) do n.º 2;
- f) As responsabilidades dos titulares dos certificados;
- g) As condições para a aceitação e conversão de certificados de aeródromos emitidos pelos Estados-Membros, incluindo medidas já autorizadas pelo Estado-Membro em causa com base nos desvios notificados relativamente ao anexo 14 da Convenção de Chicago, antes da entrada em vigor do presente regulamento;
- h) As condições para a decisão de não autorizar as isenções referidas no n.º 3B do artigo 4.º, incluindo os critérios para os aeródromos com movimentos relativos a operações de carga para a notificação dos aeródromos isentos e para a revisão das isenções concedidas;
- i) As condições em que as operações são proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas condições por motivos de segurança;
- j) As condições e os procedimentos para a declaração a efectuar pelos prestadores de serviços e para a respectiva supervisão, referidos na alínea e) do n.º 2.

6. As medidas a que se refere o n.º 5 devem:

- a) Reflectir as actualizações técnicas e as melhores práticas no domínio dos aeródromos e ter em conta as normas e práticas recomendadas aplicáveis da OACI;
- b) Ser proporcionadas à dimensão, ao tráfego, à categoria e complexidade do aeródromo e à natureza e ao volume das operações;

▼ **M2**

- c) Ter em conta a experiência adquirida na operação de aeródromos a nível mundial e o progresso científico e técnico;
- d) Permitir uma reacção imediata às causas comprovadas de acidentes e de incidentes graves.
- e) Permitir a necessária flexibilidade para uma conformidade adaptada.

*Artigo 8.ºB***ATM/ANS**

1. A prestação de ATM/ANS deve cumprir os requisitos essenciais previstos no anexo V-B e, na medida do possível, no anexo V-A.

2. Os prestadores de ATM/ANS devem ser titulares de um certificado. O certificado é emitido quando o prestador tiver demonstrado que dispõe de capacidade e meios para assumir as responsabilidades relacionadas com as suas prerrogativas. As prerrogativas concedidas e o âmbito dos serviços prestados devem ser especificados no certificado.

3. Não obstante o n.º 2, os Estados-Membros podem decidir que os prestadores de serviços de informação de voo sejam autorizados a declarar a sua capacidade e os meios para assumirem as responsabilidades relacionadas com os serviços prestados.

4. As medidas a que se refere o n.º 6 podem prever um requisito de certificação no que respeita às organizações envolvidas na concepção, fabrico e manutenção de sistemas e componentes críticos de segurança ATM/ANS. O certificado é emitido quando essas organizações tiverem demonstrado que dispõem de capacidade e meios para assumirem as responsabilidades relacionadas com as suas prerrogativas. As prerrogativas concedidas devem ser especificadas no certificado.

5. As medidas a que se refere o n.º 6 podem prever um requisito de certificação ou, em alternativa, de validação pelo prestador ATM/ANS, no que respeita aos sistemas e componentes críticos de segurança ATM/ANS. Os certificados relativos a esses sistemas e componentes são emitidos, ou a validação é conferida, quando o requerente tiver demonstrado que os sistemas, peças e equipamentos cumprem as especificações pormenorizadas estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais referidos no n.º 1.

6. As medidas necessárias à aplicação do presente artigo são aprovadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

Essas medidas especificam, designadamente:

- a) As condições para a prestação de ATM/ANS, em conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo V-B e, se aplicável, no anexo V-A;
- b) As condições para o estabelecimento e a notificação a um requerente das especificações pormenorizadas aplicáveis aos sistemas e componentes ATM/ANS;
- c) As condições para a emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados referidos nos n.ºs 2 e 4;
- d) As responsabilidades dos titulares dos certificados;

▼ **M2**

- e) As condições e os procedimentos para a declaração a efectuar pelos prestadores de serviços e para a respectiva supervisão, referidos no n.º 3;
 - f) As condições em que as operações são proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas condições por motivos de segurança.
7. As medidas a que se refere o n.º 6 devem:
- a) Reflectir as actualizações técnicas e as melhores práticas no domínio ATM/ANS;
 - b) Ser proporcionadas ao tipo e à complexidade dos serviços prestados;
 - c) Ter em conta a experiência adquirida em matéria de ATM/ANS e o progresso científico e técnico;
 - d) Ser elaboradas baseando-se na medida do possível, nas disposições aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») ⁽¹⁾, do Regulamento (CE) n.º 551/2004 e do Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade») ⁽²⁾ e prever mecanismos transitórios para assegurar a continuidade dos certificados já concedidos ao abrigo desses regulamentos, devem inicialmente incluir as disposições de segurança desses regulamentos e, se adequado, em caso de futuras alterações, ter em conta os últimos avanços da ciência e da técnica;
 - e) Permitir uma reacção imediata às causas comprovadas de acidentes e de incidentes graves.

*Artigo 8.ºC***Controladores de tráfego aéreo**

1. Os controladores de tráfego aéreo, bem como o pessoal e as organizações envolvidas na sua formação, avaliação ou exames médicos devem cumprir os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo V-B.
2. Os controladores de tráfego aéreo devem ser titulares da licença e do certificado médico de aptidão adequado para o serviço prestado.
3. A licença a que se refere o n.º 2 apenas é concedida quando o requerente comprovar o cumprimento das regras estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais em matéria de conhecimentos teóricos, formação prática, proficiência linguística e experiência previstos no anexo V-B.
4. O certificado médico de aptidão a que se refere o n.º 2 só é passado quando o controlador de tráfego aéreo cumprir as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais relativos à aptidão médica previstos no anexo V-B. O certificado médico de aptidão pode ser passado por examinadores médicos aeronáuticos ou por centros de medicina aeronáutica.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

⁽²⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

▼ M2

5. As prerrogativas concedidas ao controlador de tráfego aéreo e o âmbito da licença e do certificado médico de aptidão devem ser especificados nessa licença e nesse certificado.

6. A capacidade das organizações de formação de controladores de tráfego aéreo, dos examinadores médicos aeronáuticos e dos centros de medicina aeronáutica para desempenharem as funções relacionadas com as suas prerrogativas no que se refere à emissão de licenças e de certificados médicos de aptidão é reconhecida mediante a emissão de um certificado.

7. É emitido um certificado às organizações de formação, aos examinadores médicos aeronáuticos e aos centros de medicina aeronáutica de controladores de tráfego aéreo que tenham comprovado o cumprimento das regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo V-B. As prerrogativas concedidas pelo certificado devem ser especificadas no mesmo.

8. O pessoal responsável pela formação prática ou pela avaliação das competências dos controladores de tráfego aéreo deve ser titular de um certificado. O certificado é emitido quando o pessoal em causa tiver demonstrado que cumpre as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo V-B. As prerrogativas concedidas pelo certificado devem ser especificadas no mesmo.

9. Os dispositivos de formação em simulador devem cumprir os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo V-B.

10. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente artigo, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 65.º

Essas medidas especificam, designadamente:

- a) As várias qualificações e averbamentos no que respeita às licenças dos controladores de tráfego aéreo;
- b) As condições para a emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação das licenças, as qualificações e averbamentos no que respeita às licenças, certificados médicos de aptidão, homologações e certificados e as condições em que não é necessário solicitar esses certificados e homologações, prevendo simultaneamente mecanismos transitórios para assegurar a continuidade das homologações já concedidas;
- c) As prerrogativas e as obrigações dos titulares de licenças, qualificações e averbamentos no que respeita a licenças, certificados médicos de aptidão, homologações e certificados;
- d) As condições para a aceitação e conversão das licenças dos controladores de tráfego aéreo, bem como as condições para a aceitação e conversão dos certificados médicos de aptidão nacionais em certificados médicos de aptidão comumente reconhecidos.

11. As medidas a que se refere o n.º 10 devem reflectir as actualizações técnicas, incluindo as melhores práticas e o progresso científico e técnico, no domínio da formação de controladores de tráfego aéreo. Devem ser inicialmente concebidas com base nas disposições da Directiva 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Abril de 2006, relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 114 de 27.4.2006, p. 22.

▼B*Artigo 9.º***Aeronaves utilizadas por operadores de países terceiros na Comunidade ou com partida ou destino na Comunidade****▼M2**

1. No que respeita às aeronaves referidas na alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º, à sua tripulação e às suas operações, devem ser respeitadas as normas aplicáveis da OACI. Caso tais normas não existam, essas aeronaves e respectivas operações devem cumprir os requisitos previstos nos anexos I, III, IV e, se for caso disso, no anexo V-B, desde que esses requisitos não estejam em conflito com direitos de países terceiros ao abrigo de convenções internacionais.

▼B

2. Os operadores envolvidos em operações comerciais utilizando aeronaves referidas no n.º 1 devem demonstrar que possuem capacidade e meios para cumprirem os requisitos referidos no n.º 1.

O requisito a que se refere o primeiro parágrafo pode ser satisfeito mediante a aceitação de certificados emitidos por ou em nome de um país terceiro.

As capacidades e meios a que se refere o primeiro parágrafo são reconhecidos mediante a emissão de uma autorização. As prerrogativas concedidas ao operador e o âmbito das operações devem ser especificados nessa autorização.

3. Os operadores envolvidos em operações não comerciais de aeronaves a motor complexas utilizando aeronaves referidas no n.º 1 podem ser obrigados a declarar a sua capacidade e os seus meios para cumprirem as responsabilidades relacionadas com a operação dessa aeronave.

4. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente artigo, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 65.º Essas medidas especificam em particular:

- a) De que modo as aeronaves referidas na alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º, ou a tripulação, que não têm um certificado-tipo OACI de aeronavegabilidade ou licença, podem ser autorizadas a voar para a Comunidade, no seu interior ou para fora dela;
- b) As condições para operar uma aeronave nos termos do disposto no n.º 1;
- c) As condições para a emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação da autorização do operador referida no n.º 2, tendo em conta os certificados emitidos pelo Estado de registo ou pelo Estado do operador, sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e nas suas regras de execução;
- d) As prerrogativas e responsabilidades dos titulares de autorizações;
- e) As condições e procedimentos para a declaração a efectuar pelos operadores, e para a respectiva supervisão, referidos no n.º 3;
- f) As condições em que as operações são proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas condições por motivos de segurança, nos termos do n.º 1 do artigo 22.º

▼ B

5. Ao aprovar as medidas a que se refere o n.º 4, a Comissão deve assegurar-se especificamente de que:
- a) São utilizadas, sempre que adequado, as práticas e os documentos de orientação recomendados pela OACI;
 - b) Nenhum requisito vai além do que é exigido às aeronaves referidas na alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º e aos operadores dessas aeronaves;
 - c) São utilizadas, se for caso disso, as medidas aprovadas nos termos do n.º 5 do artigo 5.º e do n.º 5 do artigo 8.º;
 - d) O processo de obtenção das autorizações é, em todos os casos, simples, proporcionado, com uma boa relação custo-eficácia e eficiente, prevendo requisitos e demonstrações de cumprimento proporcionadas à complexidade das operações e dos riscos a elas associados. O processo deve ter nomeadamente em conta:
 - i) Os resultados do Programa Universal de Auditoria de Supervisão da Segurança, da OACI;
 - ii) As informações sobre as inspeções na plataforma de estacionamento e registos do Programa de Avaliação da Segurança das Aeronaves Não Comunitárias; e
 - iii) Outras informações reconhecidas sobre aspectos da segurança no que se refere ao operador em causa;

▼ M2

- e) São tidos em conta os aspectos de segurança relacionados com os ATM/ANS.

▼ B*Artigo 10.º***Supervisão e repressão****▼ M2**

1. Os Estados-Membros, a Comissão e a Agência cooperam entre si para assegurar o cumprimento do disposto no presente regulamento e nas suas regras de execução.

▼ B

2. Para efeitos da aplicação do n.º 1, os Estados-Membros, para além da supervisão dos certificados que emitiram, efectuam investigações, incluindo inspeções nas plataformas de estacionamento, e tomam todas as medidas, incluindo a imobilização da aeronave, para evitar o prosseguimento da infracção.
3. Para efeitos da aplicação do n.º 1, a Agência realiza investigações nos termos do n.º 2 do artigo 24.º e do artigo 55.º
4. A fim de facilitar a tomada de medidas de repressão adequadas por parte das autoridades competentes, os Estados-Membros, a Comissão e a Agência procedem ao intercâmbio de informações sobre infracções identificadas.
5. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente artigo, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 65.º Essas medidas especificam em particular:
- a) As condições para a recolha, intercâmbio e difusão de informações;
 - b) As condições para a realização de inspeções nas plataformas de estacionamento, incluindo inspeções sistemáticas;

▼B

- c) As condições para a imobilização das aeronaves não conformes com o presente regulamento ou com as respectivas regras de execução.

*Artigo 11.º***Reconhecimento de certificados**

1. Os Estados-Membros devem reconhecer, sem quaisquer exigências ou avaliações técnicas suplementares, os certificados emitidos nos termos do presente regulamento. Os produtos inicialmente reconhecidos para um ou mais efeitos específicos só são subsequentemente reconhecidos para o mesmo efeito ou efeitos.

2. A Comissão, por iniciativa própria ou a pedido de um Estado-Membro ou da Agência, pode iniciar o procedimento referido no n.º 7 do artigo 65.º para decidir se um certificado emitido nos termos do presente regulamento respeita efectivamente o mesmo e as suas regras de execução.

No caso de não cumprimento ou de cumprimento não efectivo, a Comissão exige ao emitente de um certificado que empreenda acções correctivas adequadas e medidas de salvaguarda, tais como a limitação ou a suspensão do certificado. Além disso, as disposições do n.º 1 deixam de ser aplicadas ao certificado a contar da data de notificação da decisão da Comissão aos Estados-Membros.

3. Quando a Comissão tiver provas suficientes de que o emitente referido no n.º 2 empreendeu acções correctivas adequadas para resolver o caso de não cumprimento ou de cumprimento não efectivo e que as medidas de salvaguarda já não são necessárias, deve decidir que as disposições do n.º 1 são novamente aplicáveis ao certificado em causa. As referidas disposições são aplicáveis a contar da data de notificação da decisão aos Estados-Membros.

▼M2

4. Enquanto se aguarda a entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 5 do artigo 5.º, o n.º 6 do artigo 7.º e o n.º 4 do artigo 9.º, e o termo dos períodos de transição previstos por essas medidas, e sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 69.º, os certificados que não possam ser emitidos nos termos do presente regulamento podem ser emitidos com base na regulamentação nacional aplicável.

5. Enquanto se aguarda a entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 5 do artigo 8.º e o termo dos períodos de transição previstos por essas medidas, e sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 69.º, os certificados que não possam ser emitidos nos termos do presente regulamento podem ser emitidos com base na regulamentação nacional aplicável.

5A. Enquanto se aguarda a entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 5 do artigo 8.º-A e o n.º 10 do artigo 8.º-C, bem como o termo dos períodos de transição previstos por essas medidas, e sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 69.º, os certificados que não possam ser emitidos nos termos do presente regulamento podem ser emitidos com base na regulamentação nacional aplicável.

5B. Enquanto se aguarda a entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 6 do artigo 8.º-B e o termo dos períodos de transição previstos por essas medidas, e sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 69.º, os certificados que não possam ser emitidos nos termos do

▼ M2

presente regulamento podem ser emitidos com base na regulamentação nacional aplicável ou, se for caso disso, com base nos requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 2096/2005 da Comissão, de 20 de Dezembro de 2005, que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea ⁽¹⁾.

▼ B

6. As disposições do presente artigo não prejudicam o disposto no Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e nas suas regras de execução.

*Artigo 12.º***Aceitação de certificação emitida por países terceiros**

1. Em derrogação do disposto no presente regulamento e nas suas regras de execução, a Agência ou as autoridades aeronáuticas de cada Estado-Membro podem emitir certificados com base em certificados emitidos pelas autoridades aeronáuticas de um país terceiro, nos termos dos acordos de reconhecimento mútuo celebrados entre a Comunidade e o país terceiro em causa.

2. a) Na falta de um acordo celebrado pela Comunidade, qualquer Estado-Membro ou a Agência podem emitir certificados com base em certificações emitidas pela autoridade competente de um país terceiro, em aplicação de um acordo celebrado por esse Estado-Membro com o país terceiro em causa, antes da entrada em vigor das disposições pertinentes do presente regulamento, e notificado à Comissão e aos restantes Estados-Membros. A Agência pode também emitir esses certificados em nome de qualquer Estado-Membro, em aplicação de um acordo celebrado por um Estado-Membro com o país terceiro em causa.

b) Se a Comissão considerar que:

- um acordo entre um Estado-Membro e um país terceiro não garante um nível de segurança equivalente ao especificado no presente regulamento e nas suas regras de execução, e/ou
- esse acordo pode gerar discriminações entre os Estados-Membros, sem que haja fundamentos imperativos no plano da segurança, ou ser contrário à política externa da Comunidade em relação a um país terceiro,

pode, nos termos do n.º 2 do artigo 65.º, exigir que o Estado-Membro em causa altere o acordo, suspenda a sua aplicação ou renuncie ao mesmo, nos termos do artigo 307.º do Tratado.

c) Os Estados-Membros devem tomar no mais breve prazo possível após a entrada em vigor de um acordo entre a Comunidade e o país terceiro em causa as medidas necessárias para denunciar tais acordos sobre áreas abrangidas por estes últimos acordos.

*Artigo 13.º***Entidades competentes**

Caso incumbam uma entidade competente da realização de uma determinada tarefa de certificação, a Agência ou a autoridade aeronáutica nacional em questão devem assegurar que essa entidade cumpre os critérios estabelecidos no anexo V.

▼ M2

As entidades competentes não devem emitir certificados.

⁽¹⁾ JO L 335 de 21.12.2005, p. 13.

▼B*Artigo 14.º***Flexibilidade**

1. As disposições do presente regulamento e das suas regras de execução não impedem que um Estado-Membro reaja imediatamente a um problema de segurança imprevisto que envolva um produto, uma pessoa ou uma organização abrangidos pelo presente regulamento.

O Estado-Membro notifica imediatamente a Agência, a Comissão e os outros Estados-Membros das medidas tomadas e dos respectivos motivos.

2. a) A Agência deve avaliar se o problema de segurança pode ou não ser resolvido no âmbito da competência que lhe é atribuída pela alínea d) do artigo 18.º Em caso afirmativo, a Agência deve, no prazo de um mês após a notificação nos termos do n.º 1, tomar as decisões adequadas.

b) No caso de concluir que o problema de segurança não pode ser resolvido nos termos da alínea a), a Agência, no prazo referido nessa alínea, deve emitir uma recomendação nos termos da alínea b) do artigo 18.º, indicando se o presente regulamento ou as suas regras de execução devem ou não ser alterados e se as medidas notificadas devem ser revogadas ou mantidas.

3. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente artigo, nomeadamente completando-o, relativas à questão de se saber se uma insuficiência do nível de segurança ou uma lacuna nas disposições do presente regulamento ou das suas regras de execução justifica que se dê início ao processo conducente à sua alteração e se as medidas tomadas ao abrigo do n.º 1 podem continuar a ser aplicadas, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 6 do artigo 65.º Se assim for, as medidas devem ser aplicadas conforme adequado por todos os Estados-Membros e as disposições do artigo 11.º são aplicáveis a essas medidas. Se se apurar que não se justificam, as medidas são revogadas pelo Estado-Membro em causa.

4. Os Estados-Membros podem isentar do cumprimento dos requisitos essenciais estabelecidos no presente regulamento e nas suas regras de execução em caso de necessidade operacional urgente e imprevista ou por necessidades operacionais de duração limitada, desde que o nível de segurança não seja comprometido. A Agência, a Comissão e os restantes Estados-Membros são notificados das isenções concedidas sempre que estas se repitam ou abrangam períodos superiores a dois meses.

5. A Agência avalia se as isenções notificadas por um Estado-Membro são menos restritivas do que as disposições comunitárias aplicáveis e, no prazo de um mês após ter sido notificada, emite uma recomendação nos termos da alínea b) do artigo 18.º indicando se as isenções são conformes com os objectivos gerais de segurança estabelecidos no presente regulamento ou em qualquer outra disposição de direito comunitário.

Se uma isenção não for conforme com os objectivos gerais de segurança estabelecidos no presente regulamento ou em qualquer outra regra de direito comunitário, a Comissão toma a decisão de não permitir a isenção nos termos do n.º 7 do artigo 65.º Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve revogar a isenção.

▼B

6. Caso possa ser alcançado por outros meios um nível de protecção equivalente ao conseguido através da aplicação das regras de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem, sem estabelecer discriminações com base na nacionalidade, conceder homologações em derrogação às referidas regras de execução.

Nesses casos, o Estado-Membro em causa deve notificar a Agência e a Comissão de que tenciona conceder tal homologação e apresentar razões que demonstrem a necessidade de derrogar a norma em questão, bem como as condições previstas para garantir um nível de protecção equivalente.

7. No prazo de dois meses após ter sido notificada em conformidade com o n.º 6, a Agência emitirá uma recomendação nos termos da alínea b) do artigo 18.º indicando se a homologação proposta nos termos do n.º 6 preenche as condições estabelecidas nesse número.

As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente artigo, completando-o, relativas à questão de se saber se a homologação proposta pode ser concedida, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 6 do artigo 65.º no prazo de um mês após a recepção da recomendação da Agência. Nesse caso, a Comissão notifica da sua decisão os restantes Estados-Membros, que podem igualmente aplicar essa medida. O disposto no artigo 15.º é aplicável à medida em questão.

*Artigo 15.º***Rede de informação**

1. A Comissão, a Agência e as autoridades aeronáuticas nacionais trocam entre si todas as informações de que disponham no âmbito da aplicação do presente regulamento e das suas regras de execução. As entidades encarregadas de efectuar os inquéritos aos acidentes e incidentes no domínio da aviação civil ou a análise das ocorrências têm acesso a essas informações.

2. Sem prejuízo dos direitos do público de acesso aos documentos da Comissão, tal como estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1049/2001, a Comissão aprova, nos termos do n.º 3 do artigo 65.º, medidas para a divulgação, por iniciativa própria, aos interessados, das informações referidas no n.º 1 do presente artigo. Essas medidas, que podem ser gerais ou individuais, assentam na necessidade de:

- a) Fornecer às pessoas e organizações a informação necessária para aumentar a segurança da aviação;
- b) Limitar a divulgação das informações ao estritamente necessário para o seu utilizador, a fim de assegurar devidamente a sua confidencialidade.

3. As autoridades aeronáuticas nacionais tomam, nos termos das respectivas legislações nacionais, as medidas necessárias para assegurar a confidencialidade adequada das informações que recebam por força do n.º 1.

4. A Agência publica anualmente um relatório relativo à segurança, a fim de informar o público acerca do nível geral de segurança existente. A partir da data de entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 5 do artigo 10.º, o relatório relativo à segurança deve incluir a análise de todas as informações recebidas nos termos do artigo 10.º Essa análise deve ser simples e de fácil compreensão e deve indicar se existem riscos de segurança acrescidos. Nessa análise, as fontes de informação não devem ser reveladas.

▼B*Artigo 16.º***Protecção das fontes de informação**

1. Caso as informações referidas no n.º 1 do artigo 15.º sejam voluntariamente fornecidas por uma pessoa singular à Comissão ou à Agência, a fonte dessas informações não deve ser revelada. Quando as informações forem fornecidas a uma autoridade nacional, a fonte dessas informações deve ser protegida nos termos da legislação nacional.

2. Sem prejuízo das normas de direito penal aplicáveis, os Estados-Membros devem abster-se de proceder judicialmente relativamente a infracções da legislação não premeditadas ou não intencionais de que tomem conhecimento exclusivamente por estas terem sido objecto de comunicação por força do presente regulamento e das suas regras de execução.

Esta regra não é aplicável em casos de negligência grave.

3. Sem prejuízo das normas de direito penal aplicáveis, e de acordo com os procedimentos previstos na legislação e prática nacionais, os Estados-Membros devem assegurar que os trabalhadores que fornecerem informações em aplicação do presente regulamento e das suas regras de execução não são prejudicados pelo seu empregador.

Esta regra não é aplicável em casos de negligência grave.

4. A aplicação do presente artigo não prejudica a regulamentação nacional em matéria de acesso à informação por parte das autoridades judiciais.

CAPÍTULO III

AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

*SECÇÃO I**Atribuições**Artigo 17.º***Criação e atribuições da Agência**

1. Para efeitos de aplicação do presente regulamento, é criada a Agência Europeia para a Segurança da Aviação.

2. A fim de assegurar o bom funcionamento e o reforço da segurança da aviação civil, a Agência:

- a) Executa todas as tarefas e formula pareceres em todas as áreas abrangidas pelo n.º 1 do artigo 1.º;
- b) Assiste a Comissão, preparando medidas de execução do presente regulamento. Nos casos em que estas impliquem normas técnicas e, em especial, normas relacionadas com a construção, a concepção ou com aspectos de natureza operacional, a Comissão não pode alterar o respectivo conteúdo sem concertação prévia com a Agência; a Agência presta também à Comissão o apoio técnico, científico e administrativo necessário para o desempenho das suas tarefas;
- c) Toma as medidas necessárias no âmbito das competências que lhe são conferidas pelo presente regulamento ou demais legislação comunitária aplicável;
- d) Realiza as inspecções e as investigações necessárias ao desempenho das suas tarefas;

▼ B

- e) Leva a efeito, nos domínios da sua competência e em nome dos Estados-Membros, as funções e tarefas que lhe são atribuídas pelas convenções internacionais aplicáveis, em especial a Convenção de Chicago.

*Artigo 18.º***Diligências da Agência**

Sempre que adequado, a Agência:

- a) Emite pareceres dirigidos à Comissão;
- b) Emite recomendações destinadas à Comissão para efeitos da aplicação do artigo 14.º;

▼ M2

- c) Emite especificações de certificação e meios de conformidade aceitáveis, bem como outros documentos de orientação para execução do presente regulamento e das suas regras de execução;
- d) Adota as decisões adequadas para efeitos da aplicação dos artigos 20.º, 21.º, 22.º, 22.º-A, 22.º-B, 23.º, 54.º e 55.º, incluindo a concessão a titulares de certificados que isentou do cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente regulamento e nas suas regras de execução, em caso de necessidade operacional imprevista com carácter urgente ou por necessidades operacionais de duração limitada, desde que o nível de segurança não seja afectado, que sejam concedidas por períodos não superiores a dois meses, que sejam notificadas à Comissão e que não sejam renovadas;

▼ B

- e) Elabora os relatórios na sequência das inspecções de normalização realizadas nos termos do n.º 1 do artigo 24.º e do artigo 54.º

*Artigo 19.º***Pareceres, especificações de certificação e documentos de orientação**

1. Para assistir a Comissão na elaboração das propostas relativas aos princípios básicos, à aplicabilidade e aos requisitos essenciais a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, assim como assistir na aprovação das regras de execução, a Agência prepara os projectos necessários. Os referidos projectos constituem pareceres da Agência dirigidos à Comissão.

2. A Agência elabora, nos termos do artigo 52.º e das regras de execução aprovadas pela Comissão:

▼ M2

- a) Especificações de certificação e meios de conformidade aceitáveis; e

▼ B

- b) Documentos de orientação,

destinados a serem utilizados no processo de certificação.

Estes documentos devem reflectir as actualizações técnicas e as melhores práticas nos domínios em causa e ser actualizados tendo em conta a experiência adquirida a nível mundial com as aeronaves em serviço, bem como o progresso científico e técnico.

*Artigo 20.º***Certificação de aeronavegabilidade e certificação ambiental**

1. No que se refere aos produtos, peças e equipamentos referidos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 4.º, a Agência executa, em nome dos Estados-Membros, sempre que tal seja aplicável e tal como especificado na Convenção de Chicago ou nos seus anexos, as funções e tarefas do Estado de concepção, de fabrico ou de registo no que diz respeito à aprovação do projecto. Para o efeito, deve, nomeadamente:

- a) Para cada produto para o qual for solicitado um certificado de tipo ou uma alteração do certificado de tipo, estabelecer e notificar as bases da certificação de tipo. Essas bases de certificação consistem no código de aeronavegabilidade aplicável, nas disposições para as quais tiver sido aceite um nível equivalente de segurança e nas especificações técnicas pormenorizadas especiais necessárias, sempre que as características de concepção de um determinado produto ou a experiência de serviço na operação tornem qualquer das disposições do código de aeronavegabilidade inadequada ou imprópria para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais;
- b) Para cada produto para o qual for solicitado um certificado restrito de aeronavegabilidade, estabelecer e notificar as especificações de aeronavegabilidade especiais;
- c) Para cada peça ou equipamento para os quais for solicitado um certificado, estabelecer e notificar as especificações pormenorizadas de aeronavegabilidade;
- d) Para cada produto para o qual for solicitada uma certificação ambiental, em conformidade com o artigo 6.º, estabelecer e notificar os requisitos ambientais pertinentes;
- e) Realizar, por si própria ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, investigações relacionadas com a certificação de produtos, peças e equipamentos;
- f) Emitir os certificados de tipo apropriados ou as alterações correspondentes;
- g) Emitir certificados para as peças e equipamentos;
- h) Emitir os certificados ambientais adequados;
- i) Modificar, suspender ou revogar o certificado em causa caso deixem de estar preenchidas as condições em que o certificado foi emitido ou se o detentor do certificado, quer se trate de uma pessoa singular, quer colectiva, não cumprir as obrigações impostas pelo presente regulamento ou pelas respectivas regras de execução;
- j) Assegurar as funções de aeronavegabilidade permanente associadas aos produtos, peças e equipamentos que se encontram sob a sua supervisão, reagindo, nomeadamente, sem demora excessiva a qualquer problema de segurança e emitindo e divulgando as informações obrigatórias aplicáveis;
- k) Para as aeronaves para as quais for solicitada uma autorização de voo, estabelecer normas e procedimentos de aeronavegabilidade para cumprir o disposto na alínea a) do n.º 4 do artigo 5.º;
- l) Emitir autorizações de voo, para efeitos de certificação ao abrigo do controlo da Agência, de acordo com o Estado-Membro no qual a aeronave está registada ou será registada.

2. No que se refere às organizações, a Agência deve:

- a) Realizar, por si própria ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, inspecções e auditorias às organizações que certifica;

▼B

- b) Emitir e renovar os certificados:
 - i) Das organizações de concepção, ou
 - ii) Das organizações de produção estabelecidas no território dos Estados-Membros, se solicitado pelo Estado-Membro em causa, ou
 - iii) Das organizações de produção e de manutenção estabelecidas fora do território dos Estados-Membros;
- c) Alterar, suspender ou revogar o certificado da organização em causa caso deixem de estar preenchidas as condições em que o certificado foi emitido ou se essa organização não cumprir as obrigações que lhe são impostas pelo presente regulamento ou pelas respectivas regras de execução.

*Artigo 21.º***Certificação dos pilotos**

1. No que se refere ao pessoal e organizações mencionados no n.º 1 do artigo 7.º, a Agência deve:
 - a) Realizar, por si própria ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, investigações e auditorias às organizações que certifica e, se for caso disso, ao seu pessoal;
 - b) Emitir e renovar os certificados das organizações que ministram formação aos pilotos e dos centros de medicina aeronáutica estabelecidos fora do território dos Estados-Membros e, se for caso disso, do seu pessoal;
 - c) Alterar, limitar, suspender ou revogar o certificado em causa, caso deixem de estar preenchidas as condições em que o certificado foi emitido pela Agência ou se o detentor do certificado, quer se trate de uma pessoa singular ou colectiva, não cumprir as obrigações que lhe são impostas pelo presente regulamento ou pelas respectivas regras de execução.
2. No que respeita aos dispositivos de treino de simulação de voo mencionados no n.º 1 do artigo 7.º, a Agência deve:
 - a) Realizar, por si própria ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, inspecções técnicas dos equipamentos que certifica;
 - b) Emitir e renovar os certificados:
 - i) Dos dispositivos de treino de simulação de voo utilizados por organizações que ministram formação certificadas pela Agência, ou
 - ii) Dos dispositivos de treino de simulação de voo localizados no território dos Estados-Membros, se solicitado pelo Estado-Membro em causa,
 - iii) Dos dispositivos de treino de simulação de voo localizados fora do território dos Estados-Membros;
 - c) Alterar, limitar, suspender ou revogar o certificado em causa, caso deixem de estar preenchidas as condições em que o certificado foi emitido ou, se o detentor do certificado, quer se trate de uma pessoa singular, quer colectiva, não cumprir as obrigações que lhe são impostas pelo presente regulamento ou pelas respectivas regras de execução.

▼B*Artigo 22.º***Certificação de operações aéreas**

1. A Agência deve reagir sem demora indevida aos problemas que afectem a segurança das operações aéreas, determinando as acções necessárias e divulgando as informações com ela relacionadas, incluindo aos Estados-Membros.
2. No que se refere à limitação do tempo de voo:
 - a) A Agência deve emitir as especificações de certificação aplicáveis para garantir a conformidade com os requisitos essenciais e, se adequado, as regras de execução correspondentes. Inicialmente, as regras de execução devem incluir todas as disposições substantivas da Subparte Q do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, tendo em conta os últimos avanços da ciência e da técnica;
 - b) Um Estado-Membro pode aprovar regimes individuais de especificação do tempo de voo que se afastem das especificações de certificação a que se refere a alínea a). Nesse caso, o Estado-Membro deve notificar sem demora a Agência, a Comissão e os restantes Estados-Membros de que tenciona aprovar esse regime individual;
 - c) Após notificação, a Agência avalia, no prazo de um mês, o regime individual com base numa avaliação científica e médica. Seguidamente, o Estado-Membro em causa pode proceder à aprovação, tal como notificado, a menos que a Agência tenha debatido o regime com esse Estado-Membro e proposto alterações. Se o Estado-Membro concordar com as alterações, pode, em conformidade, proceder à respectiva aprovação;
 - d) Em caso de circunstâncias operacionais urgentes e imprevistas, ou de necessidades operacionais de duração limitada e de natureza não repetitiva, as derrogações às especificações de certificação podem aplicar-se provisoriamente até que a Agência comunique o seu parecer;
 - e) Se um Estado-Membro discordar das conclusões da Agência no que se refere ao regime individual, submete a questão à Comissão para decidir se esse regime cumpre os objectivos de segurança do presente regulamento, nos termos do n.º 3 do artigo 65.º;
 - f) O conteúdo dos regimes individuais aceitáveis para a Agência, ou sobre os quais a Comissão tomou uma decisão positiva em conformidade com a alínea e), são publicados.

▼M2*Artigo 22.ºA***ATM/ANS**

- No que se refere aos ATM/ANS a que se refere o n.º 3C do artigo 4.º, a Agência deve:
- a) Realizar, directamente ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, inspecções e auditorias às organizações que certifica;
 - b) Emitir e renovar os certificados das organizações localizadas fora do território abrangido pelas disposições do Tratado, responsáveis pela prestação de serviços no espaço aéreo do território ao qual o mesmo se aplica;
 - c) Emitir e renovar os certificados das organizações que prestam serviços pan-europeus;

▼M2

- d) Alterar, suspender ou revogar o competente certificado, caso as condições de emissão deixem de estar preenchidas ou o seu titular não cumpra as obrigações que lhe incumbem por força do presente regulamento ou das suas regras de execução.

*Artigo 22.ºB***Certificação dos controladores de tráfego aéreo**

No que se refere ao pessoal e organizações a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º-C, a Agência deve:

- a) Realizar, directamente ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, inspecções e auditorias às organizações que certifica e, se for caso disso, ao respectivo pessoal;
- b) Emitir e renovar os certificados das organizações de formação de controladores de tráfego aéreo localizadas fora do território dos Estados-Membros e, quando aplicável, do seu pessoal;
- c) Alterar, suspender ou revogar o competente certificado, caso as condições de emissão deixem de estar preenchidas ou o seu titular, quer se trate de uma pessoa singular, quer se trate de uma pessoa colectiva, não cumpra as obrigações que lhe incumbem por força do presente regulamento ou das suas regras de execução.

▼B*Artigo 23.º***Operadores de países terceiros**

1. No que se refere aos operadores de aeronaves referidos na alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º envolvidos em operações comerciais, a Agência deve:

- a) Realizar, por si própria ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, investigações e auditorias;
- b) Emitir e renovar as autorizações referidas no n.º 2 do artigo 9.º, excepto se um Estado-Membro desempenhar as funções e tarefas do Estado do operador em relação aos operadores em causa;
- c) Alterar, limitar, suspender ou revogar a autorização em causa, sempre que deixem de estar preenchidas as condições em que a autorização foi emitida pela Agência ou se a organização em causa não cumprir as obrigações que lhe são impostas pelo presente regulamento ou pelas respectivas regras de execução.

2. No que se refere aos operadores de aeronaves referidas na alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º que não efectuam operações comerciais, a Agência deve:

- a) Receber as declarações referidas no n.º 3 do artigo 9.º; e
- b) Conduzir, por si mesma ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, a fiscalização dos operadores que lhe enviaram uma declaração.

3. No que se refere às aeronaves referidas na alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º, a Agência deve emitir autorizações em conformidade com a alínea a) do n.º 4 do artigo 9.º

▼B*Artigo 24.º***Controlo de aplicação das regras**

1. A Agência efectua inspecções de normalização nos domínios abrangidos pelo n.º 1 do artigo 1.º para controlar a aplicação do presente regulamento e das suas regras de execução pelas autoridades nacionais competentes e apresenta um relatório à Comissão.
2. A Agência realiza investigações de empresas para controlar a aplicação do presente regulamento e das suas regras de execução.
3. A Agência avalia o impacto da aplicação do presente regulamento e das suas regras de execução, atendendo aos objectivos definidos no artigo 2.º
4. A Agência é consultada a respeito e transmite recomendações à Comissão sobre a aplicação do artigo 14.º
5. Os métodos de trabalho da Agência para o desempenho das atribuições referidas nos n.ºs 1, 3 e 4 são sujeitos a requisitos a aprovar nos termos do n.º 2 do artigo 65.º, tendo em conta os princípios estabelecidos nos artigos 52.º e 53.º

*Artigo 25.º***Coimas e sanções pecuniárias compulsórias de carácter periódico**

1. Sem prejuízo dos artigos 20.º e 55.º, a Comissão pode, a pedido da Agência:
 - a) Aplicar coimas às pessoas e às empresas para as quais a Agência tenha emitido um certificado, sempre que estas infringjam, intencionalmente ou por negligência, as disposições do presente regulamento ou as suas regras de execução;
 - b) Aplicar, às pessoas e às empresas para as quais a Agência tenha emitido um certificado, sanções pecuniárias compulsórias de carácter periódico, calculadas a partir da data fixada na sua decisão, a fim de obrigar as pessoas e as empresas em causa a cumprirem as disposições do presente regulamento e as suas regras de execução.
2. As coimas e sanções pecuniárias compulsórias de carácter periódico a que se refere o n.º 1 devem ser dissuasivas e proporcionadas, quer quanto à gravidade da infracção quer quanto à capacidade financeira do titular do certificado, tendo em conta, designadamente, a gravidade do risco para a segurança. O montante das coimas não pode exceder 4 % do rendimento ou do volume de negócios anual do titular de um certificado. O montante da sanção pecuniária compulsória não pode exceder 2,5 % da média diária do rendimento ou do volume de negócios do titular de um certificado.
3. A Comissão aprova, nos termos do n.º 3 do artigo 65.º, regras pormenorizadas para a execução do presente artigo. Neste contexto, a Comissão deve especificar, designadamente:
 - a) Os critérios pormenorizados para a fixação do montante do pagamento da coima ou da sanção pecuniária compulsória; e
 - b) Os procedimentos de inquérito, as medidas conexas e a metodologia de elaboração de relatórios, bem como o regulamento interno que preside à tomada de decisões, incluindo as disposições em matéria de direitos de defesa, acesso ao processo, representação legal, confidencialidade, disposições temporárias, fixação dos montantes e cobrança das coimas e sanções pecuniárias compulsórias de carácter periódico.

▼B

4. O Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias dispõe de plena jurisdição para fiscalizar decisões em que a Comissão tenha fixado uma coima ou uma sanção pecuniária compulsória de carácter periódico. O Tribunal de Justiça pode revogar, reduzir ou agravar a coima ou a sanção pecuniária compulsória de carácter periódico que tenha sido imposta.

5. As decisões tomadas nos termos do n.º 1 não possuem natureza penal.

*Artigo 26.º***Investigação**

1. A Agência pode desenvolver e financiar a investigação estritamente destinada a melhorar as actividades abrangidas pelo seu domínio de competência, sem prejuízo do direito comunitário.

2. A Agência coordena as suas actividades de investigação e desenvolvimento com as da Comissão e dos Estados-Membros, por forma a assegurar a coerência das respectivas políticas e acções.

3. Os resultados da investigação financiada pela Agência devem ser publicados, desde que esta não os classifique como confidenciais.

*Artigo 27.º***Relações internacionais**

1. A Agência assiste a Comissão e os Estados-Membros nas suas relações com países terceiros, em conformidade com a legislação comunitária aplicável, nomeadamente na harmonização das normas pertinentes e no reconhecimento mútuo de homologações que atestem o cumprimento satisfatório dessas normas.

2. A Agência pode cooperar com as autoridades aeronáuticas de países terceiros e com as organizações internacionais competentes nas áreas abrangidas pelo presente regulamento, no âmbito de protocolos de colaboração celebrados entre a Comissão e essas entidades, em conformidade com as disposições aplicáveis do Tratado. Esses protocolos devem receber a aprovação prévia da Comissão.

3. A Agência assiste os Estados-Membros no cumprimento das suas obrigações internacionais, em especial as decorrentes da Convenção de Chicago.

*SECÇÃO II***Estrutura interna***Artigo 28.º***Estatuto jurídico, sede, delegações**

1. A Agência é um organismo comunitário. A Agência tem personalidade jurídica.

2. Em todos os Estados-Membros, a Agência goza da máxima capacidade jurídica reconhecida às pessoas colectivas pelo direito nacional. Pode, nomeadamente, adquirir ou alienar bens móveis e imóveis e estar em juízo.

3. A Agência pode criar delegações nos Estados-Membros com o assentimento destes.

4. A Agência é representada pelo seu director executivo.

▼B*Artigo 29.º***Pessoal**

1. São aplicáveis ao pessoal da Agência, sem prejuízo da aplicação do artigo 39.º do presente regulamento aos membros da Câmara de Recurso, o Estatuto dos Funcionários das Comunidades Europeias, o Regime Aplicável aos Outros Agentes das Comunidades Europeias e as regras de execução do Estatuto e do Regime, aprovadas de comum acordo pelas instituições das Comunidades Europeias.
2. Sem prejuízo do disposto no artigo 42.º, a Agência exerce em relação ao seu pessoal os poderes conferidos à entidade competente para proceder a nomeações pelo Estatuto e pelo Regime.
3. O pessoal da Agência é composto por um número estritamente limitado de funcionários nomeados ou destacados pela Comissão ou pelos Estados-Membros para exercer funções de gestão. O resto dos efectivos é composto por outros colaboradores recrutados pela Agência, na medida do necessário para a execução das suas atribuições.

*Artigo 30.º***Privilégios e imunidades**

É aplicável à Agência o Protocolo relativo aos Privilégios e Imunidades das Comunidades Europeias, anexado aos Tratados que instituem a Comunidade Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica.

*Artigo 31.º***Responsabilidade**

1. A responsabilidade contratual da Agência é regulada pela lei aplicável ao contrato em causa.
2. O Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias é competente para decidir com fundamento em cláusula compromissória constante de um contrato celebrado pela Agência.
3. Em matéria de responsabilidade extracontratual, a Agência deve indemnizar, de acordo com os princípios gerais comuns aos direitos dos Estados-Membros, os danos causados pelos seus serviços ou pelos seus agentes no exercício das suas funções.
4. O Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias é competente para conhecer dos litígios relativos à reparação dos danos referidos no n.º 3.
5. A responsabilidade pessoal dos agentes perante a Agência é regulada pelas disposições do Estatuto ou do Regime que lhes é aplicável.

▼B*Artigo 32.º***Publicação de documentos**

1. Sem prejuízo das decisões tomadas com base no artigo 290.º do Tratado, devem ser redigidos em todas as línguas oficiais da Comunidade os seguintes documentos:
 - a) O relatório relativo à segurança referido no n.º 4 do artigo 15.º;
 - b) Os pareceres dirigidos à Comissão nos termos do n.º 1 do artigo 19.º;
 - c) O relatório geral e o programa de trabalho anuais referidos nas alíneas b) e c) do n.º 2 do artigo 33.º
2. Os serviços de tradução necessários ao funcionamento da Agência são assegurados pelo Centro de Tradução dos Organismos da União Europeia.

*Artigo 33.º***Competência do Conselho de Administração**

1. A Agência tem um Conselho de Administração.
2. O Conselho de Administração:
 - a) Nomeia o director executivo e igualmente, por proposta do director executivo, os restantes directores nos termos do artigo 39.º;
 - b) Aprova o relatório anual geral da actividade da Agência e envia-o, até 15 de Junho, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão, ao Tribunal de Contas e aos Estados-Membros; em nome da Agência, envia anualmente ao Parlamento Europeu e ao Conselho (a seguir designados «autoridade orçamental») quaisquer informações relevantes para o resultado dos procedimentos de avaliação, em particular, informações relativas aos efeitos ou consequências de modificações nas tarefas atribuídas à Agência;
 - c) Adota, antes de ► **M2** 30 de Novembro ◀ de cada ano e após parecer da Comissão, o programa de trabalho da Agência para o ano seguinte e envia-o ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e aos Estados-Membros; o programa de trabalho deve ser aprovado sem prejuízo do processo orçamental anual da Comunidade e do programa legislativo comunitário nas áreas pertinentes da segurança da aviação; o parecer da Comissão deve acompanhar em anexo o programa de trabalho;
 - d) Adota directrizes para a atribuição de tarefas de certificação às autoridades aeronáuticas nacionais e a entidades competentes, em concertação com a Comissão;
 - e) Estabelece procedimentos para a tomada de decisões pelo director executivo, tal como referido nos artigos 52.º e 53.º;
 - f) Exerce as suas funções em matéria orçamental, de acordo com os artigos 59.º, 60.º e 63.º;
 - g) Nomeia os membros da Câmara de Recurso de acordo com o artigo 41.º;
 - h) Exerce o poder disciplinar sobre o director executivo, bem como sobre os restantes directores, em concertação com o director executivo;
 - i) Dá o seu parecer sobre as medidas relativas às taxas e encargos a que se refere o n.º 1 do artigo 64.º;

▼B

- j) Estabelece o seu regulamento interno;
- k) Decide sobre o regime linguístico da Agência;
- l) Complementa, sempre que necessário, a lista de documentos referidos no n.º 1 do artigo 32.º;
- m) Estabelece a estrutura organizativa da Agência e adota a política desta em matéria de pessoal.

3. O Conselho de Administração pode aconselhar o director executivo sobre qualquer matéria estritamente relacionada com o desenvolvimento estratégico da segurança da aviação, incluindo a investigação tal como definida no artigo 26.º

4. O Conselho de Administração cria um órgão consultivo dos interessados, que consulta antes de tomar decisões nos domínios referidos nas alíneas c), e), f) e i) do n.º 2. O Conselho de Administração pode também decidir consultar o órgão consultivo sobre as questões referidas nos n.ºs 2 e 3. O Conselho de Administração não fica vinculado ao parecer do órgão consultivo.

5. O Conselho de Administração pode criar grupos de trabalho a fim de contribuírem para a execução das suas funções, incluindo a preparação das suas decisões e o acompanhamento da execução das mesmas.

*Artigo 34.º***Composição do Conselho de Administração**

1. O Conselho de Administração é composto por um representante de cada Estado-Membro e um representante da Comissão. Os membros do Conselho de Administração são seleccionados com base no reconhecimento da sua experiência e do seu envolvimento no domínio da aviação civil, das suas capacidades de gestão e do seu grau de especialização, que devem ser utilizados para promover os objectivos do presente regulamento. A comissão competente do Parlamento Europeu deve ser plenamente informada em conformidade.

Cada Estado-Membro nomeia um membro do Conselho de Administração e um suplente, que representa o membro na sua ausência. A Comissão procede também à designação do seu representante e do respectivo suplente. A duração do mandato é de cinco anos, renovável.

2. Se for caso disso, a participação de representantes de países terceiros europeus e as condições dessa participação são estabelecidas nos convénios referidos no artigo 66.º

3. O órgão consultivo referido no n.º 4 do artigo 33.º nomeia quatro dos seus membros para participarem como observadores no Conselho de Administração. Estes representam, da forma mais alargada possível, as diferentes opiniões representadas no órgão consultivo. O seu mandato tem uma duração de trinta meses e pode ser renovado uma vez.

*Artigo 35.º***Presidência do Conselho de Administração**

1. O Conselho de Administração elege de entre os seus membros um presidente e um vice-presidente. O vice-presidente substitui por inerência de funções o presidente em caso de impedimento.

▼B

2. Os mandatos do presidente e do vice-presidente cessam quando estes deixem de ser membros do Conselho de Administração. Sem prejuízo do que precede, a duração dos mandatos do presidente e do vice-presidente é de três anos. Estes mandatos são renováveis uma vez.

*Artigo 36.º***Reuniões**

1. O Conselho de Administração reúne-se por convocação do seu presidente.
2. O director executivo da Agência toma parte nas deliberações.
3. O Conselho de Administração reúne-se em reunião ordinária, pelo menos duas vezes por ano. Pode também reunir-se por iniciativa do seu presidente ou a pedido de pelo menos um terço dos seus membros.
4. O Conselho de Administração pode convidar a participar nas suas reuniões, como observador, qualquer pessoa cuja opinião possa ser de interesse.
5. Os membros do Conselho de Administração podem, sem prejuízo das disposições do seu regulamento interno, ser assistidos por consultores ou peritos.
6. O secretariado do Conselho de Administração é assegurado pela Agência.

*Artigo 37.º***Votação**

1. Sem prejuízo do n.º 1 do artigo 39.º, o Conselho de Administração delibera por maioria de dois terços dos seus membros. A pedido de um membro do Conselho de Administração, a decisão referida na alínea k) do n.º 2 do artigo 33.º é tomada por unanimidade.
2. Cada membro designado nos termos do n.º 1 do artigo 34.º dispõe de um voto. Em caso de ausência de um membro, o seu direito de voto pode ser exercido pelo respectivo suplente. Os observadores e o director executivo da Agência não participam nas votações.
3. O regulamento interno fixa mais pormenorizadamente as regras de votação, em particular as condições em que um membro pode agir em nome de outro membro, bem como quaisquer requisitos em matéria de quórum, se for caso disso.

*Artigo 38.º***Funções e competência do director executivo**

1. A direcção da Agência é assegurada pelo seu director executivo, que deve desempenhar as suas funções de uma forma totalmente independente. Sem prejuízo das competências da Comissão e do Conselho de Administração, o director executivo não solicita nem está vinculado a quaisquer instruções de qualquer governo ou entidade.
2. O Parlamento Europeu ou o Conselho podem convidar o director executivo a apresentar relatório sobre a execução das suas funções.

▼B

3. O director executivo tem, nomeadamente, as seguintes funções e competências:
- a) Aprovar as medidas da Agência previstas no artigo 18.º, dentro dos limites estabelecidos pelo presente regulamento, pelas suas regras de execução e por qualquer lei aplicável;
 - b) Tomar decisões em matéria de inspecções e investigações previstas nos artigos 54.º e 55.º;
 - c) Cometer tarefas de certificação a autoridades aeronáuticas nacionais ou a entidades competentes, de acordo com directrizes estabelecidas pelo Conselho de Administração;
 - d) Exercer todas as funções necessárias no plano internacional e a nível da cooperação técnica com países terceiros, para efeitos do artigo 27.º;
 - e) Tomar todas as medidas necessárias, incluindo a adopção de instruções administrativas internas e a publicação de comunicações, tendo em vista assegurar o funcionamento da Agência de acordo com as disposições do presente regulamento;
 - f) Elaborar anualmente um relatório geral que apresenta ao Conselho de Administração;
 - g) Exercer, em relação ao pessoal da Agência, as competências previstas no n.º 2 do artigo 29.º;
 - h) Elaborar a previsão das receitas e despesas da Agência de acordo com o artigo 59.º e executar o orçamento de acordo com o artigo 60.º;
 - i) Delegar os seus poderes noutros membros do pessoal da Agência de acordo com regras a aprovar nos termos do n.º 2 do artigo 65.º;
 - j) Tomar, com o consentimento do Conselho de Administração, decisões relativas ao estabelecimento de delegações nos Estados-Membros, nos termos do n.º 3 do artigo 28.º;
 - k) Preparar e executar o programa de trabalho anual;
 - l) Responder aos pedidos de assistência da Comissão.

*Artigo 39.º***Nomeação de altos funcionários**

1. O director executivo é nomeado com base no mérito e em competência e experiência comprovadas relevantes no domínio da aviação civil. O director executivo é nomeado ou demitido pelo Conselho de Administração, sob proposta da Comissão. O Conselho de Administração toma a sua decisão por maioria de três quartos dos seus membros. Antes da nomeação, pode ser solicitado ao candidato seleccionado pelo Conselho de Administração que faça uma declaração perante a comissão ou comissões competentes do Parlamento Europeu e responda a perguntas dos seus membros.
2. O director executivo pode ser assistido por um ou mais directores. Em caso de ausência ou impedimento do director executivo, um dos directores assume as suas funções.
3. Os directores são nomeados com base em critérios de competência profissional no domínio da aviação civil. Os directores são nomeados ou demitidos pelo Conselho de Administração, sob proposta do director executivo.
4. A duração dos mandatos do director executivo e dos directores é de cinco anos. Os mandatos dos directores são renováveis e o mandato do director executivo é renovável apenas uma vez.

▼B*Artigo 40.º***Competência das Câmaras de Recurso**

1. São criadas na Agência uma ou mais Câmaras de Recurso.
2. A Câmara ou Câmaras de Recurso são competentes para deliberar sobre os recursos apresentados contra as decisões a que se refere o artigo 44.º
3. A Câmara ou Câmaras de Recurso reúnem sempre que for necessário. A Comissão determina, nos termos do n.º 3 do artigo 65.º, o número de Câmaras de Recurso a criar e as funções que lhes são atribuídas.

*Artigo 41.º***Composição das Câmaras de Recurso**

1. As Câmaras de Recurso são compostas por um presidente e dois membros.
2. O presidente e os outros dois membros têm suplentes que os representam na sua ausência.
3. O presidente, os outros dois membros e os respectivos suplentes são designados pelo Conselho de Administração a partir de uma lista de candidatos qualificados, estabelecida pela Comissão.
4. A Câmara de Recurso pode convocar mais dois membros adicionais da lista a que se refere o n.º 3, caso considere que a natureza do recurso assim o exija.
5. A Comissão define, nos termos do n.º 3 do artigo 65.º, as qualificações que os membros de cada Câmara de Recurso devem possuir, a competência de cada um dos membros durante a fase preparatória da decisão e as regras de votação.

*Artigo 42.º***Membros das Câmaras de Recurso**

1. Os membros das Câmaras de Recurso, incluindo o presidente e os suplentes, são nomeados por um período de cinco anos. O seu mandato é renovável.
2. Os membros das Câmaras de Recurso são independentes. Nas suas decisões, não estão vinculados a quaisquer instruções.
3. Os membros das Câmaras de Recurso não podem exercer outras funções dentro da Agência. As suas funções podem ser exercidas a tempo parcial.
4. Os membros das Câmaras de Recurso não podem ser destituídos das suas funções, nem retirados da lista de candidatos qualificados, durante o respectivo mandato, salvo por motivos graves e se a Comissão, após parecer do Conselho de Administração, tomar uma decisão nesse sentido.

▼B*Artigo 43.º***Escusa e recusa**

1. Os membros das Câmaras de Recurso não podem participar na resolução de processos em que tenham interesse pessoal ou em que tenham intervindo anteriormente na qualidade de representantes de uma das partes, ou caso tenham participado na decisão que é objecto de recurso.
2. Se, por uma das razões enumeradas no n.º 1 ou por qualquer outro motivo, um membro de uma Câmara de Recurso considerar que não pode participar na resolução de um processo, dá conhecimento desse facto à respectiva Câmara de Recurso.
3. Os membros das Câmaras de Recurso podem ser recusados por qualquer das partes, por uma das razões referidas no n.º 1, ou se forem suspeitos de parcialidade. A recusa não é admissível quando a parte em causa tenha praticado actos processuais, tendo já conhecimento do motivo de recusa. Nenhuma recusa pode ser fundamentada na nacionalidade dos membros.
4. As Câmaras de Recurso deliberam, nos casos previstos nos n.ºs 2 e 3, sem a participação do membro em causa. Para tomar a decisão, o membro em causa é substituído na Câmara pelo respectivo suplente.

*Artigo 44.º***Decisões passíveis de recurso****▼M2**

1. As decisões tomadas pela Agência nos termos dos artigos 20.º, 21.º, 22.º, 22.º-A, 22.º-B, 23.º, 55.º ou 64.º são passíveis de recurso.

▼B

2. Os recursos interpostos nos termos do n.º 1 não têm efeito suspensivo. A Agência pode, no entanto, se considerar que as circunstâncias o permitem, suspender a aplicação da decisão objecto de recurso.
3. Uma decisão que não ponha termo a um processo em relação a uma das partes só pode ser objecto de recurso no quadro de um recurso contra a decisão final, salvo se a referida decisão prever um recurso independente.

*Artigo 45.º***Pessoas que podem interpor recurso**

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

▼B*Artigo 46.º***Prazo e forma de recurso**

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

*Artigo 47.º***Revisão interlocutória**

1. Se o director executivo considerar o recurso admissível e fundamentado, rectifica a decisão. Esta disposição não se aplica se o recorrente se encontrar em oposição a outra parte no recurso.

2. Se a decisão não for rectificada no prazo de um mês a contar da recepção das alegações com os fundamentos, a Agência deve decidir da suspensão ou não da decisão nos termos da segunda frase do n.º 2 do artigo 44.º, e remeter o recurso para a Câmara de Recurso.

*Artigo 48.º***Exame dos recursos**

1. Se o recurso for admissível, a Câmara de Recurso verifica se é fundamentado.

2. A Câmara de Recurso usa de diligência quando examinar o recurso no quadro do n.º 1. Deve convidar as partes no processo de recurso, tantas vezes quantas forem necessárias, a apresentar, em prazo determinado, as suas observações sobre as notificações que lhes tiver enviado ou sobre as comunicações das outras partes no processo de recurso. As partes no processo de recurso podem prestar declarações oralmente.

*Artigo 49.º***Decisões sobre o recurso**

A Câmara de Recurso pode exercer a competência atribuída à Agência ou remeter o processo ao órgão competente da Agência. Este último está vinculado à decisão da Câmara de Recurso.

*Artigo 50.º***Recurso para o Tribunal de Justiça**

1. Pode ser interposto recurso para o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias com vista à anulação de actos praticados pela Agência e que são juridicamente vinculativos para terceiros, por omissão e por prejuízos causados pela Agência no exercício das suas actividades.

▼M2

2. Só pode ser interposto recurso para o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias para anulação de decisões tomadas pela Agência ao abrigo dos artigos 20.º, 21.º, 22.º, 22.º-A, 22.º-B, 23.º, 55.º ou 64.º depois de esgotados todos os procedimentos internos de recurso.

▼B

3. A Agência toma as medidas necessárias para a execução do acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias.

*Artigo 51.º***Recurso directo**

Os Estados-Membros e as instituições comunitárias podem interpor recurso perante o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias contra decisões tomadas pela Agência.

*SECÇÃO III***Métodos de trabalho***Artigo 52.º***Processo para a elaboração de pareceres, de especificações de certificação e de documentos de orientação**

1. ►**M2** O Conselho de Administração deve estabelecer, com a maior brevidade, após a entrada em vigor do presente regulamento, procedimentos transparentes para a emissão dos pareceres, especificações de certificação, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação a que se referem as alíneas a) e c) do artigo 18.º. ◀

Esses procedimentos devem:

- a) Fazer uso das capacidades técnicas existentes nas autoridades aeronáuticas dos Estados-Membros;
- b) Sempre que necessário, fazer participar peritos adequados dos interessados;
- c) Assegurar que a Agência publique documentos e consulte amplamente os interessados, de acordo com um calendário e um procedimento que inclua a obrigação de a Agência dar resposta por escrito ao processo de consulta.

▼M2

2. Sempre que a Agência elaborar, nos termos do artigo 19.º, pareceres, especificações de certificação, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação a aplicar pelos Estados-Membros, deve estabelecer um procedimento para a consulta aos Estados-Membros. Para o efeito, pode criar um grupo de trabalho para o qual cada Estado-Membro tem o direito de nomear um perito.

▼B

3. As medidas referidas nas alíneas a) e c) do artigo 18.º e os procedimentos adoptados nos termos do n.º 1 do presente artigo são publicados numa publicação oficial da Agência.

4. Devem ser estabelecidos procedimentos especiais para determinar as acções imediatas a desenvolver pela Agência para responder a problemas de segurança e para informar os interessados directos das medidas que devem tomar.

*Artigo 53.º***Processo de tomada de decisões**

1. O Conselho de Administração estabelece procedimentos transparentes para a tomada das diferentes decisões previstas na alínea d) do artigo 18.º

▼B

Esses procedimentos devem:

- a) Garantir que a pessoa singular ou colectiva destinatária da decisão seja ouvida, bem como qualquer outra pessoa directa e individualmente interessada;
- b) Assegurar que a decisão seja notificada à pessoa singular ou colectiva a quem se destina, e seja publicada;
- c) Assegurar que a pessoa singular ou colectiva a quem se destina a decisão, ou qualquer outra parte nos procedimentos, seja informada das vias de recurso de que dispõe ao abrigo do presente regulamento;
- d) Fundamentar devidamente a decisão.

2. O Conselho de Administração aprova procedimentos que especifiquem as condições de notificação das decisões, tendo simultaneamente em devida conta o procedimento de recurso.

3. Devem ser estabelecidos procedimentos especiais para determinar as acções imediatas a desenvolver pela Agência para responder a problemas de segurança e para informar os interessados directos das medidas que devem tomar.

Artigo 54.º

Inspecções nos Estados-Membros

1. Sem prejuízo das competências de execução conferidas pelo Tratado à Comissão, a Agência assiste esta instituição no acompanhamento da aplicação do presente regulamento, bem como das suas regras de execução, conduzindo inspecções de normalização das autoridades competentes nos Estados-Membros, tal como especificado no n.º 1 do artigo 24.º Os funcionários mandatados ao abrigo do presente regulamento e os funcionários destacados pelas autoridades nacionais que participam nessas inspecções ficam autorizados, no respeito pelas disposições legais do Estado-Membro em causa, a:

- a) Fiscalizar os registos, as informações, os processos ou quaisquer outros materiais relevantes para o cumprimento dos níveis de segurança aérea compatíveis com o estabelecido no presente regulamento;
- b) Obter cópias ou extractos desses registos, dados, procedimentos ou outro material;
- c) Pedir esclarecimentos orais no local;
- d) Aceder a quaisquer instalações, terrenos ou meios de transporte pertinentes.

2. Os funcionários da Agência autorizados a proceder às inspecções a que se refere o n.º 1 exercem os seus poderes mediante a apresentação de uma autorização por escrito que precise o objecto, bem como a finalidade e a data de início da inspecção. A Agência deve informar antecipadamente o Estado-Membro interessado da realização da inspecção, bem como da identidade dos funcionários autorizados.

3. O Estado-Membro em causa deve sujeitar-se às inspecções e assegurar que os organismos e as pessoas envolvidas também se sujeitem a estas.

4. Sempre que uma inspecção, efectuada nos termos do presente artigo, implique uma inspecção a uma empresa ou a um conjunto de empresas, é aplicável o disposto no artigo 55.º Quando uma empresa se opuser à inspecção, o Estado-Membro em causa deve prestar aos funcionários autorizados pela Agência a assistência necessária para que possam efectuar a inspecção.

▼B

5. Os relatórios elaborados em aplicação deste artigo são difundidos na língua ou línguas oficiais do Estado-Membro em que teve lugar a inspeção.

*Artigo 55.º***Investigação em empresas**

1. ► **M2** A Agência pode realizar ela própria, ou delegar nas autoridades aeronáuticas nacionais ou nas entidades competentes, todas as inspeções necessárias das empresas em aplicação dos artigos 7.º, 20.º, 21.º, 22.º, 22.º-A, 22.º-B e 23.º e do n.º 2 do artigo 24.º ◀ Essa investigação deve ser efectuada de acordo com as disposições legais do Estado-Membro em que decorrem. Para o efeito, as pessoas autorizadas ao abrigo do presente regulamento estão habilitadas a:

- a) Examinar os registos, dados e documentos, bem como qualquer material pertinente para o desempenho das missões da Agência;
- b) Obter cópias ou extractos desses registos, dados, procedimentos ou outro material;
- c) Pedir esclarecimentos orais no local;
- d) Aceder a quaisquer instalações, terrenos ou meios de transporte pertinentes das empresas;
- e) Efectuar inspeções das aeronaves em cooperação com os Estados-Membros.

2. As pessoas autorizadas para efeito das investigações a que se refere o n.º 1 exercem os seus poderes mediante a apresentação de uma autorização por escrito que especifique o objecto e a finalidade da investigação.

3. O Estado-Membro em cujo território esteja prevista uma investigação deve ser antecipadamente informado pela Agência da sua realização, bem como da identidade das pessoas autorizadas. A pedido da Agência, funcionários do Estado-Membro em causa devem prestar assistência às pessoas autorizadas no cumprimento das suas funções.

*Artigo 56.º***Programa de trabalho anual**

O programa de trabalho anual deve ter por objectivo promover o aperfeiçoamento contínuo da segurança da aviação europeia e ser conforme com os objectivos, atribuições e tarefas da Agência, conforme definidos no presente regulamento. Deve indicar claramente as atribuições e tarefas da Agência que foram acrescentadas, modificadas ou suprimidas em comparação com o ano anterior.

A apresentação do programa de trabalho anual deve assentar na metodologia utilizada pela Comissão enquanto parte da gestão baseada em actividades.

*Artigo 57.º***Relatório geral anual**

O relatório geral anual deve descrever o modo como a Agência aplica o seu programa de trabalho anual. Deve indicar claramente as atribuições e tarefas da Agência que foram acrescentadas, modificadas ou suprimidas em comparação com o ano anterior.

▼B

O relatório deve descrever as actividades levadas a cabo pela Agência e avaliar os seus resultados no que se refere aos objectivos e calendário estabelecidos, os riscos associados a essas actividades, a utilização de recursos e o funcionamento geral da Agência.

*Artigo 58.º***Transparência e comunicação**

1. O Regulamento (CE) n.º 1049/2001 é aplicável aos documentos detidos pela Agência.
2. A Agência pode fazer comunicações, por iniciativa própria, nos domínios da sua competência. Em especial, deve assegurar que, para além da publicação especificada no n.º 3 do artigo 52.º, sejam rapidamente fornecidos ao público e a quaisquer interessados informações objectivas, fiáveis e facilmente compreensíveis sobre o seu trabalho.
3. Qualquer pessoa singular ou colectiva tem o direito de se dirigir por escrito à Agência em qualquer das línguas referidas no artigo 314.º do Tratado e tem o direito de receber uma resposta nessa língua.
4. As informações recolhidas pela Agência em conformidade com o presente regulamento devem ser sujeitas ao disposto no Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Dezembro de 2000, relativo à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados ⁽¹⁾.

*SECÇÃO IV***Disposições financeiras***Artigo 59.º***Orçamento**

1. As receitas da Agência provêm:
 - a) De uma contribuição da Comunidade;
 - b) Das contribuições de países terceiros europeus com os quais a Comunidade tenha celebrado os acordos a que se refere o artigo 66.º;
 - c) Das taxas pagas por requerentes e detentores de certificados emitidos e homologações concedidas pela Agência;
 - d) Das taxas aplicáveis a publicações, acções de formação e quaisquer outros serviços prestados pela Agência;
 - e) De qualquer contribuição financeira voluntária dos Estados-Membros, de países terceiros ou de outras entidades, desde que essa contribuição não comprometa a independência e a imparcialidade da agência.
2. As despesas da Agência incluem os encargos com o pessoal, as despesas administrativas, as despesas com as infra-estruturas e as despesas de funcionamento.
3. O orçamento deve ser equilibrado em receitas e despesas.
4. Os orçamentos estatutários e as taxas fixadas e cobradas por actividades de certificação são escriturados separadamente no orçamento da Agência.

⁽¹⁾ JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

▼B

5. O Conselho de Administração elabora anualmente, com base num projecto de mapa previsional das receitas e despesas, o mapa previsional das receitas e despesas da Agência para o exercício seguinte.

6. O mapa previsional a que se refere o n.º 4, que inclui um projecto de quadro de pessoal e é acompanhado do programa de trabalho provisório, é transmitido pelo Conselho de Administração à Comissão, até 31 de Março, bem como aos Estados com os quais a Comunidade celebrou acordos nos termos do disposto no artigo 66.º

7. A Comissão transmite o mapa previsional à autoridade orçamental, juntamente com o anteprojecto de orçamento geral da União Europeia.

8. Com base no mapa previsional, a Comissão procede à inscrição, no anteprojecto de orçamento geral da União Europeia, das previsões que considere necessárias no que respeita ao quadro de pessoal e ao montante da subvenção a cargo do orçamento geral, que submete à apreciação da autoridade orçamental nos termos do disposto no artigo 272.º do Tratado.

9. A autoridade orçamental autoriza as dotações a título da subvenção destinada à Agência. A autoridade orçamental aprova o quadro de pessoal da Agência.

10. O Conselho de Administração aprova o orçamento. Este orçamento é definitivo após a aprovação do orçamento geral da União Europeia. O orçamento é adaptado em conformidade, se for caso disso.

11. O Conselho de Administração notifica, com a maior brevidade, a autoridade orçamental da sua intenção de realizar qualquer projecto susceptível de ter incidências financeiras significativas sobre o financiamento do orçamento, nomeadamente os projectos de natureza imobiliária, tais como o arrendamento ou a aquisição de imóveis. Do facto informa a Comissão.

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

*Artigo 60.º***Execução e controlo do orçamento**

1. O director executivo executa o orçamento da Agência.

2. Até ao dia 1 de Março seguinte ao exercício encerrado, o contabilista da Agência comunica ao contabilista da Comissão as contas provisórias acompanhadas do relatório sobre a gestão orçamental e financeira do exercício. O contabilista da Comissão consolida as contas provisórias das instituições e dos organismos descentralizados nos termos do disposto no artigo 128.º do Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho, de 25 de Junho de 2002, que institui o Regulamento Financeiro aplicável ao orçamento geral das Comunidades Europeias ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 248 de 16.9.2002, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1525/2007 (JO L 343 de 27.12.2007, p. 9).

▼B

3. Até ao dia 31 de Março seguinte ao exercício encerrado, o contabilista da Comissão transmite ao Tribunal de Contas as contas provisórias da Agência, acompanhadas do relatório sobre a gestão orçamental e financeira do exercício. O relatório sobre a gestão orçamental e financeira desse exercício é igualmente enviado ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
4. Nos termos do disposto no artigo 129.º do Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002, após recepção das observações formuladas pelo Tribunal de Contas relativamente às contas provisórias da Agência, o director executivo elabora as contas definitivas da Agência, sob sua própria responsabilidade, e transmite-as, para parecer, ao Conselho de Administração.
5. O Conselho de Administração emite um parecer sobre as contas definitivas da Agência.
6. O director executivo transmite ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e ao Tribunal de Contas as contas definitivas acompanhadas do parecer do Conselho de Administração, até ao dia 1 de Julho seguinte ao exercício encerrado.
7. As contas definitivas são publicadas.
8. O director executivo envia ao Tribunal de Contas uma resposta às observações deste último, até 30 de Setembro. Envia igualmente esta resposta ao Conselho de Administração.
9. O director executivo submete à apreciação do Parlamento Europeu, a pedido deste último, tal como previsto no n.º 3 do artigo 146.º do Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002, qualquer informação necessária ao bom desenrolar do processo de quitação relativamente ao exercício em causa.
10. Sob recomendação do Conselho, deliberando por maioria qualificada, o Parlamento Europeu dá ao director executivo, antes de 30 de Abril do ano N + 2, quitação da execução do orçamento do exercício do ano N.

*Artigo 61.º***Luta contra a fraude**

1. Na luta contra a fraude, corrupção e outras acções ilegais aplicam-se, sem quaisquer restrições, as disposições do Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Maio de 1999, relativo aos inquéritos efectuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) ⁽¹⁾.
2. A Agência adere ao Acordo Interinstitucional de 25 de Maio de 1999 entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão das Comunidades Europeias relativo aos inquéritos internos efectuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) ⁽²⁾, e publica, sem demora, as disposições correspondentes que se aplicam a todo o pessoal.
3. As decisões de financiamento, bem como quaisquer contratos e instrumentos de execução delas decorrentes, devem dispor expressamente que o Tribunal de Contas e o OLAF podem, se for necessário, proceder a controlos no terreno dos beneficiários dos fundos da Agência e dos agentes responsáveis pela respectiva distribuição.

⁽¹⁾ JO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO L 136 de 31.5.1999, p. 15.



Artigo 62.º

Avaliação

1. No prazo de três anos a contar da data em que a Agência começar a desempenhar as suas atribuições e, a partir de então, de cinco em cinco anos, o Conselho de Administração deve encomendar uma avaliação externa independente da execução do presente regulamento.
2. A avaliação deve examinar se a Agência cumpre cabalmente as suas funções e deve apreciar em que medida o presente regulamento, a Agência e os seus métodos de trabalho contribuíram para um nível elevado de segurança da aviação civil. A avaliação deve ter em conta os pontos de vista dos interessados, tanto a nível europeu como nacional, e deve ser realizada após consulta aos interessados.
3. O Conselho de Administração deve receber os dados da avaliação e deve enviar à Comissão recomendações relativamente a alterações a introduzir no presente regulamento, na Agência e nas suas práticas de trabalho, recomendações essas que a Comissão pode enviar, juntamente com o seu próprio parecer e propostas adequadas, ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Se necessário, deve ser incluído um plano de acção com um calendário de execução. Tanto os dados da avaliação como as recomendações são tornados públicos.

Artigo 63.º

Disposições financeiras

Após consulta à Comissão, o Conselho de Administração aprova a regulamentação financeira aplicável à Agência. Esta regulamentação só pode divergir do disposto no Regulamento (CE, Euratom) n.º 2343/2002 da Comissão, de 19 de Novembro de 2002, que institui o Regulamento Financeiro Quadro dos organismos referidos no artigo 185.º do Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho, que institui o Regulamento Financeiro aplicável ao orçamento geral das Comunidades Europeias ⁽¹⁾, se as exigências específicas do funcionamento da Agência o impuserem e desde que a Comissão dê previamente o seu acordo.

Artigo 64.º

Regulamento relativo às taxas e encargos

1. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, relativas às taxas e encargos, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 65.º
2. A Comissão consulta o Conselho de Administração sobre o projecto das medidas a que se refere o n.º 1.
3. As medidas a que se refere o n.º 1 especificam, nomeadamente, os serviços e procedimentos sujeitos a taxas e encargos, nos termos das alíneas c) e d) do n.º 1 do artigo 59.º, e fixam o respectivo montante e o modo de cobrança.
4. São cobrados taxas e encargos pela:
 - a) Emissão e renovação de certificados e pelas funções de supervisão contínua com eles relacionados;
 - b) Prestação de serviços; estas taxas e encargos devem reflectir o custo efectivo de cada prestação;

⁽¹⁾ JO L 357 de 31.12.2002, p. 72.

▼B

c) Tramitação de recursos.

Todas as taxas e encargos são expressas e pagas em euros.

5. O montante das taxas e encargos deve ser fixado de forma a garantir que as receitas resultantes sejam, em princípio, suficientes para cobrir integralmente o custo dos serviços prestados. As taxas e encargos, incluindo os que foram objecto de cobrança em 2007, são considerados receitas afectas à Agência.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

*Artigo 65.º***Comité**

1. A Comissão é assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º
3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

4. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

5. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 e a alínea b) do n.º 5 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

Os prazos previstos na alínea c) do n.º 3 e nas alíneas b) e e) do n.º 4 do artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE são de vinte dias.

6. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1, 2 e 4, a alínea b) do n.º 5 e o n.º 6 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

7. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 6.º da Decisão 1999/468/CE.

Antes de aprovar a sua decisão, a Comissão consulta o comité a que se refere o n.º 1 do presente artigo.

O prazo previsto na alínea b) do artigo 6.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

Caso uma decisão aprovada pela Comissão seja submetida ao Conselho por um Estado-Membro, o Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode tomar uma decisão diferente no prazo de três meses.

▼M2*Artigo 65.ºA***Alterações**

De acordo com as disposições do Tratado, a Comissão propõe a alteração dos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, a fim de ter em conta os requisitos do presente regulamento.

*Artigo 66.º***Participação de países terceiros europeus**

A Agência está aberta à participação de países terceiros europeus que sejam partes na Convenção de Chicago e tenham celebrado acordos com a Comunidade Europeia, e conseqüentemente aprovado e apliquem a legislação comunitária nos domínios abrangidos pelo presente regulamento e pelas suas regras de execução.

Nos termos das disposições pertinentes de tais acordos, são celebrados convénios que, nomeadamente, determinem a natureza e o âmbito da participação desses países nos trabalhos da Agência, bem como as normas específicas que lhe digam respeito, incluindo as disposições relativas às contribuições financeiras e ao pessoal.

*Artigo 67.º***Início da actividade da Agência**

1. A Agência assume plenamente as tarefas de certificação que lhe são atribuídas nos termos do artigo 20.º, a partir de 28 de Setembro de 2003. Até essa data, os Estados-Membros devem continuar a executar as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis.

2. Durante um período transitório suplementar de 42 meses a contar da data referida no n.º 1, os Estados-Membros podem continuar a emitir certificados e conceder homologações, em derrogação do disposto nos artigos 5.º, 6.º, 12.º e 20.º, nas condições especificadas pela Comissão nas medidas aprovadas para a sua aplicação. Sempre que os Estados-Membros emitam, nesse contexto, certificados com base em certificados emitidos por países terceiros, as medidas aprovadas pela Comissão devem ter devidamente em conta os princípios estabelecidos nas alíneas b) e c) do n.º 2 do artigo 12.º

*Artigo 68.º***Sanções**

Os Estados-Membros estabelecem sanções por incumprimento do presente regulamento e suas regras de execução. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

*Artigo 69.º***Revogações**

1. É revogado o Regulamento (CE) n.º 1592/2002, sem prejuízo do disposto no segundo parágrafo.

As referências ao regulamento revogado entendem-se como sendo feitas ao presente regulamento e devem ser interpretadas de acordo com o quadro de correspondência do anexo VI.

2. É revogada a Directiva 91/670/CEE com efeitos a partir da entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 6 do artigo 7.º

3. O anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 é suprimido com efeitos a partir da entrada em vigor das medidas correspondentes a que se refere o n.º 5 do artigo 8.º

▼B

4. O disposto no artigo 11.º aplica-se às aeronaves, peças, equipamentos, organizações e pessoas cuja certificação tenha sido concedida ou reconhecida de acordo com as disposições dos actos a que se referem os n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo.

5. É revogada a Directiva 2004/36/CE com efeitos a partir da data da entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 5 do artigo 10.º do presente regulamento e sem prejuízo das regras de execução referidas no n.º 2 do artigo 8.º dessa directiva.

*Artigo 70.º***Entrada em vigor**

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

Os artigos 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º e 10.º aplicam-se a partir das datas previstas nas suas respectivas regras de execução mas, o mais tardar, a partir de 8 de Abril de 2012.

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



ANEXO I

Requisitos essenciais de aeronavegabilidade previstos no artigo 5.º

1. *Integridade do produto: Há que assegurar a integridade do produto em todas as condições de voo previstas ao longo da vida operacional da aeronave. A conformidade com todos os requisitos deve ser demonstrada através de avaliações ou análises, apoiadas, se necessário, por ensaios.*
 - 1.a. Estruturas e materiais: A integridade da estrutura deve ser assegurada para todo o envelope de utilização, e suficientemente para além do mesmo, e mantida durante toda a vida operacional da aeronave.
 - 1.a.1. Todas as peças da aeronave cuja falha possa reduzir a integridade estrutural devem cumprir as condições a seguir indicadas sem falha ou deformação prejudicial. Isto abrange todos os elementos com uma massa significativa e os respectivos meios de fixação.
 - 1.a.1.a. Todas as combinações de esforços que razoavelmente se possam prever dentro e suficientemente para além dos pesos, da gama de variação do centro de gravidade, do envelope operacional e da vida operacional da aeronave devem ser tomadas em consideração. Tal inclui as cargas devidas a rajadas de vento, manobras, pressurização, superfícies móveis e sistemas de controlo e de propulsão, quer em voo, quer no solo.
 - 1.a.1.b. Devem ser considerados os esforços e prováveis falhas provocados por aterragens de emergência em terra ou na água.
 - 1.a.1.c. Devem ser considerados os efeitos dinâmicos na reacção estrutural a essas cargas.
 - 1.a.2. A aeronave não deve acusar qualquer instabilidade aeroelástica ou vibração excessiva.
 - 1.a.3. Do fabrico, dos processos e dos materiais utilizados na construção da aeronave devem resultar características estruturais conhecidas e reproduzíveis. Há que ter em conta todas as alterações do comportamento dos materiais relacionadas com o ambiente operacional.
 - 1.a.4. Os efeitos de cargas cíclicas, da degradação provocada pelo ambiente operacional, de danos acidentais e dificilmente identificáveis não devem diminuir a integridade estrutural para além de um nível aceitável de resistência residual. Devem ser publicadas todas as instruções necessárias para assegurar a manutenção da aeronavegabilidade neste contexto.
 - 1.b. Propulsão: A integridade do sistema de propulsão (isto é, motor e, se for caso disso, hélice) deve ser comprovada para todo o envelope de utilização e suficientemente para além do mesmo, e mantida ao longo da vida operacional do sistema de propulsão.
 - 1.b.1. O sistema de propulsão deve produzir, dentro dos limites declarados, o impulso ou a potência que dele são exigidos em todas as condições de voo, tendo em conta os efeitos e as condições do ambiente operacional.
 - 1.b.2. Do processo de fabrico e dos materiais utilizados na construção do sistema de propulsão deve resultar um comportamento estrutural conhecido e reproduzível. Há que ter em conta todas as alterações do comportamento dos materiais relacionadas com o ambiente operacional.
 - 1.b.3. Os efeitos de cargas cíclicas, da degradação ambiental e operacional e de eventuais falhas subsequentes nas peças não devem diminuir a integridade do sistema de propulsão para além de níveis aceitáveis. Devem ser publicadas todas as instruções necessárias para assegurar a manutenção da aeronavegabilidade neste contexto.

▼B

- 1.b.4. Devem ser publicadas todas as instruções, informações e requisitos necessários para garantir uma interacção segura e correcta entre o sistema de propulsão e a aeronave.
- 1.c. Sistemas e dispositivos
 - 1.c.1. A aeronave não deve apresentar características ou pormenores de concepção que a experiência tenha demonstrado serem perigosos.
 - 1.c.2. A aeronave, incluindo os sistemas, dispositivos e equipamentos exigidos para a certificação de tipo ou pelas regras operacionais, deve ter o comportamento pretendido em todas as condições de serviço previsíveis, para todo o envelope de utilização da aeronave e suficientemente para além deste, tendo na devida conta o ambiente em que o sistema, os dispositivos ou os equipamentos operam. Os outros sistemas, dispositivos e equipamentos, independentemente do seu bom ou mau funcionamento, não devem reduzir a segurança nem afectar negativamente o normal funcionamento de qualquer outro sistema, dispositivo ou equipamento. Os sistemas, dispositivos e equipamentos devem poder ser operados sem exigir aptidões ou força especiais.
 - 1.c.3. Os sistemas, dispositivos e equipamentos associados da aeronave, considerados separadamente e relacionados entre si, devem ser concebidos por forma a que nenhuma falha isolada, que se tenha revelado extremamente improvável, possa dar origem a uma situação de falha catastrófica, devendo existir uma relação inversa entre a probabilidade de ocorrer uma falha e a gravidade dos seus efeitos sobre a aeronave e os seus ocupantes. No que se refere ao critério de falha isolada, aceita-se uma certa tolerância relativamente às dimensões e configuração geral da aeronave, o que poderá evitar que este critério de falha isolada se aplique em relação a algumas peças e sistemas de helicópteros e pequenas aeronaves.
 - 1.c.4. As informações necessárias para a condução segura do voo e as informações relativas a situações de potencial falta de segurança devem ser fornecidas à tripulação ou ao pessoal de manutenção, conforme o caso, de um modo claro, coerente e inequívoco. Os sistemas, dispositivos e comandos, incluindo as indicações e os avisos, devem ser concebidos e localizados por forma a minimizar os erros susceptíveis de contribuir para a criação de situações de perigo.
 - 1.c.5. Devem ser tomadas precauções a nível do projecto para minimizar os riscos decorrentes, para a aeronave e seus ocupantes, de eventuais ameaças, no interior e no exterior da aeronave, incluindo a protecção contra a eventualidade de uma falha significativa ou ruptura de qualquer equipamento da aeronave.
- 1.d. Aeronavegabilidade permanente
 - 1.d.1. Serão estabelecidas instruções para a contínua manutenção da aeronavegabilidade, a fim de assegurar que o nível de aeronavegabilidade atestado pelo certificado-tipo se mantenha durante toda a vida operacional da aeronave.
 - 1.d.2. Devem ser disponibilizados meios que permitam proceder à inspecção, adaptação, lubrificação, retirada ou substituição de peças e equipamentos na medida do necessário para assegurar a contínua manutenção da aeronavegabilidade.
 - 1.d.3. As instruções relativas à contínua manutenção da aeronavegabilidade devem apresentar-se sob a forma de manual ou manuais, conforme adequado para o volume de dados a fornecer. Os manuais devem abranger instruções para a manutenção e reparação, informações sobre funcionamento, dificuldades de operação e processos de inspecção, num formato que permita uma consulta prática.
 - 1.d.4. As instruções relativas à contínua manutenção da aeronavegabilidade devem conter limites de aeronavegabilidade que estabeleçam os períodos obrigatórios de substituição, os intervalos de inspecção e os procedimentos de inspecção correspondentes.

▼B

2. *Aspectos de aeronavegabilidade do funcionamento de um produto*
- 2.a. Para garantir um nível de segurança satisfatório para as pessoas a bordo e no solo durante o funcionamento do produto, deve ser comprovada a conformidade com os seguintes requisitos:
 - 2.a.1. Devem ser estabelecidos os tipos de operação para os quais a aeronave está homologada, as respectivas limitações e as informações necessárias para uma operação segura, incluindo as limitações relacionadas com o ambiente operacional e os desempenhos.
 - 2.a.2. A aeronave deve ser controlável e manobrável em condições de segurança em todas as condições de operação previstas, inclusivamente na sequência da falha de um ou, eventualmente, mais sistemas de propulsão. Devem ser tidos devidamente em conta a força do piloto, o ambiente na cabina de pilotagem, a carga de trabalho do piloto e outros factores humanos, bem como a fase do voo e a respectiva duração.
 - 2.a.3. Deve ser possível fazer uma transição suave de uma fase de voo para outra sem que tal exija perícia, concentração, força ou uma carga de trabalho excepcionais por parte do piloto, em qualquer situação previsível de operação.
 - 2.a.4. A estabilidade da aeronave deve ser de molde a assegurar que as solicitações pedidas ao piloto não sejam excessivas tendo em conta a fase do voo e a sua duração.
 - 2.a.5. Devem ser estabelecidos procedimentos para operações normais e situações de falha e de emergência.
 - 2.a.6. Devem ser previstos avisos ou outros dispositivos dissuasores destinados a evitar que o envelope de utilização normal seja ultrapassado, segundo o tipo da aeronave.
 - 2.a.7. As características da aeronave e dos seus sistemas devem permitir o restabelecimento da operação normal em condições de segurança após eventuais desvios extremos no envelope de utilização.
- 2.b. As limitações de operação e outras informações necessárias à segurança do funcionamento devem ser facultadas aos tripulantes.
- 2.c. Deve evitar-se que os produtos corram riscos devido a condições adversas, quer no interior quer no exterior, incluindo as condições do ambiente operacional.
 - 2.c.1. Em especial, a exposição a fenómenos naturais, como por exemplo, mas não só, as condições atmosféricas adversas, as trovoadas, a colisão com pássaros, os campos de radiação de alta frequência, o ozono, etc., os quais podem ocorrer, com alguma probabilidade, durante uma operação de voo, não deve ocasionar situações de insegurança.
 - 2.c.2. Os compartimentos da cabina devem dar aos passageiros condições adequadas de transporte e protecção contra quaisquer perigos previsíveis decorrentes do voo ou de situações de emergência, incluindo riscos de incêndio, fumo, gases tóxicos e descompressão rápida. Devem ser tomadas medidas para dar aos ocupantes todas as hipóteses razoáveis de evitar ferimentos graves e de abandonar rapidamente a aeronave e serem protegidos dos efeitos das forças de desaceleração em caso de aterragem de emergência em terra ou na água. Devem ser previstos sinais ou avisos claros e inequívocos, conforme necessário, para instruir os ocupantes sobre o comportamento seguro que devem adoptar e sobre a localização e correcta utilização do equipamento de segurança. O equipamento de segurança necessário deve estar facilmente acessível.

▼B

- 2.c.3. Os compartimentos da tripulação devem ser organizados de modo a facilitar as operações de voo, incluindo meios que permitam a percepção e a gestão de todas as situações e emergências previsíveis. O ambiente dos compartimentos da tripulação não deve prejudicar a capacidade dos tripulantes de desempenharem as suas tarefas, e a sua concepção deve ser de molde a evitar interferências durante o funcionamento e a utilização indevida dos comandos.
3. *Organizações (incluindo pessoas singulares que realizem actividades de concepção, fabrico ou manutenção)*
 - 3.a. Uma organização deve ser homologada quando estiverem preenchidas as seguintes condições:
 - 3.a.1. A organização deve dispor de todos os meios necessários para as tarefas que lhe são confiadas. Estes meios incluem, entre outros, os seguintes: instalações, pessoal, equipamentos, ferramentas e materiais, documentação das tarefas, tarefas e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e conservação de registos.
 - 3.a.2. A organização deve aplicar e manter um sistema de gestão, a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos essenciais de aeronavegabilidade, e procurar o aperfeiçoamento constante desse sistema.
 - 3.a.3. A organização deve celebrar acordos com outras organizações relevantes, na medida do necessário, para garantir a conformidade constante com os requisitos essenciais de aeronavegabilidade.
 - 3.a.4. A organização deve criar um sistema de comunicação e/ou um sistema de tratamento de ocorrências que deve ser contemplado no sistema de gestão previsto no ponto 3.a.2 e nos acordos mencionados no ponto 3.a.3, por forma a contribuir para um aumento constante da segurança dos produtos.
 - 3.b. As condições previstas nos pontos 3.a.3 e 3.a.4 não se aplicam às organizações que ministram formação em matéria de manutenção.



ANEXO II

Aeronaves a que se refere o n.º 4 do artigo 4.º

Os n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 4.º não se aplicam a aeronaves abrangidas por, pelo menos, uma das categorias a seguir enumeradas:

- a) Aeronaves históricas que satisfaçam os seguintes critérios:
- i) Aeronaves não complexas:
 - cuja concepção inicial seja comprovadamente anterior a 1 de Janeiro de 1955 e
 - cuja produção tenha cessado antes de 1 de Janeiro de 1975,
 - ou
 - ii) Aeronaves com manifesta relevância histórica, pelas seguintes razões:
 - uma participação num acontecimento histórico digno de registo, ou
 - um avanço importante na evolução da aviação, ou
 - um papel de destaque desempenhado nas forças armadas de um Estado-Membro;
- b) Aeronaves especificamente concebidas ou modificadas para fins de investigação, experimentais ou científicos, de que só deva ser produzido um pequeno número de exemplares;
- c) Aeronaves construídas, numa proporção não inferior a 51 %, por um amador ou uma associação sem fins lucrativos de amadores, para uso próprio e sem quaisquer objectivos comerciais;
- d) Aeronaves que tenham estado ao serviço de forças militares, salvo se forem de um tipo para o qual a Agência tenha aprovado uma norma de projecto;
- e) Aviões, helicópteros e pára-quedas motorizados com um máximo de dois lugares e uma massa máxima à descolagem (MTOM, *maximum take-off mass*), registada pelos Estados-Membros, não superior a:
- i) 300 kg para os aviões terrestres/helicópteros monolugares; ou
 - ii) 450 kg para os aviões terrestres/helicópteros bilugares; ou
 - iii) 330 kg para os aviões anfíbios ou hidroaviões/helicópteros monolugares; ou
 - iv) 495 kg para os aviões anfíbios ou hidroaviões/helicópteros bilugares, desde que, quando funcionam tanto como hidroaviões/helicópteros ou como aviões terrestres/helicópteros, não excedam o limite correspondente de MTOM;
 - v) 472,5 kg para os aviões terrestres bilugares equipados com um sistema de pára-quedas de recuperação total instalado na estrutura do avião;
 - vi) 315 kg para os aviões terrestres monolugares equipados com um sistema de pára-quedas de recuperação total instalado na estrutura do avião;
- e, no que respeita aos aviões, com uma velocidade de perda ou velocidade estabilizada de cruzeiro mínima, em configuração de aterragem, não superior a 35 nós de velocidade-ar calibrada (CAS, *calibrated air speed*);
- f) Giroplanos monolugares e bilugares com uma massa máxima à descolagem não superior a 560 kg;
- g) Planadores cuja massa estrutural em vazio, não exceda 80 kg, no caso dos monolugares, ou 100 kg, no caso dos bilugares, incluindo os que são lançados por corrida;
- h) Reproduções de aeronaves que satisfaçam os critérios das alíneas a) ou d), cuja concepção estrutural seja semelhante à aeronave original;
- i) Aeronaves não tripuladas cuja massa operacional não exceda 150 kg;
- j) Quaisquer outras aeronaves cuja massa total em vazio, incluindo combustível, não exceda 70 kg.

*ANEXO III***Requisitos essenciais para a concessão de licenças de piloto a que se refere o artigo 7.º**

1. *Formação*
 - 1.a. *Generalidades*
 - 1.a.1. Uma pessoa que inicie uma formação para pilotar aeronaves deve ter maturidade suficiente nos planos educacional, físico e mental para adquirir, memorizar e demonstrar que possui os conhecimentos teóricos e as competências práticas necessárias.
 - 1.b. *Conhecimentos teóricos*
 - 1.b.1. Os pilotos devem adquirir e manter um nível de conhecimentos adequado às funções exercidas nas aeronaves e proporcionais aos riscos associados ao tipo de actividade. Estes conhecimentos devem incluir, no mínimo:
 - i) Direito aéreo;
 - ii) Conhecimentos gerais de aeronaves;
 - iii) Questões técnicas relacionadas com a categoria da aeronave;
 - iv) Desempenho e planeamento de voo;
 - v) Comportamento e limitações humanas;
 - vi) Meteorologia;
 - vii) Navegação;
 - viii) Procedimentos operacionais, incluindo gestão dos recursos;
 - ix) Princípios de voo;
 - x) Comunicações; e
 - xi) Competências não técnicas, nomeadamente o reconhecimento e a gestão de ameaças e erros.
 - 1.c. *Demonstração e manutenção dos conhecimentos teóricos*
 - 1.c.1. A aquisição e a memorização dos conhecimentos teóricos devem ser demonstradas através de uma avaliação contínua durante a formação e, quando adequado, através de exames.
 - 1.c.2. Deve ser mantido um nível adequado de competência em matéria de conhecimentos teóricos. A conformidade deve ser demonstrada por meio de avaliações, exames, provas ou testes regulares. A frequência dos exames, provas ou testes deve ser proporcional ao nível de risco associado à actividade.
 - 1.d. *Competências práticas*
 - 1.d.1. Os pilotos devem adquirir e manter as competências práticas adequadas para exercerem as suas funções nas aeronaves. Tais competências devem ser proporcionais aos riscos associados ao tipo de actividade e abranger os seguintes aspectos, caso as funções exercidas nas aeronaves o justifiquem:
 - i) Actividades antes do voo e em voo, incluindo o desempenho da aeronave, o cálculo da massa e da centragem, a inspecção e o serviço de assistência de manutenção, o planeamento do combustível, a avaliação das condições meteorológicas, o planeamento da rota, as restrições do espaço aéreo e a disponibilidade de pistas;
 - ii) Operações de aeródromo e de circuito de tráfego;
 - iii) Procedimentos e precauções de prevenção contra colisões;
 - iv) Controlo da aeronave por referências visuais exteriores;

▼B

- v) Manobras de voo, nomeadamente em situações críticas, e manobras «de viragem brusca» associadas, na medida do que for tecnicamente exequível;
 - vi) Descolagens e aterragens normais e com vento cruzado;
 - vii) Voo por referência somente aos instrumentos, de acordo com o tipo de actividade;
 - viii) Procedimentos operacionais, incluindo capacidade de trabalho em equipa e de gestão dos recursos, em conformidade com o tipo de operação, quer seja com um só piloto ou em tripulação múltipla;
 - ix) Navegação e aplicação das regras do ar e dos procedimentos conexos, recorrendo, consoante o necessário, a referências visuais ou a ajudas de navegação;
 - x) Operações não normais e de emergência, incluindo simulações de mau funcionamento do equipamento da aeronave;
 - xi) Cumprimento dos procedimentos de serviços de tráfego aéreo e de comunicações;
 - xii) Aspectos específicos do tipo ou classe da aeronave;
 - xiii) Treino adicional das competências práticas de voo que possam ser necessárias para atenuar os riscos associados a actividades específicas; e
 - xiv) Competências não técnicas, nomeadamente o reconhecimento e a gestão de ameaças e erros, utilizando uma metodologia de avaliação adequada juntamente com a avaliação das competências técnicas.
- 1.e. **Demonstração e manutenção das competências práticas**
- 1.e.1. Os pilotos devem demonstrar aptidão para executarem os procedimentos e manobras com um grau de perícia adequado às funções exercidas na aeronave:
- i) Operando a aeronave dentro dos seus limites;
 - ii) Executando todas as manobras com suavidade e precisão;
 - iii) Demonstrando bom senso e bom desempenho aeronáutico;
 - iv) Utilizando os conhecimentos aeronáuticos;
 - v) Mantendo sempre o controlo da aeronave de maneira que sejam assegurados resultados satisfatórios de procedimentos ou manobras; e
 - vi) Competências não técnicas, nomeadamente o reconhecimento e a gestão de ameaças e erros, utilizando uma metodologia de avaliação adequada juntamente com a avaliação das competências técnicas.
- 1.e.2. Deve ser mantido um nível adequado de competência em matéria de conhecimentos teóricos. A conformidade deve ser demonstrada por meio de avaliações, exames, provas ou testes regulares. A frequência dos exames, provas ou testes deve ser proporcional ao nível de risco associado à actividade.
- 1.f. **Proficiência linguística**
- Os pilotos devem demonstrar proficiência linguística em grau adequado às funções a exercer na aeronave. A demonstração de proficiência deve incluir:
- i) Capacidade de compreensão dos documentos de informação meteorológica;
 - ii) Utilização de cartas aeronáuticas de rota, de saída e de aproximação, e dos documentos de informação aeronáutica associados; e

▼B

- iii) Capacidade de comunicar com outros tripulantes e serviços de navegação aérea durante todas as fases do voo, incluindo a preparação do mesmo.

1.g. Dispositivos de treino de simulação de voo

Sempre que se utilize um dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD, *flight simulation training device*) na formação ou na demonstração de aquisição ou manutenção das competências práticas, esse dispositivo deve ser qualificado num nível adequado ao tipo de treino a efectuar. Em especial, a replicação da configuração, das características sensoriais, do desempenho da aeronave e do comportamento dos sistemas deve representar a aeronave de forma adequada.

1.h. Programa de formação

1.h.1. A formação deve ser efectuada através de um programa de formação.

1.h.2. Os programas de formação devem satisfazer as seguintes condições:

- i) Deve ser elaborado um manual para cada tipo de curso; e
- ii) O programa de formação deve incluir uma parte de conhecimentos teóricos e outra de instrução prática de voo (incluindo em treinadores sintéticos de voo), se aplicável.

1.i. Instrutores**1.i.1. Formação teórica**

A formação teórica deve ser ministrada por instrutores adequadamente qualificados. Estes devem:

- i) Possuir conhecimentos adequados no domínio em que a instrução será ministrada; e
- ii) Estar aptos a utilizar técnicas de instrução adequadas.

1.i.2. Treino de voo e instrução de voo simulado

O treino de voo e instrução de voo simulado devem ser ministrados por instrutores adequadamente qualificados, que:

- i) Satisfaçam os requisitos em termos de conhecimentos teóricos e de experiência relevantes para a instrução ministrada;
- ii) Estar aptos a utilizar técnicas de instrução adequadas;
- iii) Tenham praticado técnicas de instrução nas manobras e nos procedimentos de voo sobre os quais deverá incidir a instrução de voo;
- iv) Tenham demonstrado aptidão para ministrar instrução nos domínios em que essa instrução deverá incidir, incluindo procedimentos antes e após o voo e em terra; e
- v) Recebam periodicamente treino de reciclagem para assegurar a actualização do nível de instrução.

Os instrutores de voo devem igualmente estar habilitados a ser pilotos comandantes das aeronaves em que ministram instrução, salvo no caso da formação em novos tipos de aeronaves.

▼B1.j. **Examinadores**

1.j.1. As pessoas responsáveis pela avaliação das competências dos pilotos devem:

- i) Satisfazer os requisitos aplicáveis aos instrutores de voo ou em simuladores de voo;
- ii) Estar aptas a avaliar o desempenho dos pilotos e a realizar provas e testes de voo.

2. *Requisitos de experiência*

2.a.1. Qualquer pessoa que exerça as funções de membro da tripulação de voo, de instrutor ou de examinador deve adquirir e manter uma experiência suficiente para o exercício das suas funções, salvo se as regras de execução previrem que as competências devam ser demonstradas nos termos do ponto 1.e.

3. *Organizações que ministram formação*

3.a. **Requisitos a observar pelas organizações que ministram formação**

3.a.1. As organizações que ministram formação a pilotos devem preencher os seguintes requisitos:

- i) Dispor de todos os meios necessários para o cumprimento das obrigações associadas à sua actividade. Estes meios incluem, entre outros, os seguintes: instalações, pessoal, equipamentos, ferramentas e materiais, documentação das tarefas, tarefas e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e conservação de registos;
- ii) Aplicar e manter um sistema de gestão relativo à segurança e ao nível da formação, e procurar o aperfeiçoamento constante desse sistema; e
- iii) Celebrar acordos com outras organizações relevantes, na medida do necessário, para garantir a conformidade constante com os requisitos supramencionados.

4. *Aptidão médica*4.a. **Critérios médicos**

4.a.1. Todos os pilotos devem demonstrar periodicamente que possuem a aptidão médica necessária para desempenharem as suas funções de forma satisfatória, tendo em conta o tipo de actividade. O cumprimento dos critérios deve ser demonstrado mediante uma avaliação adequada, baseada nas melhores práticas de medicina aeronáutica, tendo em conta o tipo de actividade e a eventual degradação mental e física causada pela idade.

Por aptidão médica, que inclui a aptidão física e mental, entende-se a ausência de qualquer doença ou deficiência que impossibilite o piloto de:

- i) Executar as tarefas necessárias para a operação de uma aeronave, ou
- ii) Desempenhar as suas funções, em qualquer momento, ou
- iii) Ter uma percepção correcta do seu meio envolvente.

4.a.2. Quando a aptidão médica não puder ser plenamente demonstrada, poderão aplicar-se medidas mitigantes que assegurem um nível equivalente de segurança de voo.

4.b. **Examinadores médicos aeronáuticos**

4.b.1. Os examinadores médicos aeronáuticos devem:

- i) Ser qualificados e licenciados para a prática da medicina;
- ii) Ter recebido formação em medicina aeronáutica e seguir periodicamente cursos de reciclagem neste domínio, a fim de garantir que os níveis de avaliação são mantidos;
- iii) Ter adquirido conhecimentos práticos e experiência das condições em que os pilotos desempenham as suas funções.

▼B

4.c. Centros de medicina aeronáutica

4.c.1. Os centros de medicina aeronáutica devem preencher as seguintes condições:

- i) Dispor de todos os meios necessários para o cumprimento das obrigações associadas à sua actividade. Estes meios incluem, entre outros, os seguintes: instalações, pessoal, equipamentos, ferramentas e materiais, documentação das tarefas, tarefas e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e conservação de registos;
- ii) Aplicar e manter um sistema de gestão relativo à segurança e ao nível da avaliação médica, procurando melhorá-lo permanentemente;
- iii) Celebrar acordos com outras organizações competentes, na medida do necessário, para garantir a sua permanente conformidade com estes requisitos.



ANEXO IV

Requisitos essenciais para as operações aéreas no que se refere ao artigo 8.º1. *Generalidades*

- 1.a. Os voos não devem ser efectuados se os membros da tripulação e, se for caso disso, todo o restante pessoal operacional envolvido na sua preparação e execução não estiverem familiarizados com as leis, regulamentos e procedimentos aplicáveis, pertinentes para o desempenho das suas funções, prescritos para as áreas a cruzar, para os aeródromos que devem ser utilizados e ajudas rádio necessárias.
- 1.b. Os voos devem ser efectuados de modo a assegurar a observância dos procedimentos operacionais especificados no manual de voo da aeronave ou, quando necessário, no manual de operações, relativamente à preparação e à execução do voo. Para facilitar esta tarefa, deve existir um sistema de listas de verificação (*checklist*) que possa ser utilizado, consoante necessário, pelos membros da tripulação em todas as fases da operação da aeronave, em condições e situações normais, não normais e de emergência. Devem ser definidos procedimentos para toda e qualquer situação de emergência razoavelmente previsível.
- 1.c. Antes de cada voo, devem definir-se as funções e tarefas de cada membro da tripulação. O piloto comandante deve ser responsável pela operação e pela segurança da aeronave, bem como pela segurança de todos os membros da tripulação, passageiros e carga a bordo.
- 1.d. Os artigos ou substâncias susceptíveis de constituir um risco significativo para a saúde, a segurança, a propriedade ou o meio ambiente, tais como mercadorias perigosas, armas e munições, não devem ser transportados nas aeronaves, salvo quando adoptados procedimentos e instruções de segurança específicos para atenuar os riscos correspondentes.
- 1.e. Todos os dados, documentos, registos e informações relativos a cada voo necessários para comprovar o respeito das condições especificadas no ponto 5.c devem ser conservados e manter-se disponíveis durante um período mínimo compatível com o tipo de operação.

2. *Preparação do voo*

- 2.a. Os voos não devem ser iniciados sem ter sido verificado, por todos os meios razoáveis disponíveis, que as seguintes condições se encontram satisfeitas:
 - 2.a.1. Que estão disponíveis os meios adequados directamente necessários para a execução do voo e para a operação segura da aeronave, incluindo equipamento de comunicações e ajudas de navegação, tendo em conta a documentação de serviços de informação aeronáutica disponível.
 - 2.a.2. A tripulação deve estar familiarizada com a localização e a utilização do equipamento de emergência pertinente, devendo os passageiros ser igualmente informados das mesmas. À tripulação e aos passageiros devem ser facultadas informações suficientes e específicas sobre os procedimentos de emergência e a utilização do equipamento de segurança existente na cabina.
 - 2.a.3. O piloto comandante deve certificar-se de que:
 - i) A aeronave está em perfeitas condições de aeronavegabilidade, conforme especificado no ponto 6;
 - ii) Se necessário, a aeronave está devidamente registada e que existem a bordo os certificados adequados que o comprovam;
 - iii) Os instrumentos e o equipamento especificados no ponto 5 e necessários para a execução do voo estão instalados na aeronave e estão operacionais, excepto se a lista de equipamento mínimo (*MEL*, *Minimum Equipment List*) aplicável ou um documento equivalente o determinarem de outro modo;

▼B

- 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;
 - v) Toda a bagagem de mão, bagagem de porão e carga estão adequadamente carregadas e acondicionadas; e
 - vi) As limitações operacionais especificadas no ponto 4 não serão excedidas em momento algum durante o voo.
- 2.a.4. A tripulação de voo deve dispor de informações sobre as condições meteorológicas à partida, no destino e, se for caso disso, nos aeródromos alternativos, bem como sobre as condições em rota. As condições atmosféricas de risco potencial devem merecer especial atenção.
- 2.a.5. No caso de um voo em que se prevejam condições de gelo, a aeronave deve estar certificada, equipada e/ou preparada para funcionar com segurança nessas circunstâncias.
- 2.a.6. No caso dos voos operados de acordo com as regras de voo visual, as condições meteorológicas ao longo da rota devem ser de molde a possibilitar a conformidade com estas regras. No caso dos voos operados de acordo com as regras de voo por instrumentos deve seleccionar-se um destino e, se for caso disso, um ou mais aeródromos alternativos onde a aeronave possa aterrar, tendo em conta, nomeadamente, as condições meteorológicas previstas, os serviços de navegação aérea disponíveis, as instalações em terra disponíveis e os procedimentos de voo por instrumentos aprovados pelo Estado onde está localizado o aeródromo de destino e/ou alternativo.
- 2.a.7. A quantidade de combustível e óleo a bordo devem ser suficientes para efectuar o voo pretendido com segurança, tendo em conta as condições meteorológicas previstas, qualquer elemento que afecte o desempenho da aeronave e eventuais atrasos previstos durante o voo. Devem ainda ser transportadas reservas de combustível para fazer face a qualquer eventualidade. Devem definir-se procedimentos de gestão do combustível em rota, quando tal se justificar.
3. *Operações de voo*
- 3.a. No que respeita às operações de voo, devem observar-se todas as condições seguintes:
- 3.a.1. Sempre que adequado ao tipo de aeronave, durante a descolagem e a aterragem, e sempre que o piloto comandante o entenda necessário por razões de segurança, cada membro da tripulação deve estar sentado no seu lugar e utilizar os sistemas de retenção fornecidos, tendo em conta o tipo de aeronave.
 - 3.a.2. Sempre que adequado ao tipo de aeronave todos os membros da tripulação de voo em serviço na cabina de pilotagem devem permanecer nos seus postos, com os cintos de segurança apertados, salvo em rota e devido a necessidades fisiológicas ou operacionais.
 - 3.a.3. Sempre que adequado ao tipo de aeronave e ao tipo de operação, o piloto comandante deve assegurar que, antes da descolagem e da aterragem, bem como durante a rolagem e sempre que se considere necessário por questões de segurança, os passageiros se encontram devidamente sentados e com os cintos de segurança devidamente apertados.
 - 3.a.4. Os voos devem realizar-se de modo a manter uma separação adequada em relação a outras aeronaves e a garantir uma margem de segurança em relação aos obstáculos suficiente, durante todas as fases do voo. Essa distância deve ser, no mínimo, a exigida pelas regras do ar aplicáveis.

▼B

- 3.a.5. Os voos não devem prosseguir se as condições conhecidas não se mantiverem, no mínimo, equivalentes às referidas no ponto 2. Além disso, no caso dos voos operados de acordo com as regras de voo por instrumentos, a aproximação a um aeródromo não deve prosseguir abaixo das alturas definidas ou para além de uma determinada posição, se os critérios de visibilidade prescritos não se encontrarem satisfeitos.
- 3.a.6. Numa situação de emergência, o piloto comandante deve assegurar que todos os passageiros recebem as instruções adequadas, consoante a emergência em causa.
- 3.a.7. O piloto comandante deve tomar todas as medidas necessárias para minimizar as consequências para o voo de eventuais distúrbios causados por passageiros.
- 3.a.8. A rolagem das aeronaves não deve efectuar-se na área de movimento de um aeródromo, nem os seus rotores devem estar a trabalhar, sem uma pessoa adequadamente competente aos comandos.
- 3.a.9. Sempre que for necessário, os procedimentos de gestão de combustível aplicáveis durante o voo devem ser utilizados.
4. *Desempenho da aeronave e limitações operacionais*
- 4.a. As aeronaves devem ser operadas em conformidade com os documentos que atestam a sua aeronavegabilidade e com todos os procedimentos e limitações operacionais constantes dos seus manuais de voo aprovados ou em documentos equivalentes, consoante os casos. O manual de voo ou os documentos equivalentes, respeitantes a cada aeronave, devem estar à disposição da tripulação e ser constantemente actualizados.
- 4.b. A aeronave deve ser operada em conformidade com a documentação ambiental aplicável.
- 4.c. Não se deve iniciar ou prosseguir um voo se o desempenho (*performance*) da aeronave, considerando todos os factores que afectam significativamente o seu nível de desempenho, não permitir que todas as fases do voo sejam executadas dentro das distâncias/áreas aplicáveis e margens de segurança em relação aos obstáculos com a massa operacional prevista. Factores de desempenho (*performance*) que afectam significativamente a decolagem, o cruzeiro e a aproximação/aterragem são, principalmente:
- i) Os procedimentos operacionais;
 - ii) A altitude de pressão do aeródromo;
 - iii) A temperatura;
 - iv) O vento;
 - v) A dimensão, o declive e as condições da área de decolagem/aterragem; e
 - vi) As condições da estrutura do avião, da fonte de alimentação ou dos sistemas, tomando em consideração a sua possível deterioração.
- 4.c.1. Tais factores devem ser tidos em conta directamente, como parâmetros operacionais, ou indirectamente, por meio de reduções ou margens, que poderão ser previstas na programação dos dados de desempenho, de acordo com o tipo de operação.
5. *Instrumentos, dados e equipamentos*
- 5.a. As aeronaves devem estar equipadas com todos os equipamentos de navegação, comunicações e outros que sejam necessários para o voo planeado, tendo em conta a regulamentação relativa ao tráfego aéreo e as regras do ar aplicáveis durante as diversas fases do voo.

▼B

- 5.b. Nos casos em que se justifique, as aeronaves devem estar equipadas com todos os equipamentos de segurança, médicos, de evacuação e de sobrevivência necessários, tendo em conta os riscos associados às áreas de operação, às rotas a voar, à altitude e à duração do voo.
- 5.c. Todos os elementos necessários para a operação do voo pela tripulação devem estar actualizados e disponíveis a bordo da aeronave, tendo em conta a regulamentação do tráfego aéreo aplicável, as regras do ar, as altitudes de voo e as áreas de operação.
6. *Aeronavegabilidade permanente*
- 6.a. A aeronave só pode ser operada se:
- i) Estiver em perfeitas condições de navegabilidade;
 - ii) O equipamento operacional e de emergência necessário para o voo planeado estiver operacional;
 - iii) O documento de aeronavegabilidade da aeronave for válido; e
 - iv) A manutenção da aeronave for realizada em conformidade com o seu programa de manutenção.
- 6.b. Antes de cada voo ou de uma série coerente de voos consecutivos, a aeronave deve ser inspeccionada, através de um controlo prévio, para determinar se está apta para o voo planeado.
- 6.c. O programa de manutenção deve conter, nomeadamente, as tarefas e os intervalos de manutenção, em especial aqueles que tiverem sido especificados como sendo obrigatórios nas instruções de aeronavegabilidade permanente.
- 6.d. A aeronave não deve ser operada se a sua colocação ao serviço não tiver sido efectuada por pessoas ou entidades qualificadas depois de ter sido efectuada a manutenção. Os certificados de aptidão para serviço assinados devem conter, nomeadamente, os dados básicos referentes aos trabalhos de manutenção executados.
- 6.e. Todos os registos que atestem a aeronavegabilidade da aeronave devem ser conservados até as informações neles contidas terem sido substituídas por novas informações equivalentes em âmbito e pormenor, mas não menos de 24 meses, no caso dos registos de manutenção pormenorizados. Quando a aeronave for fretada, todos os registos que demonstram a sua aeronavegabilidade devem ser conservados pelo menos durante o período desse fretamento.
- 6.f. Todas as modificações e reparações devem cumprir os requisitos essenciais de aeronavegabilidade. A documentação fundamentada que comprove a conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade deve ser conservada.
7. *Membros da tripulação*
- 7.a. O número de tripulantes e a composição da tripulação devem ser determinados tendo em conta:
- i) As limitações de certificação da aeronave, incluindo, se aplicável, a demonstração pertinente de evacuação de emergência;
 - ii) A configuração da aeronave; e
 - iii) O tipo e a duração das operações.
- 7.b. Os tripulantes de cabina devem:
- i) Ser treinados e avaliados periodicamente para atingirem e manterem um nível de competência adequado, a fim de desempenharem as funções de segurança que lhes foram atribuídas; e

▼B

- ii) Ser periodicamente avaliados em termos de aptidão médica para exercerem sem falhas as funções de segurança que lhes foram atribuídas. A conformidade deve ser demonstrada mediante uma avaliação adequada baseada nas melhores práticas de medicina aeronáutica.
- 7.c. O piloto comandante deve ter autoridade para dar todas as ordens e tomar as medidas necessárias para garantir a operação e a segurança da aeronave, das pessoas e/ou dos bens a bordo.
- 7.d. Numa situação de emergência, que ponha em risco a operação ou a segurança da aeronave e/ou das pessoas a bordo, o piloto comandante deve tomar as medidas que considerar necessárias por razões de segurança. Quando essas medidas envolverem uma violação da regulamentação ou procedimentos locais, o piloto comandante deve ser responsável por notificar sem demora a autoridade local competente.
- 7.e. Não devem ser simuladas situações não normais de emergência com passageiros ou carga a bordo.
- 7.f. Nenhum membro da tripulação deve permitir que a realização das suas tarefas ou a sua capacidade de decisão se deteriore ao ponto de pôr em risco a segurança do voo devido aos efeitos da fadiga, tendo em conta, nomeadamente, a acumulação da fadiga, a privação do sono, o número de sectores percorridos, o trabalho nocturno ou as mudanças de fusos horários. Os períodos de repouso devem ter a duração suficiente para os membros da tripulação superarem os efeitos dos serviços anteriores e estarem bem repousados no início do período de serviço de voo seguinte.
- 7.g. Os membros da tripulação não devem desempenhar as suas tarefas a bordo de uma aeronave sob a influência de substâncias psicoactivas ou do álcool, ou quando não estiverem fisicamente aptos devido a ferimentos, fadiga, medicação, doença ou outras causas semelhantes.
8. *Requisitos adicionais para a operação com fins comerciais e para a operação de aeronaves a motor complexas*
- 8.a. A operação com fins comerciais e a operação de aeronaves a motor complexas não deve ter lugar se não estiverem preenchidas as seguintes condições:
- 8.a.1. O operador deve dispor directa ou indirectamente, através de contratos, dos meios necessários para a dimensão e o âmbito das operações. Estes meios compreendem, entre outros: aeronave, instalações, estrutura de gestão, pessoal, equipamento, documentação das tarefas, responsabilidades e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e conservação de registos;
- 8.a.2. O operador apenas deve utilizar pessoal adequadamente qualificado e treinado e deve implementar e manter programas de formação e avaliação dos membros da tripulação e de outro pessoal relevante;
- 8.a.3. O operador deve estabelecer a MEL, ou um documento equivalente, que tenha em conta os seguintes aspectos:
- i) O documento deve prever a operação da aeronave, em condições específicas, com determinados instrumentos, equipamentos ou funções inoperativos no início do voo;
 - ii) O documento deve ser elaborado para cada aeronave, tendo em conta as condições operacionais e de manutenção pertinentes do operador; e
 - iii) A MEL deve basear-se na lista de equipamento mínimo de referência (MMEL, *Master Minimum Equipment List*), caso exista, e não ser menos restritiva do que esta;

▼B

- 8.a.4. O operador deve aplicar e manter um sistema de gestão destinado a assegurar a conformidade com estes requisitos essenciais aplicáveis às operações e procurar melhorá-lo permanentemente; e
- 8.a.5. O operador deve estabelecer e manter um programa de segurança e prevenção de acidentes, incluindo um programa de comunicação das ocorrências, que deve ser utilizado pelo sistema de gestão a fim de contribuir para o objectivo de melhoria permanente da segurança das operações.
- 8.b. A operação com fins comerciais e a operação de aeronaves a motor complexas devem ser sempre realizadas de acordo com o manual de operações do operador. Esse manual deve conter, em relação a cada uma das aeronaves operadas, todas as instruções, informações e procedimentos necessários ao desempenho das funções do pessoal de operações. As limitações aplicáveis ao tempo de voo, aos períodos de serviço de voo e de repouso dos membros da tripulação devem ser especificadas. O manual de operações e as suas revisões devem estar conformes com o manual de voo aprovado e ser alterados na medida do necessário.
- 8.c. O operador deve definir os procedimentos necessários para minimizar as consequências de eventuais distúrbios causados por passageiros para a segurança das operações de voo.
- 8.d. O operador deve elaborar e manter programas de segurança adaptados à aeronave e ao tipo de operação incluindo, nomeadamente:
- i) A segurança do compartimento da tripulação de voo;
 - ii) A lista de verificação dos procedimentos de inspecção de segurança da aeronave;
 - iii) Programas de treino;
 - iv) A protecção dos sistemas electrónicos e informáticos para impedir interferências intencionais e a degradação dos mesmos; e
 - v) Relatório de actos de interferência ilegal.
- Quando as medidas de segurança possam afectar adversamente a segurança das operações, os riscos devem ser avaliados e adoptados procedimentos adequados para atenuar tais riscos, o que poderá exigir a utilização de equipamento especializado.
- 8.e. O operador deve designar um piloto comandante de entre os membros da tripulação de voo.
- 8.f. A prevenção da fadiga deve ser gerida através de um sistema de escalas de serviço. É necessário que esse sistema de escalas inclua, para um voo ou uma série de voos, o tempo de voo, os períodos de serviço de voo, os períodos de serviço e os tempos de repouso adaptados. As limitações estabelecidas no âmbito do sistema de escalas devem tomar em consideração todos os factores relevantes que contribuem para a fadiga, como o número de sectores percorridos, o número de fusos horários atravessados, a privação do sono, a perturbação dos ciclos circadianos, o trabalho nocturno, o posicionamento, o tempo de serviço acumulado em determinados períodos e a partilha das tarefas entre os membros da tripulação, bem como o aumento do número de tripulantes.

▼B

- 8.g. As tarefas especificadas no ponto 6.a e as descritas nos pontos 6.d e 6.e devem ser controladas por uma organização responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente, que, para além dos requisitos previstos no ponto 3.a do anexo I, deve satisfazer as seguintes condições:
- i) Estar qualificada para a manutenção de produtos, peças e equipamentos da sua responsabilidade, ou ter celebrado um contrato com uma organização com essas qualificações em relação aos mesmos produtos, peças e equipamentos; e
 - ii) Elaborar um manual da organização, para utilização e orientação do pessoal relevante, que contenha uma descrição de todos os seus procedimentos de aeronavegabilidade permanente, incluindo, quando aplicável, uma descrição dos acordos administrativos celebrados entre a organização e a organização de manutenção aprovada.

▼B*ANEXO V***▼M2****Critérios aplicáveis às entidades competentes referidas no artigo 13.º
(entidade competente ou entidade)****▼B**

1. A entidade, o seu director e o pessoal responsável pela realização das verificações não podem estar envolvidos, directamente ou enquanto representantes autorizados, na concepção, fabrico, comercialização ou manutenção dos produtos, peças, equipamentos, constituintes ou sistemas ou na sua operação, prestação de serviços ou utilização. Isto não exclui a possibilidade de intercâmbio de informações técnicas entre as organizações envolvidas e a entidade competente.
2. A entidade e o pessoal responsável pelas tarefas de certificação devem desempenhar as suas funções com a maior integridade profissional e competência técnica possíveis, sem pressões nem incentivos, em especial financeiros, que possam afectar a sua capacidade de decisão ou os resultados das suas investigações, nomeadamente provenientes de pessoas ou grupos de pessoas afectados pelos resultados das tarefas de certificação.
3. A entidade deve dispor do pessoal e dos meios necessários para desempenhar adequadamente as tarefas técnicas e administrativas relacionadas com o processo de certificação; além disso, deve ter acesso ao equipamento necessário para verificações excepcionais.
4. O pessoal responsável pela investigação deve:
 - possuir uma sólida formação técnica e profissional,
 - ter um conhecimento satisfatório dos requisitos das tarefas de certificação a efectuar e uma experiência adequada deste tipo de processos,
 - ter a capacidade necessária para redigir as declarações, registos e relatórios que demonstram que as investigações foram realizadas.
5. É necessário garantir a imparcialidade do pessoal responsável pelas investigações. A sua remuneração não pode depender do número de investigações efectuadas ou dos resultados das mesmas.
6. A entidade deve subscrever um seguro para cobrir as suas responsabilidades, a menos que estas sejam cobertas por um Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional.
7. O pessoal da entidade tem de respeitar o sigilo profissional relativamente a todas as informações adquiridas no contexto da realização das suas tarefas ao abrigo do presente regulamento.

▼ **M2***ANEXO V-a***REQUISITOS ESSENCIAIS APLICÁVEIS AOS AERÓDROMOS****A — Características físicas, infra-estruturas e equipamentos**1. *Área de movimento*

- a) Os aeródromos devem dispor de uma área de aterragem e descolagem de aeronaves, que deve satisfazer as seguintes condições:
 - i) ter as dimensões e características adequadas para as aeronaves a que a instalação se destina,
 - ii) quando aplicável, ter capacidade de carga suficiente para suportar as operações repetitivas das aeronaves a que a instalação se destina. Às áreas não destinadas a operações repetitivas apenas é exigido que tenham capacidade para suportar o peso da aeronave,
 - iii) ser concebida de modo a drenar a água e a impedir que a sua acumulação represente um risco inaceitável para as operações de aeronaves,
 - iv) a sua inclinação e as suas mudanças de inclinação não devem criar um risco inaceitável para as operações de aeronaves,
 - v) as características do seu pavimento devem ser adequadas à sua utilização pelas aeronaves a que se destina, e
 - vi) deve encontrar-se livre de objectos que possam criar riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves;
- b) Se existirem várias áreas de aterragem e descolagem designadas, devem ser concebidas de modo a não implicarem riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves;
- c) A área de aterragem e descolagem designada deve ser rodeada por áreas definidas. Essas áreas destinam-se a proteger as aeronaves que as sobrevoem durante as operações de descolagem ou aterragem e a atenuar as consequências das aterragens antes da pista, de saídas laterais da pista ou de transposição da área de descolagem ou aterragem, e devem satisfazer as seguintes condições:
 - i) ter as dimensões adequadas às operações das aeronaves previstas,
 - ii) a sua inclinação e as suas mudanças de inclinação não devem criar riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves,
 - iii) estar livres de objectos que possam criar riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves. Tal não exclui a instalação de equipamentos frágeis nessas áreas, quando necessário para prestar assistência às operações de aeronaves, e
 - iv) ter uma capacidade de carga suficiente para a função que lhes foi atribuída;
- d) As áreas de um aeródromo, incluindo as áreas imediatamente circundantes, destinadas a serem utilizadas para rolagem ou estacionamento de aeronaves devem ser concebidas de modo a permitir a operação segura das aeronaves que se prevê virem a utilizar essas áreas, em todas as condições previstas, e devem satisfazer as seguintes condições:
 - i) ter uma capacidade de carga suficiente para suportar as operações repetidas das aeronaves a que a instalação se destina, com excepção das áreas que se prevê virem a ter utilização ocasional, que só precisam de ter capacidade para suportar o peso da aeronave,
 - ii) ser concebidas de modo a drenar a água e a impedir que a sua acumulação comporte riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves,

▼ M2

- iii) a sua inclinação e as suas mudanças de inclinação não devem criar riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves,
 - iv) as características do seu pavimento devem ser adequadas à sua utilização pelas aeronaves a que se destinam, e
 - v) estar livres de objectos que possam implicar riscos inaceitáveis para a aeronave. Tal não exclui a instalação, em posições ou zonas especificamente identificadas, dos equipamentos de estacionamento necessários;
- e) As outras infra-estruturas destinadas a ser utilizadas pelas aeronaves devem ser concebidas de modo a que a sua utilização não implique riscos inaceitáveis para as aeronaves que as utilizam;
- f) As construções, edifícios, equipamentos ou zonas de armazenamento devem estar localizadas e devem ser concebidas de modo a não implicar riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves;
- g) Devem ser disponibilizados os meios adequados para impedir a entrada, na área de movimento, de pessoas e veículos não autorizados ou de animais com porte que implique riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves, sem prejuízo das disposições nacionais e internacionais de protecção animal.
2. *Separação de obstáculos*
- a) A fim de proteger as aeronaves durante as manobras de aterragem ou descolagem de um aeródromo, devem ser definidas rotas ou áreas de partida e de chegada que permitam às aeronaves a necessária separação de obstáculos localizados na área envolvente do aeródromo, devendo ser consideradas as características físicas do local;
- b) A separação de obstáculos deve ser adequada à fase de voo e ao tipo de operação em curso. Devem também ter-se em conta os equipamentos utilizados para determinar a posição da aeronave.
3. *Ajudas visuais e não visuais e equipamentos do aeródromo*
- a) As ajudas devem ser adequadas aos fins a que se destinam, devem ser reconhecíveis e devem fornecer informações inequívocas aos utilizadores em todas as condições operacionais previstas;
- b) Os equipamentos do aeródromo devem funcionar tal como previsto nas condições operacionais. Em condições operacionais e em caso de avaria, os equipamentos do aeródromo não devem implicar um risco inaceitável para a segurança da aviação;
- c) As ajudas e o seu sistema de alimentação eléctrica devem ser concebidos de modo a que a sua avaria não dê origem à prestação de informações inadequadas, enganosas ou insuficientes aos utilizadores, nem à interrupção de um serviço essencial;
- d) Devem ser disponibilizados meios de protecção adequados para evitar danos ou perturbação nessas ajudas;
- e) As fontes de radiação ou a presença de objectos fixos ou em movimento não devem interferir no funcionamento dos sistemas de comunicação, de navegação e de vigilância aeronáutica, nem devem prejudicar o seu desempenho.
- f) O pessoal competente terá à sua disposição informação sobre o funcionamento e utilização dos equipamentos do aeródromo, incluindo indicações claras sobre as condições que possam implicar riscos inaceitáveis para a segurança da aviação.
4. *Dados do aeródromo*
- a) Devem ser estabelecidos e actualizados os dados pertinentes sobre o aeródromo e os serviços disponíveis;
- b) Os dados devem ser precisos, legíveis, completos e inequívocos. A integridade dos dados de aeródromo deve ser mantida nos níveis necessários;
- c) Os dados devem ser disponibilizados aos utilizadores e aos prestadores relevantes de ANS de forma atempada, utilizando um método de comunicação suficientemente seguro e expedito.

▼ M2**B — Operações e gestão**

1. *O operador de aeródromo é responsável pela sua exploração. As responsabilidades do operador de aeródromo são as seguintes:*
 - a) Dispor, directamente ou ao abrigo de contratos, de todos os meios necessários para garantir a operação segura de aeronaves no aeródromo. Esses meios devem incluir, nomeadamente, as instalações, o pessoal, os equipamentos e materiais, a documentação sobre funções, as responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;
 - b) Verificar a conformidade permanente com os requisitos da secção A e adoptar as medidas adequadas para reduzir os riscos inerentes à falta de tal conformidade. Devem ser estabelecidos e aplicados procedimentos de modo a alertar atempadamente os utilizadores para tais medidas;
 - c) Elaborar e executar um programa adequado de gestão dos riscos de intrusão de animais selvagens no aeródromo;
 - d) Assegurar que os movimentos de veículos e de pessoas na área de movimento e noutras áreas operacionais sejam coordenados com os movimentos de aeronaves, de modo a evitar colisões e danos nas aeronaves;
 - e) Assegurar que são estabelecidos e aplicados procedimentos para reduzir os riscos associados às operações de aeródromos efectuadas durante o Inverno, em condições meteorológicas adversas, de visibilidade reduzida ou durante a noite, consoante o caso;
 - f) Celebrar acordos com as outras organizações pertinentes para garantir a conformidade constante com os requisitos essenciais aplicáveis aos aeródromos. Estas organizações incluem, nomeadamente, os operadores de aeronaves, os prestadores de serviços de navegação aérea, os prestadores de serviços de assistência em escala e as outras organizações cujas actividades ou produtos possam ter impacto na segurança das aeronaves;
 - g) Assegurar, por si próprio ou através de contratos com terceiros, a existência de procedimentos destinados a garantir o fornecimento às aeronaves de combustível isento de contaminações e com a especificação adequada;
 - h) Disponibilizar manuais de manutenção dos equipamentos de aeródromo, os quais devem ter aplicação prática e incluir instruções em matéria de manutenção e de reparação, bem como informações sobre o seu funcionamento, dificuldades de operação e procedimentos de inspecção;
 - i) Elaborar e executar um plano de emergência que abranja os cenários de emergência susceptíveis de ocorrer no aeródromo ou na sua área envolvente. Esse plano deve ser coordenado, conforme apropriado, com o plano de emergência da comunidade local;
 - j) Assegurar que o aeródromo disponha de serviços apropriados de salvamento e de luta contra os incêndios. Em caso de incidente ou acidente, esses serviços devem actuar com a devida urgência e incluir, no mínimo, equipamento, agentes extintores e pessoal suficiente;
 - k) Utilizar apenas pessoal formado e qualificado para as operações e para a manutenção de aeródromos, bem como elaborar e manter programas de formação e de inspecção que assegurem a continuidade das competências de todo o pessoal em causa;
 - l) Assegurar que qualquer pessoa a quem seja permitido o acesso sem escolta à área de movimento e às outras áreas operacionais possua a formação e as qualificações adequadas para o efeito;

▼ **M2**

- m) O pessoal de salvamento e de luta contra os incêndios deve ter a formação e as qualificações adequadas para operar no ambiente do aeródromo. O operador do aeródromo deve executar e manter programas de formação e de inspecção que assegurem o nível de competências desse pessoal; e
- n) Todo o pessoal de salvamento e de luta contra os incêndios potencialmente obrigado a actuar em situações de emergência aeronáutica deve demonstrar, periodicamente, que possui a aptidão médica para desempenhar as suas funções de forma satisfatória, tendo em conta o tipo de actividade. Neste contexto, por aptidão médica, incluindo a aptidão física e mental, entende-se a inexistência de doenças ou deficiências que impossibilitem esse pessoal de:
 - i) executar as tarefas necessárias em caso de emergência aeronáutica,
 - ii) desempenhar as suas funções em qualquer momento,
 - iii) ter uma percepção correcta do seu meio envolvente.

2. *Sistemas de gestão*

- a) O operador de aeródromo deve aplicar e manter um sistema de gestão para garantir a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis aos aeródromos e para promover activamente a melhoria constante da segurança. O sistema de gestão deve incluir as estruturas organizativas, a obrigação de prestar contas, as responsabilidades, as políticas e os procedimentos;
- b) O sistema de gestão inclui um programa de prevenção de acidentes e incidentes, incluindo um sistema de notificação e de análise de ocorrências. A análise deve envolver, conforme necessário, as componentes enunciadas na alínea f) do ponto 1;
- c) O operador de aeródromo deve elaborar um manual de aeródromo e deve operar em conformidade com esse manual. O manual deve incluir todas as instruções, informações e procedimentos necessários para que no que respeita ao aeródromo, ao sistema de gestão e ao pessoal de operações a sua missão possa ser cumprida.

C — Envolvente do aeródromo

- 1. O espaço aéreo circundante das áreas de movimento dos aeródromos deve estar livre de obstáculos, de modo a permitir as operações de aeronaves previstas sem implicar um risco inaceitável devido à proliferação de obstáculos à volta do mesmo. Devem ser, por conseguinte, determinados, aplicados e vigiados em permanência planos de controlo de obstáculos para identificar qualquer penetração indevida;
 - a) Qualquer penetração nesses planos exige uma avaliação para determinar se o objecto representa ou não um risco inaceitável. Os objectos que representem riscos inaceitáveis devem ser eliminados, ou devem ser tomadas medidas mitigantes para proteger as aeronaves que utilizam o aeródromo;
 - b) Os eventuais obstáculos remanescentes devem ser divulgados e, se necessário, ser sinalizados e, consoante a necessidade, ser dotados de balizagem luminosa.
- 2. Os riscos relacionados com as actividades humanas e a afectação de terrenos, tais como os aspectos constantes da lista abaixo, devem ser controlados. O risco apresentado deve ser avaliado e minimizado, mediante utilização de medidas mitigantes, conforme adequado:
 - a) Qualquer desenvolvimento ou alteração na afectação de terrenos na envolvente do aeródromo;
 - b) Possibilidade de turbulência induzida por obstáculos;
 - c) Utilização de luzes perigosas, que causem confusão e induzam em erro;
 - d) Encandeamento causado pelas superfícies de grande dimensão e fortemente reflectoras;

▼ M2

- e) Criação de áreas que possam propiciar a actividade animal na envolvente da área de movimento do aeródromo;
 - f) Fontes de radiação invisível ou a presença de objectos fixos ou em movimento que possam interferir no funcionamento dos sistemas de comunicação, de navegação e de vigilância aeronáutica, ou prejudicar o seu desempenho.
3. A comunidade local deve elaborar um plano de emergência para as situações de emergência aeronáutica susceptíveis de ocorrer na zona de implantação do aeródromo.

D — Diversos

Com excepção das situações de emergência aeronáutica, em caso de desvio para um aeródromo alternativo ou noutras circunstâncias especificadas caso a caso, o aeródromo ou partes do mesmo não devem ser utilizados por aeronaves para as quais o projecto do aeródromo e os procedimentos operacionais não sejam normalmente destinados.

▼ **M2***ANEXO V-b***REQUISITOS ESSENCIAIS APLICÁVEIS AOS ATM/ANS E AOS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO****1. Utilização do espaço aéreo**

- a) Todas as aeronaves, excepto as envolvidas nas actividades referidas na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º, em todas as fases de voo ou na área de movimento de um aeródromo devem ser operadas de acordo com as regras gerais comuns relativas a operações e com todos os procedimentos especificados aplicáveis para a utilização daquele espaço aéreo;
- b) Todas as aeronaves, excepto as envolvidas nas actividades referidas na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º, devem dispor dos componentes requeridos e devem ser operadas em conformidade. Os componentes utilizados no sistema ATM/ANS devem cumprir os requisitos do ponto 3.

2. Serviços

- a) Informação aeronáutica e dados fornecidos aos utilizadores do espaço aéreo para efeitos de navegação aérea
 - i) Os dados utilizados como fonte de informação aeronáutica devem ter qualidade suficiente, ser completos e actualizados e fornecidos de forma atempada;
 - ii) A informação aeronáutica deve ser exacta, completa, actual, inequívoca e ter a integridade necessária, num formato adequado para os utilizadores;
 - iii) A informação aeronáutica deve ser fornecida atempadamente aos utilizadores do espaço aéreo devendo ser utilizados meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos contra interferências e corrupção;
- b) Informação meteorológica
 - i) Os dados utilizados como fonte de informação meteorológica aeronáutica devem ter qualidade suficiente, e ser completos e actualizados;
 - ii) Na medida do possível, as informações meteorológicas aeronáuticas devem ser precisas, completas, actuais e ter a integridade adequada e inequívoca para satisfazer as necessidades dos utilizadores do espaço aéreo;
 - iii) A informação meteorológica deve ser fornecida atempadamente aos utilizadores do espaço aéreo, devendo ser utilizados meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos contra interferências e corrupção;
- c) Serviços de tráfego aéreo
 - i) Os dados utilizados para prestar serviços de tráfego aéreo devem ser correctos, completos e actuais;
 - ii) Os serviços de tráfego aéreo devem ser suficientemente precisos, completos, actuais e inequívocos para satisfazer as necessidades dos utilizadores;
 - iii) As ferramentas automáticas usadas para prestar informações ou sugestões aos utilizadores devem ser concebidas, fabricadas e mantidas de forma correcta, de modo a assegurar que sejam adequados aos fins a que se destinam;
 - iv) Os serviços de controlo do tráfego aéreo e processos afins devem visar uma separação adequada entre as aeronaves e, quando apropriado, contribuir para a protecção contra obstáculos e outros perigos, devendo assegurar uma coordenação rápida e atempada com todos os utilizadores pertinentes e todos os volumes do espaço aéreo adjacentes;
 - v) A comunicação entre os serviços de tráfego aéreo e as aeronaves e entre os serviços de tráfego aéreo competentes deve ser atempada, clara, correcta e inequívoca, devendo encontrar-se protegida contra as interferências e ser facilmente compreendida e, se for caso disso, reconhecida por todas as partes envolvidas;

▼ M2

vi) Devem ser disponibilizados meios para detectar possíveis emergências e, quando adequado, pôr em marcha acções concretas de busca e salvamento. Tais meios devem incluir, pelo menos, os mecanismos de alerta adequados, medidas e procedimentos de coordenação e meios e pessoal para cobrir eficazmente a área de responsabilidade;

d) Serviços de comunicação

Os serviços de comunicações devem alcançar e manter um nível de desempenho suficiente em matéria de disponibilidade, integridade, continuidade e prontidão. Esses serviços devem ser expeditos e protegidos contra corrupção;

e) Serviços de navegação

Os serviços de navegação devem alcançar e manter um nível de desempenho suficiente em matéria de orientação, determinação da posição e, quando previsto, informação de tempo. Os critérios de desempenho incluem a exactidão, a integridade, a disponibilidade e a continuidade dos serviços;

f) Serviços de vigilância

Os serviços de vigilância devem determinar a posição respectiva das aeronaves em voo, bem como das outras aeronaves e dos veículos terrestres no aeródromo, com um nível de desempenho suficiente em termos de exactidão, integridade, continuidade e probabilidade de detecção;

g) Gestão do fluxo de tráfego aéreo

A gestão táctica dos fluxos de tráfego aéreo a nível comunitário deve utilizar e facultar informações suficientemente precisas e actualizadas sobre o volume e a natureza do tráfego aéreo que se prevê venha a afectar a prestação do serviço, coordenando e negociando o desvio ou o atraso de fluxos de tráfego a fim de reduzir o risco de ocorrência de situações de sobrecarga no espaço aéreo ou nos aeródromos;

h) Gestão do espaço aéreo

A designação de volumes de espaço aéreo específicos para determinada utilização deve ser controlada, coordenada e promulgada de forma atempada a fim de reduzir o risco de perda de separação entre aeronaves em quaisquer circunstâncias;

i) Configuração do espaço aéreo

As estruturas de espaço aéreo e os procedimentos de voo devem ser adequadamente definidos, estudados e validados antes de serem aplicados e utilizados pelas aeronaves.

3. Sistemas e componentes

a) Generalidades

Os sistemas e componentes ATM/ANS que, no solo, fornecem informações de, e para as aeronaves devem ser concebidos, fabricados, instalados, mantidos e operados de forma correcta de modo a assegurar que sejam adequados para os fins a que se destinam;

b) Integridade, desempenho e fiabilidade dos sistemas e componentes

O desempenho dos sistemas e componentes em termos de integridade e de segurança, tanto a bordo das aeronaves como no solo ou no espaço aéreo, deve ser adequado para os fins a que os referidos sistemas e componentes se destinam, devendo atingir o nível operacional exigido em todas as condições operacionais previsíveis e durante todo o período de vida operacional dos sistemas e componentes;

c) Concepção dos sistemas e componentes

i) Os sistemas e componentes devem ser concebidos por forma a preencher os requisitos aplicáveis em matéria de segurança;

▼ **M2**

- ii) Os sistemas e componentes, considerados conjuntamente, isoladamente ou em relação entre si, devem ser concebidos de tal forma que exista uma relação inversa entre a probabilidade de que uma avaria possa provocar a avaria total do sistema e a gravidade dos seus efeitos na segurança dos serviços;
- iii) Os sistemas e componentes, considerados individualmente e combinados entre si, devem ser concebidos tendo em conta as limitações relacionadas com as capacidades e o desempenho humanos;
- iv) Os sistemas e componentes devem ser concebidos de modo a estarem protegidos contra as interacções prejudiciais involuntárias com elementos externos;
- v) As informações necessárias ao fabrico, instalação, operação e manutenção dos sistemas e componentes, bem como as informações relativas a condições de falta de segurança, devem ser fornecidas ao pessoal de forma clara, coerente e inequívoca;

d) Continuidade do nível de serviço

Os níveis de segurança dos sistemas e componentes devem manter-se durante o serviço e durante qualquer modificação do mesmo.

4. **Qualificações dos controladores de tráfego aéreo**

a) Generalidades

Quem inicie uma acção de formação na qualidade de controlador de tráfego aéreo ou de instrutor de controlo de tráfego aéreo deve ter maturidade suficiente nos planos educacional, físico e mental para adquirir, memorizar e demonstrar que possui os conhecimentos teóricos e a formação prática necessários;

b) Conhecimentos teóricos

- i) Os controladores de tráfego aéreo devem adquirir e manter um nível de conhecimentos adequado às funções exercidas e proporcionado em relação aos riscos associados ao tipo de serviço;
- ii) A aquisição e memorização dos conhecimentos teóricos devem ser demonstradas através de uma avaliação contínua durante a formação ou através de exames adequados;
- iii) Deve ser mantido um nível adequado de conhecimentos teóricos. O cumprimento dos critérios deve ser demonstrado por meio de avaliações ou exames regulares. A frequência dos exames deve ser proporcionado em relação ao nível de risco associado ao tipo de serviço;

c) Formação prática

- i) Os controladores de tráfego aéreo devem adquirir e manter as competências práticas adequadas ao exercício das suas funções. Essas competências devem ser proporcionadas em relação aos riscos associados ao tipo de serviço e devem incluir pelo menos as seguintes matérias, se as funções exercidas o justificarem:
 - i. procedimentos operacionais,
 - ii. aspectos específicos da função,
 - iii. situações anormais e de emergência,
 - iv. factores humanos;
- ii) Os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar que possuem a aptidão para executar os procedimentos e as manobras correspondentes com um nível de competência adequado às funções exercidas;
- iii) Os controladores de tráfego aéreo devem manter um nível satisfatório de competências em matéria de formação prática. O cumprimento dos critérios deve ser verificado por meio de avaliações regulares. A regularidade dessas avaliações deve ser proporcionada em relação à complexidade e ao nível de risco associados ao tipo de serviço e às funções exercidas;

▼ M2

- d) Proficiência linguística
- i) Os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar proficiência em falar e em compreender suficientemente o inglês a fim de poderem comunicar eficazmente, tanto mediante dispositivos exclusivamente vocais (telefone/radiotelefone) como em situações presenciais sobre assuntos concretos e relacionados com a profissão, inclusive em situações de emergência;
 - ii) Sempre que necessário, num volume definido de espaço aéreo e para efeitos da prestação de serviços de tráfego aéreo, um controlador de tráfego aéreo deve ser também capaz de falar e compreender a língua ou línguas nacionais com a proficiência descrita na sublínea anterior;
- e) Dispositivos de formação em simulador
- Sempre que sejam utilizados dispositivos de formação em simulador na formação prática para compreensão de situações específicas e de factores humanos, ou para demonstrar a aquisição ou manutenção de competências, esses dispositivos devem ter um nível de desempenho que permita simular de forma adequada o ambiente de trabalho e as situações operacionais pertinentes para a formação ministrada;
- f) Programa de formação
- i) A formação deve consistir num curso de formação que pode compreender instrução teórica e prática, incluindo treino num dispositivo de formação em simulador, quando aplicável;
 - ii) Deve ser definido e aprovado um curso para cada tipo de formação;
- g) Instrutores
- i) A instrução teórica deve ministrada por instrutores adequadamente qualificados, que devem:
 - i. possuir os conhecimentos adequados nos domínios em que a instrução é ministrada, e
 - ii. ter demonstrado aptidão para utilizar as técnicas de instrução adequadas;
 - ii) A instrução prática deve ser ministrada por instrutores adequadamente qualificados que:
 - i. satisfaçam os requisitos em termos de conhecimentos teóricos e de experiência pertinentes para a instrução ministrada,
 - ii. tenham demonstrado aptidão para ensinar e para utilizar as técnicas de instrução adequadas,
 - iii. tenham prática de técnicas de instrução ao nível dos procedimentos sobre os quais deve incidir a instrução, e
 - iv. frequentem periodicamente formação de actualização para manterem o nível de competências pedagógicas;
 - iii) Os instrutores de formação prática devem também ser ou ter sido controladores de tráfego aéreo;
- h) Examinadores
- i) O pessoal responsável pela avaliação das competências dos controladores de tráfego aéreo deve:
 - i. ter demonstrado aptidão para avaliar o desempenho dos controladores de tráfego aéreo e para os submeter a provas e testes, e
 - ii. frequentar periodicamente formação de actualização para manter os critérios de avaliação actualizados;
 - ii) Os examinadores das competências práticas devem também ser ou ter sido controladores de tráfego aéreo nos domínios em que é efectuada a avaliação;

▼ **M2**

- i) Aptidão médica dos controladores de tráfego aéreo
 - i) Critérios médicos
 - i. todos os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar periodicamente que possuem a aptidão médica necessária para desempenharem as suas funções de forma satisfatória. O cumprimento dos critérios deve ser demonstrado mediante uma avaliação adequada, tendo em conta a eventual degradação mental e física causada pela idade,
 - ii. o cumprimento dos critérios de aptidão médica, que abrange a aptidão física e mental, inclui a inexistência comprovada de qualquer doença ou deficiência que impossibilite o pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo de:
 - executar de forma adequada as tarefas necessárias para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo,
 - desempenhar em qualquer momento as funções que lhes foram atribuídas, ou
 - ter uma percepção correcta do seu meio envolvente;
 - ii) Quando a aptidão médica não puder ser plenamente demonstrada, podem ser aplicadas medidas mitigantes que assegurem um nível equivalente de segurança.

5. **Prestadores de serviços e organizações de formação**

- a) Os serviços só devem ser prestados se forem satisfeitas as seguintes condições:
 - i) O prestador de serviços deve dispor, directa ou indirectamente, através de contratos, dos meios necessários de acordo com a dimensão e o âmbito do serviço. Esses meios devem compreender, nomeadamente, os sistemas, as instalações, incluindo o fornecimento de energia, a estrutura de gestão, o pessoal, o equipamento e respectiva manutenção, a documentação relativa às tarefas, as responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação dos registos;
 - ii) O prestador de serviços deve elaborar e manter actualizados manuais de gestão e de operações relativos à prestação dos seus serviços e actuar em conformidade com esses manuais. Esses manuais devem incluir todas as instruções, informações e procedimentos necessários para que as operações, o sistema de gestão e o pessoal de operações possam desempenhar as suas funções;
 - iii) O prestador de serviços deve aplicar e manter um sistema de gestão baseado na avaliação dos riscos para assegurar o cumprimento dos requisitos essenciais do presente anexo, e procurar melhorar activa e continuamente esse sistema;
 - iv) O prestador de serviços deve utilizar unicamente pessoal com as qualificações e formação adequadas e aplicar e manter programas de formação e de avaliação desse pessoal;
 - v) O prestador de serviços deve celebrar acordos formais com todos os outros intervenientes na prestação do serviço, a fim de garantir a conformidade com os requisitos essenciais;
 - vi) O prestador de serviços deve elaborar e executar um plano de contingência que abranja as situações de emergência e anormais, susceptíveis de ocorrer no âmbito da prestação de serviços;
 - vii) O prestador de serviços deve elaborar e manter um programa de segurança e de prevenção de acidentes e de incidentes, incluindo um programa de notificação e de análise de ocorrências, a utilizar pelo sistema de gestão, de modo a contribuir para o objectivo da melhoria contínua da segurança; e

▼ M2

- viii) O prestador de serviços deve tomar providências para verificar que os sistemas e componentes que opera preenchem permanentemente os requisitos de desempenho em termos de segurança;
- b) Os serviços de controlo de tráfego aéreo só devem ser prestados se forem satisfeitas as seguintes condições:
- i) A prevenção da fadiga do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo deve ser gerida através de um sistema de escalas de serviço. Esse sistema de escalas deve incluir os períodos de serviço, os tempos de serviço e os períodos de repouso adaptados. As limitações estabelecidas no âmbito do sistema de escalas devem tomar em consideração todos os factores relevantes que contribuem para a fadiga, tais como, nomeadamente, a privação do sono, a perturbação dos ciclos circadianos, o trabalho nocturno, o tempo de serviço acumulado em determinados períodos e a partilha das tarefas atribuídas aos membros do pessoal;
 - ii) A prevenção do *stress* do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo deve ser gerida através de programas de formação e de prevenção;
 - iii) O prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo deve aplicar procedimentos para verificar que o juízo cognitivo do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo não está debilitado ou que a sua aptidão médica não é insuficiente;
 - iv) O prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo deve ter em conta as condicionantes operacionais e técnicas, bem como os princípios ligados aos factores humanos, ao nível da planificação e das operações;
- c) Os serviços de Comunicação (C), Navegação (N) e/ou Vigilância (S) só devem ser prestados se for satisfeita a seguinte condição:
- O prestador de serviços deve manter os utilizadores do espaço aéreo e os órgãos ATS competentes informados, de forma atempada, da situação operacional (e eventuais alterações) dos serviços prestados para efeitos de tráfego aéreo;
- d) Organizações de formação
- As organizações que ministram formação ao pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo devem preencher os seguintes requisitos:
- i. dispor de todos os meios necessários para o cumprimento das obrigações inerentes à sua actividade. Estes meios incluem, nomeadamente, os seguintes: instalações, pessoal, equipamento, metodologia, documentação sobre as tarefas, responsabilidades e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e conservação de registos,
 - ii. aplicar e manter um sistema de gestão relativo à segurança e ao nível da formação e procurar o aperfeiçoamento contínuo desse sistema, e
 - iii. celebrar acordos com outras organizações relevantes, na medida do necessário, para garantir a conformidade constante com esses requisitos essenciais.



ANEXO VI

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CE) n.º 1592/2002	Presente regulamento
Artigo 1.º	Artigo 1.º
Artigo 2.º, n.º 1	Artigo 2.º, n.º 1
Artigo 2.º, n.º 2, alíneas a) a e)	Artigo 2.º, n.º 2, alíneas a) a e)
—	Artigo 2.º, n.º 2, alínea f)
Artigo 2.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 3
Artigo 3.º, alíneas a) a g)	Artigo 3.º, alíneas a) a g)
—	Artigo 3.º, alíneas h) a l)
Artigo 4.º, n.º 1, alíneas a) a c)	Artigo 4.º, n.º 1, alíneas a) a c)
—	Artigo 4.º, n.º 1, alínea d)
—	Artigo 4.º, n.ºs 2 e 3
Artigo 4.º, n.º 2	Artigo 4.º, n.º 4
—	Artigo 4.º, n.º 5
Artigo 4.º, n.º 3	Artigo 4.º, n.º 6
Artigo 5.º, n.º 1	Artigo 5.º, n.º 1
Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, proémio	Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, proémio
Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alíneas a) a c)	Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alíneas a) a c)
Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea d)	Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alíneas d) e e)
Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alíneas e) e f)	Artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alíneas f) e g)
—	Artigo 5.º, n.º 3
Artigo 5.º, n.º 3	Artigo 5.º, n.º 4
Artigo 5.º, n.º 4, primeiro parágrafo, proémio	Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo, proémio
Artigo 5.º, n.º 4, primeiro parágrafo, alíneas a) a d)	Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo, alíneas a) a d)
Artigo 5.º, n.º 4, primeiro parágrafo, alínea e), subalíneas i) a iii)	Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo, alínea e), subalíneas i) a iii)
—	Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo, alínea e), subalíneas iv) a vi)
Artigo 5.º, n.º 4, primeiro parágrafo, alíneas f) a i)	Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo, alíneas f) a i)
—	Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo, alínea j)
Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo, proémio	Artigo 5.º, n.º 6, primeiro parágrafo, proémio
Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo, alíneas a), b) e c)	Artigo 5.º, n.º 6, primeiro parágrafo, alíneas a), b) e c)

▼B

Regulamento (CE) n.º 1592/2002	Presente regulamento
—	Artigo 5.º, n.º 6, primeiro parágrafo, alínea d)
Artigo 6.º	Artigo 6.º
—	Artigo 7.º
—	Artigo 8.º
—	Artigo 9.º
—	Artigo 10.º
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 11.º, n.º 1
—	Artigo 11.º, n.ºs 2 a 4
Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 11.º, n.º 5
—	Artigo 11.º, n.º 6
Artigo 9.º	Artigo 12.º
—	Artigo 13.º
Artigo 10.º, n.º 1	Artigo 14.º, n.º 1
—	Artigo 14.º, n.º 2
Artigo 10.º, n.º 2	Artigo 14.º, n.º 3
Artigo 10.º, n.º 3	Artigo 14.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.º 4	Artigo 14.º, n.º 5
Artigo 10.º, n.º 5	Artigo 14.º, n.º 6
Artigo 10.º, n.º 6	Artigo 14.º, n.º 7
Artigo 11.º	Artigo 15.º
—	Artigo 16.º
Artigo 12.º	Artigo 17.º
Artigo 13.º, proémio	Artigo 18.º, proémio
Artigo 13.º, alínea a)	Artigo 18.º, alínea a)
—	Artigo 18.º, alínea b)
Artigo 13.º, alínea b)	Artigo 18.º, alínea c)
Artigo 13.º, alínea c)	Artigo 18.º, alínea d)
—	Artigo 18.º, alínea e)
Artigo 14.º	Artigo 19.º
Artigo 15.º, n.º 1, proémio	Artigo 20.º, n.º 1, proémio
Artigo 15.º, n.º 1 alíneas a) a j)	Artigo 20.º, n.º 1, alíneas a) a j)
—	Artigo 20.º, n.º 1 alíneas k) e l)
Artigo 15.º, n.º 2	Artigo 20.º, n.º 2
—	Artigo 21.º
—	Artigo 22.º
—	Artigo 23.º

▼B

Regulamento (CE) n.º 1592/2002	Presente regulamento
Artigo 16.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 24.º, n.ºs 1 e 2
—	Artigo 24.º, n.º 3
Artigo 16.º, n.º 3	Artigo 24.º, n.º 4
Artigo 16.º, n.º 4	Artigo 24.º, n.º 5
—	Artigo 25.º
Artigo 17.º	Artigo 26.º
Artigo 18.º	Artigo 27.º
Artigo 19.º	Artigo 28.º
Artigo 20.º	Artigo 29.º
Artigo 21.º	Artigo 30.º
Artigo 22.º	Artigo 31.º
Artigo 23.º	Artigo 32.º
Artigo 24.º, n.ºs 1 a 4	Artigo 33.º, n.ºs 1 a 4
—	Artigo 33.º, n.º 5
Artigo 25.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 34.º, n.ºs 1 e 2
—	Artigo 34.º, n.º 3
Artigo 26.º	Artigo 35.º
Artigo 27.º	Artigo 36.º
Artigo 28.º	Artigo 37.º
Artigo 29.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 38.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 29.º, n.º 3, alíneas a) a j)	Artigo 38.º, n.º 3, alíneas a) a j)
—	Artigo 38.º, n.º 3, alíneas k) e l)
Artigo 30.º	Artigo 39.º
Artigo 31.º	Artigo 40.º
Artigo 32.º	Artigo 41.º
Artigo 33.º	Artigo 42.º
Artigo 34.º	Artigo 43.º
Artigo 35.º	Artigo 44.º
Artigo 36.º	Artigo 45.º
Artigo 37.º	Artigo 46.º
Artigo 38.º	Artigo 47.º
Artigo 39.º	Artigo 48.º
Artigo 40.º	Artigo 49.º
Artigo 41.º	Artigo 50.º
Artigo 42.º	Artigo 51.º
Artigo 43.º	Artigo 52.º
Artigo 44.º	Artigo 53.º

▼B

Regulamento (CE) n.º 1592/2002	Presente regulamento
Artigo 45.º	Artigo 54.º
Artigo 46.º, n.º 1, proémio	Artigo 55.º, n.º 1, proémio
Artigo 46.º, n.º 1, alíneas a) a d)	Artigo 55.º, n.º 1, alíneas a) a d)
—	Artigo 55.º, n.º 1, alínea e)
Artigo 46.º, n.ºs 2 e 3	Artigo 55.º, n.ºs 2 e 3
—	Artigo 56.º
—	Artigo 57.º
Artigo 47.º, n.ºs 1 e 2	Artigo 58.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 47.º, n.º 3	—
Artigo 47.º, n.º 4	Artigo 58.º, n.º 3
Artigo 47.º, n.º 5	—
—	Artigo 58.º, n.º 4
Artigo 48.º, n.º 1, proémio	Artigo 59.º, n.º 1, proémio
Artigo 48.º, n.º 1, alínea a)	Artigo 59.º, n.º 1, alíneas a) e b)
Artigo 48.º, n.º 1, alíneas b) e c)	Artigo 59.º, n.º 1, alínea c) e d)
—	Artigo 59.º, n.º 1, alínea e)
Artigo 48.º, n.ºs 2 e 3	Artigo 59.º, n.ºs 2 e 3
—	Artigo 59.º, n.º 4
Artigo 48.º, n.ºs 4 a 10	Artigo 59.º, n.ºs 5 a 11
Artigo 49.º	Artigo 60.º
Artigo 50.º	Artigo 61.º
Artigo 51.º	Artigo 62.º
Artigo 52.º	Artigo 63.º
Artigo 53.º	Artigo 64.º
Artigo 54.º	Artigo 65.º
Artigo 55.º	Artigo 66.º
Artigo 56.º	Artigo 67.º
—	Artigo 68.º
Artigo 57.º	Artigo 69.º
Artigo 59.º	Artigo 70.º