



Índice

II Atos não legislativos

ACORDOS INTERNACIONAIS

- ★ **Decisão (UE) 2016/1197 do Conselho, de 26 de outubro de 2015, relativa à assinatura, em nome da União Europeia, e à aplicação a título provisório do Acordo entre a União Europeia e a República de Quiribáti sobre a isenção de visto para as estadas de curta duração** 1
- Acordo entre a União Europeia e a República de Quiribáti sobre a isenção de visto para as estadas de curta duração** 3

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento (UE) 2016/1198 da Comissão, de 22 de julho de 2016, que altera o anexo V do Regulamento (CE) n.º 1223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos produtos cosméticos ⁽¹⁾** 10
- ★ **Regulamento (UE) 2016/1199 da Comissão, de 22 de julho de 2016, que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no respeitante à aprovação de operações de navegação baseadas no desempenho, à certificação e supervisão dos prestadores de serviços de dados e às operações de helicópteros no mar, e que retifica esse regulamento** 13
- Regulamento de Execução (UE) 2016/1200 da Comissão, de 22 de julho de 2016, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas** 38

DECISÕES

- ★ **Decisão (UE, Euratom) 2016/1201 do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão, de 13 de julho de 2016, relativa à nomeação dos membros do Comité de Fiscalização do Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF)** 40

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

★ Decisão (UE) 2016/1202 do Conselho, de 18 de julho de 2016, que estabelece a posição a adotar, em nome da União Europeia, no Conselho Geral da Organização Mundial do Comércio, relativa ao pedido dos Estados Unidos de uma derrogação da OMC relativa ao regime preferencial concedido ao antigo Protetorado das Ilhas do Pacífico	43
★ Decisão (UE) 2016/1203 do Conselho, de 18 de julho de 2016, que nomeia um membro e um suplente do Comité das Regiões, propostos pelo Reino de Espanha	44
★ Decisão (UE) 2016/1204 do Conselho, de 18 de julho de 2016, que nomeia um membro do Comité das Regiões, proposto pela República Federal da Alemanha	45
★ Decisão (UE) 2016/1205 do Conselho, de 18 de julho de 2016, que nomeia dois suplentes do Comité das Regiões, propostos pelo Reino dos Países Baixos	46
★ Decisão de Execução (UE) 2016/1206 do Conselho, de 18 de julho de 2016, que altera a Decisão de Execução 2013/676/UE que autoriza a Roménia a continuar a aplicar uma medida especial em derrogação ao artigo 193.º da Diretiva 2006/112/CE relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado	47
★ Decisão (PESC) 2016/1207 do Comité Político e de Segurança, de 20 de julho de 2016, relativa à nomeação do Chefe de Missão da Missão da União Europeia para o Estado de Direito no Kosovo *, EULEX KOSOVO (EULEX KOSOVO/1/2016)	49

Retificações

★ Retificação do Regulamento (CE) n.º 1069/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que define regras sanitárias relativas a subprodutos animais e produtos derivados não destinados ao consumo humano e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1774/2002 (regulamento relativo aos subprodutos animais) (JO L 300 de 14.11.2009)	50
---	----

* A presente designação não prejudica as posições relativas ao estatuto e está conforme com a Resolução 1244 (1999) do CSNU e com o parecer do TJJ sobre a declaração de independência do Kosovo.

II

(Atos não legislativos)

ACORDOS INTERNACIONAIS

DECISÃO (UE) 2016/1197 DO CONSELHO

de 26 de outubro de 2015

relativa à assinatura, em nome da União Europeia, e à aplicação a título provisório do Acordo entre a União Europeia e a República de Quiribáti sobre a isenção de visto para as estadas de curta duração

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 77.º, n.º 2, alínea a), em conjugação com o artigo 218.º, n.º 5,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 509/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ transferiu a referência à República de Quiribáti do anexo I para o anexo II do Regulamento (CE) n.º 539/2001 do Conselho ⁽²⁾.
- (2) A referência à República de Quiribáti é acompanhada de uma nota de rodapé indicando que a isenção da obrigação de visto se deve aplicar a partir da data da entrada em vigor de um acordo de isenção de visto a celebrar com a União Europeia.
- (3) Em 9 de outubro de 2014, o Conselho adotou uma decisão autorizando a Comissão a encetar negociações com a República de Quiribáti com vista à celebração de um acordo entre a União Europeia e a República de Quiribáti sobre a isenção de visto para as estadas de curta duração («Acordo»).
- (4) As negociações do Acordo foram iniciadas em 17 de dezembro de 2014, e foram concluídas com êxito mediante a rubrica do Acordo, por meio de troca de cartas, em 6 de maio de 2015 pela República de Quiribáti e em 10 de junho de 2015 pela União.
- (5) O Acordo deverá ser assinado, devendo ser aprovadas as declarações que o acompanham, em nome da União. O Acordo deverá ser aplicado a título provisório a partir do dia seguinte à data da sua assinatura, enquanto se aguarda a conclusão das formalidades necessárias à sua celebração.
- (6) A presente decisão constitui um desenvolvimento das disposições do acervo de Schengen em que o Reino Unido não participa, nos termos da Decisão 2000/365/CE do Conselho ⁽³⁾. Por conseguinte, o Reino Unido não participa na sua adoção e não fica a ela vinculado nem sujeito à sua aplicação.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 509/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, que altera o Regulamento (CE) n.º 539/2001 do Conselho, que fixa a lista dos países terceiros cujos nacionais estão sujeitos à obrigação de visto para transporem as fronteiras externas e a lista dos países terceiros cujos nacionais estão isentos dessa obrigação (JO L 149 de 20.5.2014, p. 67).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 539/2001 do Conselho, de 15 de março de 2001, que fixa a lista dos países terceiros cujos nacionais estão sujeitos à obrigação de visto para transporem as fronteiras externas e a lista dos países terceiros cujos nacionais estão isentos dessa obrigação (JO L 81 de 21.3.2001, p. 1).

⁽³⁾ Decisão 2000/365/CE do Conselho, de 29 de maio de 2000, sobre o pedido do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte para participar em algumas das disposições do acervo de Schengen (JO L 131 de 1.6.2000, p. 43).

- (7) A presente decisão constitui um desenvolvimento das disposições do acervo de Schengen em que a Irlanda não participa, nos termos da Decisão 2002/192/CE do Conselho ⁽¹⁾. Por conseguinte, a Irlanda não participa na sua adoção e não fica a ela vinculada nem sujeita à sua aplicação,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

É autorizada a assinatura, em nome da União, do Acordo entre a União Europeia e a República de Quiribáti sobre a isenção de visto para as estadas de curta duração («Acordo»), sob reserva da celebração do referido Acordo.

O texto do Acordo acompanha a presente decisão.

Artigo 2.º

As declarações que acompanham a presente decisão são aprovadas em nome da União.

Artigo 3.º

O Presidente do Conselho fica autorizado a designar a(s) pessoa(s) com poderes para assinar o Acordo em nome da União.

Artigo 4.º

O Acordo é aplicado a título provisório a partir do dia seguinte à data da sua assinatura ⁽²⁾, enquanto se aguarda a conclusão das formalidades necessárias à sua celebração.

Artigo 5.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito no Luxemburgo, em 26 de outubro de 2015.

Pelo Conselho
A Presidente
C. DIESCHBOURG

⁽¹⁾ Decisão 2002/192/CE do Conselho, de 28 de fevereiro de 2002, sobre o pedido da Irlanda para participar em algumas das disposições do acervo de Schengen (JO L 64 de 7.3.2002, p. 20).

⁽²⁾ A data da assinatura do Acordo será publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* pelo Secretariado-Geral do Conselho.

ACORDO
entre a União Europeia e a República de Quiribáti sobre a isenção de visto para as estadas de curta duração

A UNIÃO EUROPEIA, a seguir designada «União» ou «UE», e

A REPÚBLICA DE QUIRIBÁTI, a seguir denominada «Quiribáti»,

a seguir designadas conjuntamente «Partes Contratantes»,

A FIM DE aprofundar as relações de amizade entre as Partes Contratantes e facilitar as deslocações dos seus cidadãos, concedendo-lhes uma isenção de visto para a entrada e as estadas de curta duração,

TENDO EM CONTA o Regulamento (UE) n.º 509/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, que altera o Regulamento (CE) n.º 539/2001 do Conselho que fixa a lista dos países terceiros cujos nacionais estão sujeitos à obrigação de visto para transporem as fronteiras externas e a lista dos países terceiros cujos nacionais estão isentos dessa obrigação ⁽¹⁾, ao transferir designadamente 19 países terceiros, incluindo Quiribáti, para a lista de países terceiros cujos nacionais estão isentos da obrigação de visto para as estadas de curta duração nos Estados-Membros,

ATENDENDO a que o artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 509/2014 estabelece que a isenção da obrigação de visto em relação a esses 19 países só será aplicada a partir da data de entrada em vigor de um Acordo sobre a isenção de visto a celebrar com a União,

DESEJANDO garantir o princípio da igualdade de tratamento de todos os cidadãos da UE,

TENDO EM CONTA que as pessoas que viajam para exercer uma atividade remunerada durante uma estada de curta duração não são abrangidas pelo presente Acordo e que, por conseguinte, a essa categoria de pessoas continuam a aplicar-se as regras pertinentes do direito da União, do direito nacional dos Estados-Membros e do direito nacional de Quiribáti em matéria de obrigação ou de isenção de visto, bem como de acesso ao emprego,

TENDO EM CONTA o Protocolo relativo à posição do Reino Unido e da Irlanda em relação ao espaço de liberdade, segurança e justiça e o Protocolo relativo ao acervo de Schengen integrado no âmbito da União Europeia, anexos ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e confirmando que as disposições do presente Acordo não se aplicam ao Reino Unido nem à Irlanda,

ACORDARAM NO SEGUINTE:

Artigo 1.º

Objetivo

O presente Acordo prevê a isenção de visto para os cidadãos da União e os cidadãos de Quiribáti que se deslocam ao território da outra Parte Contratante pelo período máximo de 90 dias por cada período de 180 dias.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente Acordo, entende-se por:

a) «Estado-Membro», qualquer Estado-Membro da União, com exceção do Reino Unido e da Irlanda;

⁽¹⁾ JOUE L 149 de 20.5.2014, p. 67.

- b) «Cidadão da União», qualquer nacional de um Estado-Membro na aceção da alínea a);
- c) «Cidadão de Quiribáti», qualquer pessoa que possua a cidadania de Quiribáti;
- d) «Espaço Schengen», o espaço sem fronteiras internas constituído pelos territórios dos Estados-Membros na aceção da alínea a) que aplicam integralmente o acervo de Schengen.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1. Os cidadãos da União titulares de um passaporte comum, diplomático, de serviço, oficial ou especial válido emitido por um Estado-Membro podem entrar e permanecer sem visto no território de Quiribáti pelo período definido no artigo 4.º, n.º 1.

Os cidadãos de Quiribáti titulares de um passaporte comum, diplomático, de serviço, oficial ou especial válido emitido por Quiribáti podem entrar e permanecer sem visto no território dos Estados-Membros pelo período definido no artigo 4.º, n.º 2.

2. O disposto no n.º 1 do presente artigo não se aplica às pessoas que viajam para exercer uma atividade remunerada.

No que respeita a essa categoria de pessoas, cada Estado-Membro pode decidir, individualmente, impor a obrigação de visto aos cidadãos de Quiribáti oisentar da mesma, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 539/2001 do Conselho ⁽¹⁾.

No que respeita a essa categoria de pessoas, Quiribáti pode decidir impor a obrigação de visto ou a isenção de visto relativamente aos nacionais de cada Estado-Membro, em conformidade com o seu direito nacional.

3. A isenção de visto prevista no presente Acordo aplica-se sem prejuízo das disposições legislativas das Partes Contratantes relativas às condições de entrada e de estada de curta duração. Os Estados-Membros e Quiribáti reservam-se o direito de recusar a entrada e a estada de curta duração nos seus territórios se uma ou várias dessas condições não estiverem reunidas.

4. A isenção de visto aplica-se independentemente do modo de transporte utilizado para transpor as fronteiras das Partes Contratantes.

5. As matérias não abrangidas pelo presente Acordo são regidas pelo direito da União, pelo direito nacional dos Estados-Membros ou pelo direito nacional de Quiribáti.

Artigo 4.º

Duração da estada

1. Os cidadãos da União podem permanecer no território de Quiribáti pelo período máximo de 90 dias por cada período de 180 dias.

2. Os cidadãos de Quiribáti podem permanecer no território dos Estados-Membros que apliquem integralmente o acervo de Schengen pelo período máximo de 90 dias por cada período de 180 dias. Esse período é calculado independentemente de qualquer outra estada num Estado-Membro que ainda não aplica integralmente o acervo de Schengen.

Os cidadãos de Quiribáti podem permanecer por um período máximo de 90 dias por cada período de 180 dias no território de cada um dos Estados-Membros que ainda não aplique integralmente o acervo de Schengen, independentemente da duração da estada calculada para o território dos Estados-Membros que aplicam integralmente o acervo de Schengen.

3. O presente Acordo não obsta à possibilidade de Quiribáti e os Estados-Membros prolongarem a duração da estada para além do período de 90 dias, em conformidade com os respetivos direitos nacionais e o direito da União.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 539/2001 do Conselho, de 15 de março de 2001, que fixa a lista dos países terceiros cujos nacionais estão sujeitos à obrigação de visto para transporem as fronteiras externas e a lista dos países terceiros cujos nacionais estão isentos dessa obrigação (JOUE L 81 de 21.3.2001, p. 1).

*Artigo 5.º***Aplicação territorial**

1. No que diz respeito à República Francesa, o presente Acordo aplica-se exclusivamente ao seu território europeu.
2. No que diz respeito ao Reino dos Países Baixos, o presente Acordo aplica-se exclusivamente ao seu território europeu.

*Artigo 6.º***Comité Misto de gestão do Acordo**

1. As Partes Contratantes devem criar um Comité Misto de peritos (a seguir designado «Comité»), composto por representantes da União e representantes de Quiribáti. A União é representada pela Comissão Europeia.
2. O Comité tem, entre outras, as seguintes atribuições:
 - a) Acompanhar a execução do presente Acordo;
 - b) Propor alterações ou aditamentos ao presente Acordo;
 - c) Dirimir eventuais litígios resultantes da interpretação ou aplicação do presente Acordo.
3. O Comité reúne-se sempre que necessário, a pedido de uma das Partes Contratantes.
4. O Comité aprova o seu regulamento interno.

*Artigo 7.º***Articulação do presente Acordo com os Acordos bilaterais existentes em matéria de isenção de visto entre os Estados-Membros e Quiribáti**

O presente Acordo prevalece sobre qualquer Acordo ou convénio bilateral celebrado entre um Estado-Membro e Quiribáti, na medida em que esse Acordo ou convénio bilateral diga respeito a matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente Acordo.

*Artigo 8.º***Disposições finais**

1. O presente Acordo é ratificado ou aprovado pelas Partes Contratantes em conformidade com os respetivos procedimentos internos e entra em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte à data da última das duas notificações pelas quais as Partes Contratantes tiverem procedido à notificação mútua da conclusão desses procedimentos.

O presente Acordo é aplicado a título provisório a partir do dia seguinte à data da sua assinatura.

2. O presente Acordo tem de vigência indeterminada, exceto se for denunciado em conformidade com o disposto no n.º 5.
3. O presente Acordo pode ser alterado por acordo escrito entre as Partes Contratantes. As alterações entram em vigor depois de as Partes Contratantes terem procedido à notificação mútua do cumprimento dos respetivos procedimentos internos necessários para o efeito.

4. Cada Parte Contratante pode suspender o presente Acordo, no todo ou em parte, nomeadamente, por razões de ordem pública, de proteção da segurança nacional ou de proteção da saúde pública, ou por motivos relacionados com a imigração ilegal ou aquando da reintrodução da obrigação de visto por uma das Partes Contratantes. A decisão de suspensão é notificada à outra Parte Contratante o mais tardar dois meses antes da sua entrada em vigor planeada. A Parte Contratante que suspendeu a aplicação do presente Acordo informa imediatamente a outra Parte quando deixarem de se aplicar os motivos da suspensão e anula a referida suspensão.
5. Cada Parte Contratante pode denunciar o presente Acordo mediante notificação escrita à outra Parte. A vigência do presente Acordo cessa 90 dias após a data dessa notificação.
6. Quiribáti só pode suspender ou denunciar o presente Acordo relativamente a todos os Estados-Membros da União Europeia.
7. A União só pode suspender ou denunciar o presente Acordo relativamente a todos os seus Estados-Membros.

Feito em duplo exemplar nas línguas alemã, búlgara, checa, croata, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena e sueca, fazendo igualmente fé qualquer dos textos.

Съставено в Брюксел на двадесет и трети юни през две хиляди и шестнадесета година.

Hecho en Bruselas, el veintitrés de junio de dos mil dieciséis.

V Bruselu dne dvacátého třetího června dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den treogtyvende juni to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am dreiundzwanzigsten Juni zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta juunikuu kahekümne kolmandal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις είκοσι τρεις Ιουνίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

Done at Brussels on the twenty-third day of June in the year two thousand and sixteen.

Fait à Bruxelles, le vingt-trois juin deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu dvadeset trećeg lipnja godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì ventitré giugno duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmitā gada divdesmit trešajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai šešioliktą metų birželio dvidešimt trečią dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-tizenhatodik év június havának huszonharmadik napján.

Magħmul fi Brussell, fit-tlieta u għoxrin jum ta' Ġunju fis-sena elfejn u sittax.

Gedaan te Brussel, drieëntwintig juni tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia dwudziestego trzeciego czerwca roku dwa tysiące szesnastego.

Feito em Bruxelas, em vinte e três de junho de dois mil e dezasseis.

Íntocmit la Bruxelles la douázeci și trei iunie două mii șaisprezece.

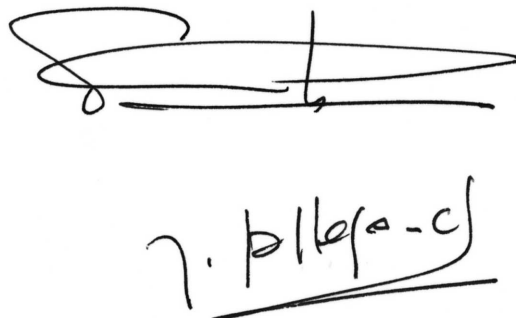
V Bruseli dvadsiateho tretieho júna dvetisícšestnásť.

V Bruslju, dne triindvajsetega junija leta dva tisoč šestnajst.

Tehty Brysselissä kahdentenäkymmenentenäkölmantena päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

Som skedde i Bryssel den tjugotredje juni år tjugohundrasexton.

За Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou Unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Za Europsku uniju
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā –
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Għall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen



J. Pillefer-C

За Република Кирибати
 Por la República de Kiribati
 Za Republiku Kiribati
 Por Republikken Kiribati
 Für die Republik Kiribati
 Kiribati Vabariigi nimel
 Για τη Δημοκρατία της Κιριμπάτι
 For the Republic of Kiribati
 Pour la République de Kiribati
 Za Republiku Kiribati
 Per la Repubblica di Kiribati
 Kiribati Republikas vārdā –
 Kiribačio Respublikos vardu
 Kiribati Köztársaság részéről
 Għar-Repubblika ta' Kiribati
 Voor de Republiek Kiribati
 W imieniu Republiki Kiribati
 Pela República da Quiribáti
 Pentru Republica Kiribati
 Za Kiribatskú republiku
 Za Republika Kiribati
 Kiribatin tasavallan puolesta
 För Republiken Kiribati



Anur B. Verma

DECLARAÇÃO CONJUNTA

RELATIVA À ISLÂNDIA, À NORUEGA, À SUÍÇA E AO LIECHTENSTEIN

As Partes Contratantes tomam nota das estreitas relações existentes entre a União Europeia e a Noruega, a Islândia, a Suíça e o Liechtenstein, em especial por força dos Acordos de 18 de maio de 1999 e de 26 de outubro de 2004 relativos à associação destes países à execução, à aplicação e ao desenvolvimento do acervo de Schengen.

Nestas circunstâncias, é desejável que as autoridades da Noruega, da Islândia, da Suíça e do Liechtenstein, por um lado, e as autoridades de Quiribáti, por outro, celebrem o mais rapidamente possível, acordos bilaterais sobre a isenção de visto para as estadas de curta duração em termos similares aos do presente Acordo.

DECLARAÇÃO CONJUNTA

RELATIVA À INTERPRETAÇÃO DO CONCEITO DE «CATEGORIA DE PESSOAS QUE VIAJAM PARA EXERCER UMA ATIVIDADE REMUNERADA» PREVISTO NO ARTIGO 3.º, N.º 2, DO PRESENTE ACORDO

Desejando assegurar uma interpretação comum, as Partes Contratantes acordam em que, para efeitos do presente Acordo, se entende por «categoria de pessoas que exercem uma atividade remunerada» as pessoas que se deslocam ao território da outra Parte Contratante para aí desenvolver uma atividade profissional ou remunerada na qualidade de assalariadas ou de prestadoras de serviços.

Esta categoria não engloba:

- os empresários, ou seja, as pessoas que viajam por motivos de negócios (sem exercerem uma atividade assalariada no território da outra Parte Contratante),
- os desportistas ou os artistas que exercem uma atividade numa base pontual,
- os jornalistas enviados por órgãos de informação para os quais trabalham no seu país de residência, e
- os estagiários transferidos dentro de uma empresa.

No âmbito das responsabilidades que lhe incumbem ao abrigo do artigo 6.º do presente Acordo, o Comité Misto controla a aplicação da presente declaração e pode, sempre que o considere necessário, propor alterações à mesma com base na experiência das Partes Contratantes.

DECLARAÇÃO CONJUNTA

RELATIVA À INTERPRETAÇÃO DO CONCEITO DE «PERÍODO DE 90 DIAS POR CADA PERÍODO DE 180 DIAS»
PREVISTO NO ARTIGO 4.º DO PRESENTE ACORDO

As Partes Contratantes entendem que o período máximo de 90 dias por cada período de 180 dias, como previsto no artigo 4.º do presente Acordo, significa uma estada ininterrupta ou várias visitas consecutivas cuja duração total não exceda 90 dias por cada período de 180 dias.

A noção de «cada período» implica a aplicação de um período de referência de 180 dias móvel, considerando retrospectivamente todos os dias da estada durante o último período de 180 dias, a fim de verificar se o requisito de 90 dias por cada período de 180 dias continua a ser respeitado. Tal significa, designadamente, que a ausência durante um período ininterrupto de 90 dias permite uma nova estada até 90 dias no máximo.

DECLARAÇÃO CONJUNTA

RELATIVA ÀS INFORMAÇÕES A PRESTAR AOS CIDADÃOS SOBRE O ACORDO RELATIVO À ISENÇÃO DE VISTO

Reconhecendo a importância da transparência para os cidadãos da União Europeia e para os cidadãos de Quiribáti, as Partes Contratantes acordam em assegurar uma divulgação das informações relativas ao conteúdo e às consequências do Acordo sobre a isenção de visto e matérias conexas, nomeadamente as condições de entrada.

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) 2016/1198 DA COMISSÃO

de 22 de julho de 2016

que altera o anexo V do Regulamento (CE) n.º 1223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos produtos cosméticos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativo aos produtos cosméticos ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 31.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) A metilisotiazolinona é autorizada como conservante em produtos cosméticos, a uma concentração máxima de 0,01 % peso/peso (100 ppm), nos termos do anexo V, entrada 57, do Regulamento (CE) n.º 1223/2009.
- (2) O Comité Científico da Segurança dos Consumidores (CCSC) adotou um parecer sobre a segurança da metilisotiazolinona (sensibilização, exclusivamente) em 12 de dezembro de 2013 ⁽²⁾.
- (3) O CCSC concluiu que os dados clínicos atuais indicam que a concentração de 100 ppm de metilisotiazolinona em produtos cosméticos não é segura para o consumidor. Para os produtos cosméticos não enxaguados (incluindo «toalhetes húmidos»), não se demonstraram devidamente concentrações seguras de metilisotiazolinona no que se refere à indução ou à eliciação de alergias por contacto.
- (4) Tendo em conta o parecer do CCSC acima referido, há que ter em conta o aumento da incidência de alergias provocadas pela metilisotiazolinona, pelo que esta substância deveria ser proibida em produtos não enxaguados.
- (5) O Regulamento (CE) n.º 1223/2009 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (6) A aplicação da proibição supramencionada deve ser diferida, a fim de permitir que a indústria realize os ajustamentos necessários às formulações de produtos. Em especial, deve ser concedido às empresas, após a entrada em vigor do presente regulamento, um prazo de seis meses para colocarem no mercado produtos conformes e para retirarem do mercado produtos não conformes.
- (7) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente dos Produtos Cosméticos,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo V do Regulamento (CE) n.º 1223/2009 é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

⁽¹⁾ JO L 342 de 22.12.2009, p. 59.

⁽²⁾ SCCS/1521/13 Revisão de 27 de março de 2014.

Artigo 2.º

A partir de 12 de fevereiro de 2017 só podem ser colocados e disponibilizados no mercado da União produtos cosméticos conformes com o presente regulamento.

Artigo 3.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 22 de julho de 2016.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

No anexo V do Regulamento (CE) n.º 1223/2009, a entrada 57 passa a ter a seguinte redação:

Número de ordem	Identificação da substância				Condições			Redação das condições de utilização e das advertências
	Denominação química/DCI	Denominação no glossário comum de ingredientes	Número CAS	Número CE	Tipo de produto, zonas do corpo	Concentração máxima no produto pronto a usar	Outras	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
«57	2-Metil-2H-isotiazol-3-ona	Methylisothiazolinone ⁽¹⁾	2682-20-4	220-239-6	Produtos enxaguados	0,01 %		

⁽¹⁾ A metilisotiazolinona está também regulamentada na entrada 39 do anexo V numa mistura com metilcloroisotiazolinona. As duas entradas excluem-se mutuamente: a utilização da mistura de metilcloroisotiazolinona (e) metilisotiazolinona é incompatível com a utilização de metilisotiazolinona isolada no mesmo produto.»

REGULAMENTO (UE) 2016/1199 DA COMISSÃO**de 22 de julho de 2016****que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no respeitante à aprovação de operações de navegação baseadas no desempenho, à certificação e supervisão dos prestadores de serviços de dados e às operações de helicópteros no mar, e que retifica esse regulamento**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾ estabelece condições para a exploração segura de aeronaves.
- (2) As informações ou dados aeronáuticos incorretos introduzidos nos sistemas de bordo das aeronaves podem criar riscos significativos para a segurança de voo. Importa, por conseguinte, assegurar que os prestadores de serviços de dados tratarão as informações e dados aeronáuticos de forma que garanta a sua qualidade e satisfaça os requisitos definidos pelos construtores aeronáuticos para a utilização prevista pelos utentes finais do espaço aéreo.
- (3) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 prevê a aprovação específica das operações de navegação baseadas no desempenho (PBN), com exceção de alguns métodos de navegação de base. O número de casos que requerem aprovação específica deveria diminuir significativamente, para reduzir os encargos económicos e administrativos desnecessários que pesam sobre os operadores da aviação geral, tendo em conta a experiência e maturidade ganhas nas operações de aproximação que recorrem ao sistema mundial de navegação por satélite (GNSS), e garantir a coerência com as normas internacionais de segurança mais recentes.
- (4) Para facilitar o cumprimento, pelos operadores, das regras relativas ao transporte de mercadorias perigosas e das regras relativas aos sistemas de retenção para a parte superior do tronco com que devem estar equipados os assentos dos tripulantes de voo e os assentos dos passageiros de alguns aviões pequenos, e assim aumentar a segurança, é necessário adaptar essas regras ao tipo de operação e à complexidade das aeronaves utilizadas.
- (5) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 965/2012, alguns pequenos operadores não-comerciais são obrigados a estabelecer um sistema de gestão na sua organização, por motivo de operarem aeronaves a motor complexas. No entanto, em certos casos, nomeadamente de operações não-comerciais com aviões leves biturbopropulsores, esses operadores podem ter dificuldade em cumprir os requisitos para o sistema de gestão que constam do anexo III desse regulamento. Atendendo a que o esforço de conformidade que se lhes exige é desproporcionado face aos benefícios da aplicação desses requisitos para a segurança das suas operações, esses operadores devem ser excluídos do âmbito de aplicação do anexo VI do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e, em vez disso, ser autorizados a cumprir os requisitos estabelecidos no anexo VII. Por razões de coerência, as organizações que realizam formação de voo nos mesmos aviões leves biturbopropulsores devem também ser autorizadas a cumprir os requisitos estabelecidos no anexo VII.
- (6) O anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 obriga ao transporte e utilização de oxigénio nos voos acima de determinada altitude de pressão. Com base no princípio da diferenciação dos riscos, em que o nível da proteção regulamentar conferida às partes interessadas depende da sua capacidade para avaliarem e controlarem os riscos, a necessidade de oxigénio nas aeronaves não-pressurizadas que realizam operações não-comerciais deve ser avaliada pelo piloto, tendo em conta determinados fatores objetivos.

⁽¹⁾ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

- (7) As operações de helicópteros no mar («HOFO») implicam certos riscos específicos no plano da segurança, que não são adequadamente abordados no Regulamento (UE) n.º 965/2012 na sua redação atual. Por conseguinte, alguns Estados-Membros adotam requisitos adicionais, nomeadamente a utilização obrigatória de novas tecnologias, para atenuar esses riscos e manter os níveis de segurança. No entanto, a fim de garantir o cumprimento dos objetivos de segurança do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e condições de concorrência equitativas para os operadores do transporte aéreo, é necessário adotar medidas de segurança comuns à escala da União, tendo em conta a experiência a nível nacional e a evolução do setor das operações de helicóptero no mar.
- (8) Foram também detetados erros de redação, que conduziram a dificuldades de execução do Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (9) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, pois, ser alterado e retificado em conformidade.
- (10) É necessário conceder aos operadores em causa e às autoridades competentes dos Estados-Membros tempo suficiente para se adaptarem às novas regras relativas às informações e dados aeronáuticos e às operações de helicóptero no mar previstas no presente regulamento.
- (11) A Comissão tenciona rever as regras relativas aos balões e aos planadores estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 965/2012 no contexto da iniciativa que visa uma legislação mais simples, mais ligeira e de melhor qualidade no domínio da aviação civil. Os trabalhos preparatórios da revisão estão atualmente em curso. A data de aplicação dessas regras deve, por conseguinte, ser adaptada, de modo a garantir que a revisão possa ser concluída e que as regras possam ser alteradas, se necessário, antes de passarem a ser aplicáveis.
- (12) No interesse da clareza jurídica e da aplicação harmonizada dos requisitos comuns em toda a União, deve haver datas fixas para aplicação desses requisitos, quer imediatamente, aquando da entrada em vigor, quer posteriormente. As medidas transitórias e as tarefas a executar devidamente por todos os Estados-Membros devem ser incluídas no ato jurídico, de modo a evitar questões e incertezas jurídicas. A possibilidade de recorrer às opções de autoexclusão previstas nalguns regulamentos de execução da Comissão no domínio da segurança da aviação deve ser limitada aos casos devidamente justificados, quando absolutamente necessário, devendo em vez disso ser implantado um sistema previsível e transparente. É, por conseguinte, imperativo que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 seja alterado, de modo a ter em conta estas considerações.
- (13) As medidas previstas no presente regulamento baseiam-se nos pareceres ⁽¹⁾ emitidos pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (14) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

1) No artigo 5.º, o n.º 2 é alterado como segue:

- a) é suprimido o termo «e» no final da alínea e);
- b) é aditada a alínea g), com a seguinte redação:

«g) helicópteros utilizados para operações no mar (HOFO).»

⁽¹⁾ Parecer n.º 02/2015 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 12.3.2015, respeitante a um regulamento da Comissão que estabelece requisitos técnicos e procedimentos operacionais para o fornecimento de dados aos utilizadores do espaço aéreo para efeitos da navegação aérea; Parecer n.º 03/2015, da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 31.3.2015, respeitante a um regulamento da Comissão sobre a revisão dos critérios de aprovação das operações de navegação baseadas no desempenho (PBN); Parecer n.º 04/2015, da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 8.5.2015, relativo a um regulamento da Comissão relativo à aprovação específica de operações de helicópteros no mar.

2) O artigo 6.º é alterado como segue:

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

«4. Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, até 30 de junho de 2018, os Estados-Membros podem continuar a exigir uma aprovação específica e aplicar requisitos adicionais no que respeita aos procedimentos operacionais, ao equipamento, à qualificação e à formação da tripulação no caso das operações CAT de helicópteros no mar, em conformidade com a legislação nacional. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão e à Agência os requisitos adicionais aplicados para emissão dessas aprovações específicas. Esses requisitos não devem ser menos restritivos do que os previstos nos anexos III e IV.»;

b) é suprimido o n.º 7;

c) são aditados o n.ºs 8 e 9, com a seguinte redação:

«8. Em derrogação do disposto no artigo 5.º, n.º 3, primeiro período, os operadores de aviões a motor complexos com uma massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) igual ou inferior a 5 700 kg, equipados com motores turbopropulsores, que realizam operações de transporte não comercial, apenas devem operar essas aeronaves em conformidade com o anexo VII.

9. Em derrogação do disposto no artigo 5.º, n.º 5, alínea a), as organizações de formação, aquando da realização de formação de voo com aviões a motor complexos com uma massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) igual ou inferior a 5 700 kg, equipados com motores turbopropulsores, devem operar essas aeronaves em conformidade com o anexo VII.»

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

«Artigo 10.º

Entrada em vigor

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

É aplicável desde 28 de outubro de 2012, sob reserva do disposto nos n.ºs 2, 3, 4, 5 e 6.

2. Os anexos II e VII aplicam-se às operações não comerciais com balões e planadores desde 25 de agosto de 2013, exceto no caso dos Estados-Membros que decidiram a sua não-aplicação, no todo ou em parte, de acordo com as disposições em vigor no momento da decisão e na proporção em que decidiram fazê-lo. Esses Estados-Membros devem aplicar os anexos II e VII às operações não comerciais com balões a partir de 8 de abril de 2018 e às operações não comerciais com planadores a partir de 8 de abril de 2019 ou a partir das datas indicadas nas suas decisões, conforme o caso.

3. Os anexos II, III, VII e VIII aplicam-se às operações especializadas com balões e planadores desde 1 de julho de 2014, exceto no caso dos Estados-Membros que decidiram a sua não-aplicação, no todo ou em parte, de acordo com as disposições em vigor no momento da decisão e na proporção em que decidiram fazê-lo. Esses Estados-Membros devem aplicar os anexos II, III, VII e VIII às operações especializadas com balões a partir de 8 de abril de 2018 e às operações especializadas com planadores a partir de 8 de abril de 2019 ou a partir das datas indicadas nas suas decisões, conforme o caso.

4. Os anexos II, III, VII e VIII aplicam-se às operações especializadas com aviões e helicópteros desde 1 de julho de 2014, exceto no caso dos Estados-Membros que decidiram a sua não-aplicação, no todo ou em parte, de acordo com as disposições em vigor no momento da decisão e na proporção em que decidiram fazê-lo. Esses Estados-Membros devem aplicar os anexos II, III, VII e VIII às operações especializadas com aviões e helicópteros a partir de 21 de abril de 2017 ou a partir das datas indicadas nas suas decisões, conforme o caso.

5. Os anexos II, III e IV são aplicáveis:

a) às operações CAT com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação com aviões da classe de desempenho B ou com helicópteros não complexos desde 1 de julho de 2014, exceto no caso dos Estados-Membros que decidiram a sua não-aplicação, no todo ou em parte, de acordo com as disposições em vigor no momento da decisão e na proporção em que decidiram fazê-lo. Esses Estados-Membros devem aplicar os anexos II, III e IV às operações CAT com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação com aviões da classe de desempenho B ou com helicópteros não complexos a partir de 21 de abril de 2017 ou a partir das datas indicadas nas suas decisões, conforme o caso;

- b) às operações CAT com balões e planadores desde 1 de julho de 2014, exceto no caso dos Estados-Membros que decidiram a sua não-aplicação, no todo ou em parte, de acordo com as disposições em vigor no momento da decisão e na proporção em que decidiram fazê-lo. Esses Estados-Membros devem aplicar os anexos II, III e IV às operações CAT com balões a partir de 8 de abril de 2018 e às operações CAT com planadores a partir de 8 de abril de 2019 ou a partir das datas indicadas nas suas decisões, conforme o caso.
6. Nos prazos previstos nos n.ºs 2, 3, 4 e 5 do presente artigo, são aplicáveis as seguintes disposições:
- a) as autoridades competentes devem, desde a data de entrada em vigor do presente regulamento, tomar medidas graduais e eficazes para cumprir esses requisitos, nomeadamente adaptando a sua organização e sistema de gestão, formação de pessoal, procedimentos e manuais e programas de supervisão;
- b) os operadores devem adaptar o seu sistema de gestão, programas de formação, procedimentos e manuais tornando-os conformes com os requisitos do presente regulamento, consoante o caso, o mais tardar na data de aplicação desses requisitos;
- c) até à data de aplicação das disposições pertinentes do presente regulamento, os Estados-Membros podem continuar a emitir, renovar ou alterar os certificados, autorizações e aprovações em conformidade com as regras vigentes antes da entrada em vigor desses requisitos ou, no caso das operações CAT com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação com aviões da classe de desempenho B ou com helicópteros não complexos, em conformidade com:
- o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 e as derrogações nacionais correspondentes, de acordo com o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, no caso dos aviões; e
 - os requisitos nacionais, no caso dos helicópteros;
- d) os certificados, autorizações e aprovações emitidos pelos Estados-Membros antes da data de aplicação dos requisitos pertinentes do presente regulamento devem ser considerados como tendo sido emitidos em conformidade com esses requisitos. No entanto, devem ser substituídos por certificados, autorizações e aprovações, consoante o caso, em conformidade com o presente regulamento, o mais tardar seis meses a contar da data de aplicação dos requisitos pertinentes desse regulamento;
- e) os operadores sujeitos a uma obrigação de declaração por força do presente regulamento devem apresentar as suas declarações o mais tardar na data de aplicação dos requisitos pertinentes desse regulamento.»
- 4) Os anexos I, II, IV, V, VI, VII e VIII são alterados conforme indicado no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

- 1) No anexo IV (parte CAT), subsecção CAT.POL.A.240, alínea b), o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. A tripulação de voo tem conhecimento adequado da rota de voo e dos procedimentos a adotar nos termos da parte ORO, subparte FC.»;

- 2) No anexo VII (parte NCO), a subsecção NCO.GEN.103 passa a ter a seguinte redação:

«Os voos de iniciação a que é feita referência no artigo 6.º, n.º 4.º-A, alínea c), do presente regulamento, quando realizados em conformidade com o presente anexo, devem:

- a) ter início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação, com exceção dos voos de balões e planadores;
- b) ser operados em condições VFR diurnas;

- c) ser supervisionados por uma pessoa responsável pela sua segurança; e
- d) satisfazer todas as outras condições estabelecidas pela autoridade competente.».

Artigo 3.º

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 25 de agosto de 2016.

No entanto:

- a) o artigo 1.º, n.º 1, o ponto 1, alíneas a), b), c) e d), o ponto 2, alínea c), o ponto 3, alíneas a), e), g), m), n) e o), o ponto 4, alínea c), o ponto 5, alíneas d), j), k) e l), e o ponto 7, alíneas d), k) e l), do anexo são aplicáveis a partir de 1 de julho de 2018;
- b) o ponto 3, alíneas l) e q), o ponto 5, alíneas i) e n), o ponto 6, alíneas k) e n), e o ponto 7, alíneas j) e n), do anexo são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2019.

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

Feito em Bruxelas, em 22 de julho de 2016.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

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

(1) No anexo I (Definições):

a) O ponto 69 passa a ter a seguinte redação:

«69. «Ambiente hostil»:

a) Uma área em que:

- i) não é possível efetuar com segurança uma aterragem forçada dado o terreno ser inadequado, ou
- ii) os ocupantes do helicóptero não podem ser adequadamente protegidos dos elementos naturais, ou
- iii) a intervenção/capacidade de busca e salvamento não é consistente com o tipo de exposição esperada, ou
- iv) existe um risco inaceitável de colocar em perigo pessoas ou bens no solo,

b) E, em qualquer caso, as áreas seguintes:

- i) no caso das operações sobre a água, as áreas no alto mar a norte do paralelo 45 N e a sul do paralelo 45 S, salvo se alguma partes for designada não hostil pela autoridade competente do Estado em que as operações são realizadas; e
- ii) as partes de uma área congestionada que não dispõem de zonas para efetuar com segurança aterragens forçadas;»;

b) O ponto 86 passa a ter a seguinte redação:

«86. «Operação no mar (*offshore*)», operação de helicóptero com uma parte substancial de sobrevoo de áreas no alto mar, com destino a ou partida de um local no mar;»;

c) É aditado o ponto 86-A, com a seguinte redação:

«86-A. «Local no mar», uma instalação para operações de helicópteros localizada numa estrutura fixa ou flutuante ao largo ou num navio;»;

d) É aditado o ponto 86-B, com a seguinte redação:

«86-B. «área no alto mar», extensão de água ao largo da costa;»;

e) É aditado o ponto 103-A, com a seguinte redação:

«103-A. «Especificação RNP (desempenho de navegação exigido)», especificação de navegação para operações PBN que inclui um requisito de vigilância e alerta a bordo do desempenho de navegação;».

(2) No anexo II (parte ARO):

a) É aditada a subsecção ARO.OPS.240, com a seguinte redação:

«ARO.OPS.240 Aprovação específica de aproximações RNP AR APCH

a) Se o requerente tiver comprovado o cumprimento dos requisitos da subsecção SPA.PBN.105, a autoridade competente concede uma aprovação específica genérica ou uma aprovação específica dos procedimentos para RNP AR APCH.

b) No caso da aprovação específica dos procedimentos, a autoridade competente:

- 1) indica na aprovação PBN os procedimentos de aproximação por instrumentos aprovados em aeródromos específicos;
- 2) estabelece mecanismos de coordenação com as autoridades competentes para esses aeródromos, conforme adequado; e
- 3) tem em conta os eventuais créditos decorrentes de aprovações específicas de RNP AR APCH já emitidas para o requerente.»;

b) O apêndice II passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice II

ESPECIFICAÇÕES OPERACIONAIS (sob reserva das condições aprovadas no manual de operações)				
Dados de contacto da autoridade emissora: Telefone (1): _____ Fax: _____ Correio eletrónico: _____				
COA (2):	Nome do operador (3):	Data (4):	Assinatura:	
Designação comercial:				
Especificações operacionais:				
Modelo de aeronave (5): Números de matrícula (6):				
Operações comerciais: <input type="checkbox"/>				
Área de operação (7):				
Limitações especiais (8):				
Aprovações específicas:	Sim	Não	Especificação (9)	Observações
Mercadorias perigosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de baixa visibilidade			CAT (10)	
Descolagem			RVR (11): m	
Aproximação e aterragem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: pés RVR: m	
RVSM (12) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (13) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tempo máximo de desvio (14): min.	
Especificações de navegação complexas para operações PBN (15)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(16)
Especificações de desempenho mínimo de navegação	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicópteros com a ajuda de sistemas de visão noturna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicópteros com guincho	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicópteros para serviços de emergência médica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Operações de helicópteros no mar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formação da tripulação de cabina ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Emissão de certificados CC ⁽¹⁸⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Aeronavegabilidade permanente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁹⁾	
Outros ⁽²⁰⁾				

- (1) Números de telefone e fax da autoridade competente, indicativo de país incluído. Indicar o endereço de correio eletrónico, caso exista.
- (2) Número do certificado de operador aéreo (COA) associado.
- (3) Nome de registo e designação comercial do operador, se forem diferentes. Inserir «DBA» («Doing business as») antes da designação comercial.
- (4) Data de emissão das especificações operacionais (dd-mm-aaaa) e assinatura do representante da autoridade competente.
- (5) Designação ICAO da marca, modelo e série, ou série de referência, da aeronave, se tiver sido designada uma série (por exemplo, Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).
- (6) Os números de matrícula constam das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações. Se as aprovações específicas não se aplicarem todas ao modelo de aeronave, os números de matrícula da aeronave podem ser inseridos na coluna «observações» da aprovação específica correspondente.
- (7) Área(s) geográfica(s) de operação autorizada(s) (coordenadas geográficas ou rotas específicas, região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).
- (8) Limitações especiais aplicáveis (por exemplo, apenas VFR, apenas operações diurnas, etc.).
- (9) Utilizar esta coluna para indicar os critérios mais permissivos para cada aprovação ou o tipo de aprovação (incluindo os critérios adequados).
- (10) Categoria de aproximação de precisão aplicável: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ou CAT IIIC. Indicar o valor mínimo de alcance visual na pista (RVR) em metros e a altura de decisão (DH) em pés. Usar uma linha para cada categoria de aproximação.
- (11) RVR mínimo de descolagem aprovado, em metros. Se tiverem sido concedidas várias aprovações, usar uma linha para cada aprovação.
- (12) A caixa «Não Aplicável» (N/A) só pode ser assinalada se o teto máximo da aeronave for inferior a FL290.
- (13) Atualmente, as operações prolongadas (ETOPS) aplicam-se apenas a aeronaves bimotor. Por conseguinte, a caixa «Não Aplicável» (N/A) só pode ser assinalada se o modelo de aeronave tiver mais ou menos de dois motores.
- (14) Pode também ser indicada a distância-limiar (em milhas náuticas), bem como o tipo de motor.
- (15) Navegação baseada no desempenho (PBN): Usar uma linha para cada aprovação PBN específica complexa (por exemplo, aproximações RNP AR APCH), com as limitações adequadas enumeradas nas colunas «Especificações» e/ou «Observações». As aprovações individuais de procedimentos RNP AR APCH específicos podem constar das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações.
- (16) Indicar se a aprovação específica está limitada a determinados fins de pista e/ou aeródromos.
- (17) Autorização para ministrar o curso de formação e conduzir o exame que os requerentes de certificados de tripulante de cabina devem realizar, conforme especificado no anexo V (parte CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão.
- (18) Autorização para emitir certificados de tripulante de cabina, conforme especificado no anexo V (parte CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão.
- (19) Nome da pessoa/organização incumbida de garantir a aeronavegabilidade permanente da aeronave e referência ao regulamento aplicável, ou seja, o Regulamento (CE) n.º 1321/2014 da Comissão, anexo I (parte M), subparte G.
- (20) Esta casa pode ser utilizada para introduzir outras aprovações ou dados, usando uma linha (ou blocos com várias linhas) por aprovação (por exemplo, operações de aterragem curta, operações de aproximação a pique, operações de helicópteros com destino/origem num local de interesse público, operações de helicópteros num ambiente hostil fora de uma área congestionada, operações de helicópteros sem garantia de segurança em caso de aterragem forçada, operações com ângulos de inclinação lateral superiores, distância máxima até um aeródromo adequado para aviões bimotor sem aprovação ETOPS, aeronaves usadas para operações não comerciais).

Formulário 139 da AESA, versão 2»;

c) No apêndice V, a nota 6 do formulário 140 da AESA passa a ter a seguinte redação:

«(6) Lista de todas as operações aprovadas, por exemplo, transporte de mercadorias perigosas, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOF».

(3) No anexo IV (parte CAT):

a) É suprimida a subsecção CAT.OP.MPA.120;

b) É inserida a subsecção CAT.OP.MPA.126, com a seguinte redação:

«CAT.OP.MPA.126 Navegação baseada no desempenho

Se for exigida a navegação baseada no desempenho (PBN) para a rota ou procedimento de voo, o operador deve certificar-se de que:

a) A especificação PBN relevante consta do AFM ou outro documento aprovado pela autoridade de certificação como parte de uma avaliação da aeronavegabilidade, ou se baseia nessa aprovação; e

- b) A aeronave é operada em conformidade com a especificação de navegação relevante e com as limitações que constam do AFM ou do outro documento supramencionado.»
- c) Na subsecção CAT.OP.MPA.135, alínea a), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1) São disponibilizadas instalações espaciais e terrestres e serviços, incluindo serviços de meteorologia, adequados às operações planeadas;»
- d) Na subsecção CAT.OP.MPA.175, alínea b):
- i) O ponto 6 passa a ter a seguinte redação:
- «6) Dispõe das instalações espaciais e terrestres e dos serviços adequados e exigidos para o voo planeado;»
- ii) No final do ponto 7, é suprimido o termo «e»;
- iii) É aditado o ponto 7-A, com a seguinte redação:
- «7-A) As bases de dados de navegação exigidas para a navegação baseada no desempenho são adequadas e estão atualizadas; e»;
- e) A subsecção CAT.OP.MPA.181 passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.181 Escolha dos aeródromos e locais de operação — helicópteros**
- a) Para os voos em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC), o comandante deve escolher um aeródromo alternativo ao de descolagem localizado a uma hora de voo à velocidade normal de cruzeiro, caso não seja possível regressar ao local de partida devido às condições meteorológicas.
- b) Para os voos IFR ou VFR, com navegação por outros meios que não por referências visuais terrestres, o comandante deve indicar pelo menos um aeródromo alternativo de destino no plano de voo operacional, salvo se:
- 1) Para os voos com qualquer outro destino em terra, a duração do voo e as condições meteorológicas permitirem, à hora prevista de chegada ao local de aterragem pretendido, a utilização de técnicas de aproximação e de aterragem em condições meteorológicas de voo visual (VMC); ou
- 2) O local de aterragem pretendido for um local isolado e não existirem alternativas disponíveis. Nesse caso, deve ser fixado um ponto de não-retorno (PNR).
- c) O operador deve escolher dois aeródromos alternativos de destino sempre que:
- 1) Os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes para o aeródromo de destino indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas estarão abaixo dos mínimos de planeamento aplicáveis; ou
- 2) Não existam informações meteorológicas disponíveis para o aeródromo de destino.
- d) O operador deve indicar o(s) aeródromo(s) alternativo(s) pretendido(s) no plano de voo operacional.»
- f) É inserida a subsecção CAT.OP.MPA.182, com a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.182 Aeródromos de destino — Operações de aproximação por instrumentos**
- O operador deve assegurar a disponibilidade de meios suficientes para navegar e aterrar no aeródromo de destino ou em qualquer aeródromo alternativo de destino em caso de perda de capacidade para a operação de aproximação e de aterragem pretendida.»
- g) Na subsecção CAT.OP.MPA. 247, é suprimida a alínea b);

h) A subsecção CAT.OP.MPA.295 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.OP.MPA.295 Utilização do sistema anticolisão de bordo (ACAS)

Quando o sistema ACAS estiver instalado e operacional, o operador deve estabelecer procedimentos operacionais e programas de formação para que a tripulação de voo adquira treino adequado no evitamento de colisões e as competências necessárias para utilizar o equipamento ACAS II.»;

i) Na subsecção CAT.IDE.A.205, alínea a), o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

«3) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada assento de passageiro e cintos de retenção em cada lugar, no caso dos aviões com MCTOM inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 8 de abril de 2015;»;

j) Na subsecção CAT.IDE.A.205, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem ter:

1) Um único ponto de libertação;

2) Nos lugares da tripulação mínima de cabina, duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente; e

3) Nos lugares da tripulação de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem:

i) duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente ou

ii) uma tira de ombros diagonal e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente, no caso dos aviões seguintes:

A) aviões com MCTOM inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;

B) aviões com MCTOM inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, que não satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 28 de outubro de 2014; e

C) aviões certificados de acordo com a especificação CS-VLA ou equivalente e CS-LSA ou equivalente.»;

k) Na subsecção CAT.IDE.A.345, é aditada a seguinte alínea f):

«f) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»

l) A subsecção CAT.IDE.A.355 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.IDE.A.355 Gestão de bases de dados aeronáuticos

a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.

b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exijam.

c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Em tal caso, o operador deve informar a tripulação de voo e o restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.»;

m) Na subsecção CAT.IDE.H.280, é suprimida a alínea b);

n) A subsecção CAT.IDE.H.295 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.IDE.H.295 Fatos de sobrevivência para a tripulação

Em caso de operações na classe de desempenho 3, em voos sobre a água realizados para além da distância autorrotacional ou da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança, todos os tripulantes devem vestir um fato de sobrevivência se os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante dispõe indicarem que a temperatura da água do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo.»;

o) É suprimida a subsecção CAT.IDE.H.310;

p) Na subsecção CAT.IDE.H.345, é aditada a seguinte alínea e):

«e) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

q) É aditada a subsecção CAT.IDE.H.355, com a seguinte redação:

«CAT.IDE.H.355 Gestão de bases de dados aeronáuticos

a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.

b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exigiam.

c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Em tal caso, o operador deve informar a tripulação de voo e o restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.»;

(4) No anexo V (parte SPA):

a) A subsecção SPA.PBN.100 passa a ter a seguinte redação:

«SPA.PBN.100 Operações PBN

a) É necessária aprovação para as especificações PBN seguintes:

1) RNP AR APCH;

2) RNP 0.3 para operações de helicópteros;

b) A aprovação de operações RNP AR APCH deve permitir a realização de operações com base em procedimentos públicos de aproximação por instrumentos que satisfazem os critérios da ICAO aplicáveis à conceção de procedimentos.

c) Para procedimentos privados de aproximação por instrumentos e qualquer procedimento público de aproximação por instrumentos que não satisfaça os critérios da ICAO aplicáveis à conceção de procedimentos, ou se exigido pela publicação de informação aeronáutica (AIP) ou pela autoridade competente, é necessária uma aprovação específica do procedimento para operações RNP AR APCH ou RNP 0.3.»;

b) A subsecção SPA.PBN.105 passa a ter a seguinte redação:

«SPA.PBN.105 Aprovação de operações PBN

Para obter uma aprovação específica para realizar operações PBN, o operador deve comprovar que:

- a) O certificado de aeronavegabilidade apropriado para as operações PBN previstas consta do AFM ou outro documento aprovado pela autoridade de certificação como parte de uma avaliação da aeronavegabilidade, ou se baseia nessa aprovação;
 - b) Se estabeleceu um programa de formação para a tripulação de voo e para o pessoal interessado envolvido na preparação do voo;
 - c) Se efetuou uma avaliação da segurança;
 - d) Se estabeleceram procedimentos operacionais que especificam:
 - 1) O equipamento a transportar, bem como as suas limitações operacionais e os conteúdos adequados da lista de equipamento mínimo (MEL);
 - 2) A composição, as qualificações e a experiência da tripulação de voo;
 - 3) Os procedimentos (normais, anormais e de emergência); e
 - 4) A gestão eletrónica dos dados de navegação;
 - e) Se elaborou a lista das ocorrências a comunicar; e
 - f) Se estabeleceu um programa de gestão da vigilância do RNP para as operações RNP AR APCH, quando aplicável.»;
- c) É aditada a subparte K:

«SUBPARTE K

OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS NO MAR

SPA.HOFO.100 Operações de helicópteros no mar (HOFO)

Os requisitos estabelecidos na presente subparte aplicam-se aos:

- a) Operadores de transporte aéreo comercial titulares de um COA válido em conformidade com a parte ORO;
- b) Operadores que realizam operações especializadas e declararam a sua atividade em conformidade com a parte ORO; ou
- c) Operadores não comerciais, que declararam a sua atividade em conformidade com a parte ORO.

SPA.HOFO.105 Aprovação de operações de helicópteros no mar

- a) Para poder dar início a operações abrangidas pela presente subparte, o operador deve dispor de uma aprovação específica emitida pela autoridade competente.
- b) Para obter essa aprovação, o operador deve apresentar um pedido à autoridade competente, conforme especificado na subsecção SPA.GEN.105, e demonstrar que cumpre os requisitos estabelecidos na presente subparte.
- c) Antes de realizar operações a partir de um Estado-Membro que não seja o que emitiu a aprovação referida na alínea a), o operador deve informar da operação prevista as autoridades competentes de ambos os Estados-Membros.

SPA.HOFO.110 Procedimentos operacionais

- a) O operador deve, no quadro do seu processo de gestão da segurança, atenuar e minimizar os riscos e perigos específicos das operações de helicópteros no mar. O operador deve especificar no manual de operações:
- 1) Os procedimentos de seleção, composição e formação das tripulações;
 - 2) Os deveres e responsabilidades dos tripulantes e outro pessoal envolvido;
 - 3) Os equipamentos exigidos e os critérios de despacho; e
 - 4) Os procedimentos e os mínimos operacionais, descrevendo e tratando adequadamente as operações normais e potencialmente anormais.
- b) O operador deve assegurar que:
- 1) É preparado um plano de voo operacional antes de cada voo;
 - 2) As instruções de segurança para os passageiros incluem também as informações específicas necessárias relativas às questões relacionadas com o voo no mar e são dadas antes do embarque no helicóptero;
 - 3) Todos os tripulantes de voo vestem um fato de sobrevivência:
 - i) se os boletins ou as previsões meteorológicas de que o piloto-comandante ou o comandante dispõem indicarem que a temperatura da água do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo; ou
 - ii) se o tempo de salvamento previsto exceder o tempo de sobrevivência calculado; ou
 - iii) se o voo for noturno e se efetuar num ambiente hostil;
 - 4) É seguida, se estabelecida, a estrutura da rota no mar fornecida pelo ATS competente;
 - 5) Os pilotos utilizam de forma otimizada os sistemas automáticos de controlo de voo (AFCS) durante todo o voo;
 - 6) São criados perfis específicos de aproximação no mar, incluindo os parâmetros de aproximação estável e as medidas corretivas a tomar caso a aproximação se torne instável;
 - 7) Tratando-se de operações multipiloto, se instauraram procedimentos para que um tripulante de voo possa monitorizar os instrumentos de voo durante o voo no mar, nomeadamente nas fases de aproximação ou de partida, a fim de garantir a manutenção de uma trajetória de voo segura;
 - 8) A tripulação de voo toma imediatamente as medidas adequadas, em caso de ativação de alerta de altura;
 - 9) Se instauraram procedimentos que obrigam a armar os sistemas de flutuação de emergência, sempre que tal se considere seguro, em todas as chegadas e partidas sobre a água; e
 - 10) A condução das operações observa as restrições impostas nas rotas ou áreas de operação especificadas pela autoridade competente ou pela autoridade responsável pelo espaço aéreo.

SPA.HOFO.115 Uso de locais no mar

O operador só pode usar locais no mar compatíveis com o porte e a massa do tipo de helicóptero e com as operações em causa.

SPA.HOFO.120 Seleção de aeródromos e de locais de operação

- a) *Aeródromo alternativo de destino em terra.* Não obstante o disposto nas subsecções CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 e SPO.OP.151, quando realiza voos a partir de um local no mar para um aeródromo terrestre, o piloto-comandante/comandante não tem de especificar um aeródromo alternativo de destino no plano de voo operacional, se:
- 1) O aeródromo de destino corresponder à definição de aeródromo costeiro; ou
 - 2) Forem satisfeitos os seguintes critérios:
 - i) o aeródromo de destino dispõe de procedimentos publicados de aproximação por instrumentos,
 - ii) o tempo de voo é inferior a 3 horas e
 - iii) as previsões meteorológicas publicadas, válidas entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de aterragem, indicam que:
 - A) o teto de nuvens se situa pelo menos 700 pés acima dos mínimos associados ao procedimento de aproximação por instrumentos ou 1 000 pés acima do aeródromo de destino, consoante o valor que for mais elevado, e
 - B) a visibilidade é de, pelo menos, 2 500 metros.
- b) *Heliplataforma alternativa de destino no mar.* O operador pode escolher uma heliplataforma alternativa de destino no mar, na condição de estarem preenchidos todos os seguintes critérios:
- 1) A heliplataforma alternativa de destino no mar só pode ser usada se se tiver passado o ponto de não-retorno (PNR) e não estiver disponível em terra um aeródromo cuja situação geográfica lhe permita servir de aeródromo alternativo de destino. Não se tendo passado o PNR, deve usar-se um aeródromo alternativo de destino em terra;
 - 2) A heliplataforma alternativa de destino no mar deve ter capacidade para a realização de aterragens com um motor inoperativo (OEI);
 - 3) Na medida do possível, deve assegurar-se a disponibilidade de uma heliplataforma antes de se atingir o PNR. As dimensões, a configuração e a zona livre de obstáculos da heliplataforma ou outros locais devem ser apropriadas para a sua utilização como heliplataforma alternativa pelos vários tipos de helicóptero que se preveja utilizar;
 - 4) As condições meteorológicas mínimas devem ser definidas tendo em conta a exatidão e fiabilidade das informações meteorológicas;
 - 5) A MEL deve conter disposições específicas para este tipo de operação;
 - 6) Só deve ser escolhida uma heliplataforma alternativa de destino no mar se o operador tiver estabelecido um procedimento específico no manual de operações.

SPA.HOFO.125 Aproximação com radar de bordo (ARA) a locais no mar — operações CAT

- a) Os operadores de transporte aéreo comercial (CAT) devem estabelecer procedimentos operacionais e velar por que só se efetuam ARA:
- 1) Se o helicóptero estiver equipado com um radar capaz de fornecer informações sobre a envolvente do obstáculo; e
 - 2) Se:
 - i) a altura mínima de descida (MDH) for determinada a partir de um radioaltímetro, ou
 - ii) for aplicada a altitude mínima de descida (MDA), acrescida de uma margem adequada.
- b) As ARA a plataformas ou navios a navegar devem ser efetuadas como operações multipiloto.

- c) A distância de decisão deve garantir uma zona livre de obstáculos adequada na aproximação falhada a partir de qualquer destino para o qual esteja planeada a ARA.
- d) A aproximação só deve prosseguir para lá da distância de decisão ou abaixo da altitude/altura mínima de descida (MDA/H) se tiverem sido estabelecidas referências visuais ao local de destino.
- e) Tratando-se de operações CAT monopiloto, a MDAH e a distância de decisão devem ser objeto dos incrementos apropriados.
- f) Se se efetuar uma ARA a um local não-móvel no mar (por exemplo, uma instalação fixa ou um navio amarrado) e o sistema de navegação fornecer uma posição GPS fiável do local, deve utilizar-se o GPS/sistema de navegação de área para aumentar a segurança da ARA.

SPA.HOFO.130 Condições meteorológicas

Não obstante o disposto nas subsecções CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 e SPO.OP.170, no caso dos voos entre locais no mar situados num espaço aéreo da classe G em que a extensão do setor sobre a água é inferior a 10 milhas náuticas, podem efetuar-se voos VFR quando os limites forem iguais ou superiores aos seguintes valores:

Mínimos para voar entre locais no mar situados num espaço aéreo da classe G

	Dia		Noite	
	Altura (*)	Visibilidade	Altura (*)	Visibilidade
Operações monopiloto	300 pés	3 km	500 pés	5 km
Operações bipiloto	300 pés	2 km (**)	500 pés	5 km (***)

(*) O voo deve poder ser realizado à altura especificada, abaixo do teto de nuvens e com céu limpo.

(**) Os helicópteros podem ser operados com uma visibilidade de voo até 800 m, desde que o local de destino ou uma estrutura intermédia estejam permanentemente visíveis.

(***) Os helicópteros podem ser operados com uma visibilidade de voo até 1 500 m, desde que o local de destino ou uma estrutura intermédia estejam permanentemente visíveis.

SPA.HOFO.135 Limitações de vento para operações com destino a locais no mar

Só devem efetuar-se operações com destino a locais no mar quando a velocidade do vento na heliplataforma não for superior a 60 nós, rajadas inclusive.

SPA.HOFO.140 Requisitos de desempenho em locais no mar

Os helicópteros que descolam e aterram em locais no mar devem ser operados em conformidade com os requisitos de desempenho constantes do anexo pertinente para o tipo de operação.

SPA.HOFO.145 Sistema de monitorização dos dados de voo (FDM)

- a) Para efeitos da realização de operações CAT com helicópteros equipados com um aparelho de registo dos dados de voo, o operador deve estabelecer e manter, a partir de 1 de janeiro de 2019, um sistema FDM como parte do seu sistema de gestão integrada.
- b) O sistema FDM não deve ser punitivo e deve conter salvaguardas adequadas para proteger a(s) fonte(s) dos dados.

SPA.HOFO.150 Sistema de seguimento de aeronaves

Para efeitos da realização de operações no mar em ambiente hostil, o operador deve estabelecer e manter um sistema de seguimento de aeronaves capaz de monitorizar o helicóptero da partida à chegada ao destino final.

SPA.HOFO.155 Sistema de monitorização de vibrações (VHM)

- a) Os helicópteros a seguir indicados que realizem operações CAT no mar em ambiente hostil devem estar equipados, a partir de 1 de janeiro de 2019, com um sistema VHM capaz de monitorizar o estado do rotor crítico e dos sistemas de transmissão do rotor:
- 1) Helicópteros a motor complexos cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade individual (CofA) tenha sido emitido após 31 de dezembro de 2016;
 - 2) Helicópteros com MOPSC superior a nove lugares e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2017;
 - 3) Helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 31 de dezembro de 2018.
- b) O operador deve dispor de um sistema para:
- 1) Recolher os dados, incluindo os alertas gerados pelo sistema;
 - 2) Analisar e determinar a operacionalidade dos componentes; e
 - 3) Resolver pequenas falhas que tenham sido detetadas.

SPA.HOFO.160 Requisitos relativos ao equipamento

- a) O operador deve satisfazer os seguintes requisitos de equipamento:
- 1) Sistema de comunicação com os passageiros (instalação sonora) para helicópteros a motor complexos (NCC) utilizados em operações CAT e operações não-comerciais:
 - i) os helicópteros com MOPSC superior a nove lugares devem estar equipados com instalação sonora;
 - ii) os helicópteros com MOPSC igual ou inferior a 9 lugares não têm de estar equipados com instalação sonora se o operador puder demonstrar que, em voo, a voz do piloto é inteligível em todos os lugares de passageiro;
 - 2) *Radioaltímetro*

Os helicópteros devem estar equipados com um radioaltímetro capaz de emitir um aviso sonoro quando a altura for inferior a um valor preestabelecido e um aviso visual quando se atingir uma altura selecionável pelo piloto.
- b) *Saídas de emergência*

Todas as saídas de emergência, incluindo as da tripulação, bem como as portas, janelas ou outras aberturas adequadas para servir de saída de emergência, meios de abertura incluídos, devem estar claramente sinalizadas para orientar os ocupantes que as usem à luz do dia ou na escuridão. Essa sinalização deve ser concebida de modo a permanecer visível em caso de capotagem do helicóptero ou de submersão da cabina.
- c) *Sistema de perceção e aviso do terreno para helicópteros (HTAWS)*

Os helicópteros utilizados em operações CAT, com massa máxima à descolagem superior a 3 175 kg ou MOPSC superior a 9 lugares e cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 31 de dezembro de 2018, devem estar equipados com um HTAWS que satisfaça os requisitos para os equipamentos da classe A, conforme especificado numa norma aceitável.

SPA.HOFO.165 Procedimentos e equipamento adicional para operações em ambiente hostil

- a) *Coletes salva-vidas*

Todas as pessoas a bordo devem usar um colete salva-vidas aprovado, exceto se vestirem fatos de sobrevivência integrados que preencham os requisitos combinados do fato de sobrevivência e do colete salva-vidas.

b) *Fatos de sobrevivência*

Todos os passageiros a bordo devem vestir um fato de sobrevivência aprovado:

- 1) se os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante, ou o piloto-comandante, dispõe indicarem que a temperatura da água do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo; ou
- 2) se o tempo de salvamento previsto exceder o tempo de sobrevivência calculado; ou
- 3) se o voo for noturno;

c) *Aparelho respiratório de emergência*

Todas as pessoas a bordo devem transportar um aparelho respiratório de emergência e receber instrução sobre a sua utilização.

d) *Jangadas salva-vidas*

- 1) As jangadas salva-vidas transportadas devem estar instaladas de modo a poderem ser usadas nas condições de mar em que foram avaliadas, para efeitos de certificação, as características de amarragem forçada, flutuação e equilíbrio do helicóptero;
- 2) As jangadas salva-vidas transportadas devem estar instaladas de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência;
- 3) O número de jangadas salva-vidas instaladas deve ser:
 - i) uma, no mínimo, de lotação nominal não inferior ao número máximo de pessoas a bordo, no caso dos helicópteros que transportam menos de 12 pessoas; ou
 - ii) duas, no mínimo, de lotação suficiente em conjunto para acomodar todas as pessoas a bordo, sendo que, em caso de perda de uma das jangadas, a ou as remanescentes devem ter capacidade de sobrelotação suficiente para acomodar todos os ocupantes do helicóptero, no caso dos helicópteros que transportam mais de 11 pessoas.
- 4) Cada jangada salva-vidas deve estar equipada com pelo menos um transmissor localizador de emergência (ELT); e
- 5) Cada jangada salva-vidas deve estar equipada com meios de salvação, incluindo de sobrevivência, conforme adequado para o voo programado.

e) *Iluminação de emergência da cabina*

Os helicópteros devem estar equipados com um sistema de iluminação de emergência dotado de alimentação autónoma, para servir de fonte de iluminação geral da cabina e facilitar a evacuação.

f) *Transmissor localizador de emergência de ativação automática [ELT(AD)]*

Os helicópteros devem estar equipados com um ELT(AD) com capacidade para transmitir simultaneamente em 121,5 MHz e 406 MHz.

g) *Segurança das portas não ejetáveis*

As portas não ejetáveis designadas como saídas de emergência em caso de amarragem forçada devem estar providas de um dispositivo que as mantenha abertas, de modo a não interferirem com a evacuação dos ocupantes em todas as condições de mar até ao máximo exigido para avaliação das características de amarragem forçada e flutuação.

h) *Saídas de emergência e escotilhas de evacuação*

Todas as saídas de emergência, incluindo as da tripulação, bem como as portas, janelas ou outras aberturas adequadas para serem usadas para evacuação subaquática, devem estar equipadas de modo a poderem ser utilizadas em situações de emergência.

- i) Sem prejuízo do disposto nas alíneas a), b) e c), o operador pode, com base numa avaliação do risco, autorizar os passageiros medicamente incapacitados num local no mar, a não usarem coletes salva-vidas, fatos de sobrevivência ou aparelhos respiratórios de emergência, ou a usarem-nos apenas em parte, nos voos de regresso ou entre locais no mar.

SPA.HOFO.170 Requisitos relativos à tripulação

a) O operador deve estabelecer:

- 1) Critérios de seleção dos tripulantes de voo que tenham em conta a experiência anterior;
- 2) O nível mínimo de experiência dos comandantes e pilotos-comandantes que pretendem realizar operações no mar; e
- 3) Um programa de formação e de avaliação da tripulação de voo, que todos os tripulantes de voo devem concluir com aproveitamento. O programa deve ser adaptado ao ambiente em alto mar e incluir treino nos procedimentos normais, anormais e de emergência, na gestão da tripulação, em cenários de entrada de água e em sobrevivência no mar.

b) *Requisitos de experiência recente*

Os pilotos só podem pilotar helicópteros de transporte de passageiros:

- 1) num local no mar, enquanto comandante, piloto-comandante ou copiloto se tiverem efetuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos três descolagens, partidas, aproximações e aterragens num local no mar, com um helicóptero do mesmo tipo ou num simulador de voo completo (FFS) representativo desse tipo, ou
- 2) durante a noite, num local no mar, enquanto comandante, piloto-comandante ou copiloto se tiverem efetuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos três descolagens, partidas, aproximações e aterragens noturnas num local no mar, com um helicóptero do mesmo tipo ou num FFS representativo desse tipo.

As três descolagens e aterragens devem ser efetuadas no âmbito de operações multipiloto ou monopiloto, dependendo das operações a realizar.

c) Requisitos específicos para CAT:

- 1) O período de 90 dias previsto na alínea a), pontos 1) e 2), pode ser prolongado para 120 dias desde que o piloto realize voos de linha sob supervisão de um instrutor ou examinador para qualificação de tipo;
- 2) Se não preencher os requisitos do ponto 1, o piloto tem de realizar um voo de treino, no helicóptero ou num FFS do tipo do helicóptero a utilizar, que deve satisfazer pelo menos os requisitos estabelecidos na alínea b), pontos 1 e 2, antes de poder exercer as suas prerrogativas.».

(5) O anexo VI (parte NCC) é alterado como segue:

a) A subsecção NCC.GEN.106 é alterada do seguinte modo:

- i) Na alínea a), ponto 4), é suprimido o termo «e» no final da subalínea vii);
- ii) Na alínea a), ponto 4), é inserido o termo «e» no final da subalínea viii);
- iii) Na alínea a), ponto 4), é aditada subalínea ix), com a seguinte redação:

«ix) as bases de dados de navegação exigidas para a navegação baseada no desempenho são adequadas e estão atualizadas.»;

b) É aditada a subsecção NCC.OP.116, com a seguinte redação:

«NCC.OP.116 Navegação baseada no desempenho — aviões e helicópteros

Se for exigida a navegação baseada no desempenho (PBN) para a rota ou procedimento de voo, o operador deve certificar-se de que:

- a) A especificação PBN relevante consta do AFM ou outro documento aprovado pela autoridade de certificação como parte de uma avaliação da aeronavegabilidade, ou se baseia nessa aprovação; e
- b) A aeronave é operada em conformidade com a especificação de navegação relevante e com as limitações que constam do AFM ou do outro documento supramencionado.»;

c) Na subsecção NCC.OP.145, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve certificar-se, por todos os meios razoáveis disponíveis, de que as instalações no espaço, em terra e/ou na água, incluindo o equipamento de comunicações e as ajudas à navegação disponíveis e diretamente necessários para a realização do voo e para a operação segura da aeronave, são adequadas para o tipo de operação.»;

d) A subsecção NCC.OP.152 é alterada do seguinte modo:

i) Na alínea b), ponto 2), é suprimido o termo «e» no final da subalínea ii);

ii) Na alínea b), é suprimido o ponto 3;

e) É aditada a subsecção NCC.OP.153, com a seguinte redação:

«NCC.OP.153 Aeródromos de destino — Operações de aproximação por instrumentos

O piloto-comandante deve assegurar a disponibilidade de meios suficientes para navegar e aterrar no aeródromo de destino ou em qualquer aeródromo alternativo de destino em caso de perda de capacidade para a operação de aproximação e de aterragem pretendida.»;

f) A subsecção NCC.OP.220 passa a ter a seguinte redação:

«NCC.OP.220 Sistema anticolisão de bordo (ACAS)

Quando o sistema ACAS estiver instalado e operacional, o operador deve estabelecer procedimentos operacionais e programas de formação para que a tripulação de voo adquira treino adequado no evitamento de colisões e as competências necessárias para utilizar o equipamento ACAS II.»;

g) Na subsecção NCC.IDE.A.180, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem ter:

1) Um único ponto de libertação;

2) Nos lugares da tripulação mínima de cabina, duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente; e

3) Nos lugares da tripulação de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem:

i) duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente ou

ii) uma tira de ombros diagonal e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente, no caso dos aviões seguintes:

A) aviões com MCTOM inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;

B) aviões com MCTOM inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, que não satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 25 de agosto de 2016.»;

h) Na subsecção NCC.IDE.A.250, é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

- i) A subsecção NCC.IDE.A.260 passa a ter a seguinte redação:

«NCC.IDE.A.260 Gestão de bases de dados aeronáuticos

- a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.
- b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exijam.
- c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Em tal caso, o operador deve informar a tripulação de voo e o restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.»;

- j) Na subsecção NCC.IDE.H.215, é suprimida a alínea b);

- k) A subsecção NCC.IDE.H.226 passa a ter a seguinte redação:

«NCC.IDE.H.226 Fatos de sobrevivência para a tripulação

Os tripulantes devem vestir um fato de sobrevivência, sempre que o piloto-comandante o determine com base numa avaliação do risco, tendo em conta as condições seguintes:

- a) Nos voos sobre a água realizados para além da distância autorrotacional ou da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança, se, em caso de falha de um motor crítico, o helicóptero não for capaz de manter o nível do voo; e
- b) Os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante, ou o piloto-comandante, dispõe indicam que a temperatura da água do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo.»;

- l) É suprimida a subsecção NCC.IDE.H.231;

- m) Na subsecção NCC.IDE.H.250, é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) Se for exigida a navegação baseada no desempenho (PNB), as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

- n) É aditada a subsecção NCC.IDE.H.260, com a seguinte redação:

«NCC.IDE.H.260 Gestão de bases de dados aeronáuticos

- a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.
- b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exijam.
- c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Nesse caso, o operador deve informar a tripulação de voo e restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.»;

- (6) O anexo VII (parte NCO) é alterado como segue:

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

- i) Na alínea a), ponto 4), é suprimido o termo «e» no final da subalínea v);
- ii) Na alínea a), ponto 4), é inserido o termo «e» no final da subalínea vi);

iii) Na alínea a), ponto 4), é aditada a subalínea vii), com a seguinte redação:

«vii) as bases de dados de navegação exigidas para a navegação baseada no desempenho são adequadas e estão atualizadas.»;

b) Na subsecção NCO.GEN.140, é aditada a alínea f), com a seguinte redação:

«f) Considera-se autorizado, nos termos do ponto 1.2.2.1, alínea a), das instruções técnicas, o transporte de quantidades razoáveis de artigos e substâncias que, de outro modo, seriam classificadas de mercadorias perigosas e que sirvam para facilitar a segurança do voo, caso seja aconselhável o seu transporte a bordo da aeronave para garantir a sua disponibilidade em tempo útil por motivos operacionais. Esta disposição aplica-se independentemente de esses artigos e substâncias terem de ser transportados ou se destinarem a ser utilizados num voo específico.

O acondicionamento e embarque dos artigos e substâncias supramencionados devem efetuar-se sob a responsabilidade do piloto-comandante e de modo a reduzir ao mínimo os riscos para a tripulação, os passageiros, a carga ou a aeronave durante as operações da aeronave.»;

c) É aditada a subsecção NCO.OP.116, com a seguinte redação:

«NCO.OP.116 Navegação baseada no desempenho — aviões e helicópteros

Se for exigida a navegação baseada no desempenho (PBN) para a rota ou procedimento de voo, o piloto-comandante deve certificar-se de que:

- a) A especificação PBN relevante consta do AFM ou outro documento aprovado pela autoridade de certificação como parte de uma avaliação da aeronavegabilidade, ou se baseia nessa aprovação; e
- b) A aeronave é operada em conformidade com a especificação de navegação relevante e com as limitações que constam do AFM ou do outro documento supramencionado.»;

d) Na subsecção NCO.OP.135, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve certificar-se, por todos os meios razoáveis disponíveis, de que as instalações no espaço, em terra e/ou na água, incluindo o equipamento de comunicações e as ajudas à navegação disponíveis e diretamente necessários para a realização do voo e para a operação segura da aeronave, são adequadas para o tipo de operação.»;

e) É aditada a subsecção NCO.OP.142, com a seguinte redação:

«NCO.OP.142 Aeródromos de destino — Operações de aproximação por instrumentos

O piloto-comandante deve assegurar a disponibilidade de meios suficientes para navegar e aterrar no aeródromo de destino ou em qualquer aeródromo alternativo de destino em caso de perda de capacidade para a operação de aproximação e de aterragem pretendida.»;

f) A subsecção NCO.OP.190 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.OP.190 Utilização de oxigénio suplementar

a) O piloto-comandante deve assegurar, sempre que concluir que, à altitude do voo, a falta de oxigénio pode resultar na diminuição das faculdades dos tripulantes, que todos os tripulantes de voo que exercem funções essenciais para a operação segura da aeronave em voo utilizam ininterruptamente oxigénio suplementar, bem como garantir a disponibilização de oxigénio suplementar aos passageiros sempre que a falta de oxigénio os possa afetar.

b) Nos outros casos, se não puder determinar até que ponto a falta de oxigénio poderá afetar as pessoas a bordo, o piloto-comandante deve assegurar que:

- 1) Todos os tripulantes que exercem funções essenciais para a operação segura de uma aeronave em voo usam oxigénio suplementar sempre que a altitude de pressão no compartimento dos passageiros se situe entre 10 000 e 13 000 pés durante um período superior a 30 minutos; e
- 2) Todos os ocupantes usam oxigénio suplementar sempre que a altitude de pressão no compartimento dos passageiros for superior a 13 000 pés.»

g) É aditada a subsecção NCO.OP.220, com a seguinte redação:

«NCO.OP.220 Sistema anticolisão de bordo (ACAS II)

Se for utilizado o sistema ACAS II, o piloto-comandante deve aplicar os procedimentos operacionais apropriados e ter formação adequada.»;

h) Na subsecção NCO.IDE.A.140, alínea a), o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco, com um único ponto de libertação, em cada assento de tripulante de voo, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 25 de agosto de 2016.»;

i) A subsecção NCO.IDE.A.155 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.IDE.A.155 Oxigénio suplementar — aviões não pressurizados

Os aviões não pressurizados que realizam operações em que é necessário fornecer oxigénio, em conformidade com a subsecção NCO.OP.190, devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas.»;

j) Na subsecção NCO.IDE.A.195, é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

k) É aditada a subsecção NCO.IDE.A.205, com a seguinte redação:

«NCO.IDE.A.205 Gestão de bases de dados aeronáuticos

a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.

b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas à aeronave, se esta o exigir.

c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Nesse caso, o piloto-comandante não deve utilizar os dados afetados.»;

l) A subsecção NCO.IDE.H.155 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.IDE.H.155 Oxigénio suplementar — helicópteros não pressurizados

Os helicópteros não pressurizados que realizam operações em que é necessário fornecer oxigénio, em conformidade com a subsecção NCO.OP.190, devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas.»;

m) Na subsecção NCO.IDE.H.195, é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

n) É aditada a subsecção NCO.IDE.H.205, com a seguinte redação:

«NCO.IDE.H.205 Gestão de bases de dados aeronáuticos

a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.

- b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados atualizadas e inalteradas à aeronave, se esta o exigir.
- c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Nesse caso, o piloto-comandante não deve utilizar os dados afetados.»;

- o) A subsecção NCO.IDE.S.130 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.IDE.S.130 Oxigénio suplementar

Os planadores que realizam operações em que é necessário fornecer oxigénio, em conformidade com a subsecção NCO.OP.190, devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas.»;

- p) Na subsecção NCO.SPEC.110, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) Assegurar que os técnicos especializados e os tripulantes utilizam ininterruptamente oxigénio suplementar, sempre que concluir que, à altitude do voo, a falta de oxigénio pode resultar na diminuição das faculdades dos tripulantes ou afetar os técnicos especializados. Se não puder determinar até que ponto a falta de oxigénio poderá afetar as pessoas a bordo, o piloto-comandante deve assegurar que os técnicos especializados e os tripulantes utilizam ininterruptamente oxigénio suplementar sempre que a altitude da cabina for superior a 10 000 pés durante um período superior a 30 minutos ou superior 13 000 pés.»;

- (7) O anexo VIII (parte SPO) é alterado como segue:

- a) A subsecção SPO.GEN.107 é alterada do seguinte modo:

- i) Na alínea a), ponto 4), é suprimido o termo «e» no final da subalínea v);
- ii) Na alínea a), ponto 4), é inserido o termo «e» no final da subalínea vi);
- iii) Na alínea a), ponto 4), é inserida a subalínea vii), com a seguinte redação:

«vii) as bases de dados de navegação exigidas para a navegação baseada no desempenho são adequadas e estão atualizadas.»;

- b) É aditada a subsecção SPO.OP.116, com a seguinte redação:

«SPO.OP.116 Navegação baseada no desempenho — aviões e helicópteros

Se for exigida a navegação baseada no desempenho (PBN) para a rota ou procedimento de voo, o operador deve certificar-se de que:

- a) A especificação PBN relevante consta do AFM ou outro documento aprovado pela autoridade de certificação como parte de uma avaliação da aeronavegabilidade, ou se baseia nessa aprovação; e
- b) A aeronave é operada em conformidade com a especificação de navegação relevante e com as limitações que constam do AFM ou do outro documento supramencionado.»;
- c) Na subsecção SPO.OP.140, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve certificar-se, por todos os meios razoáveis disponíveis, de que as instalações no espaço, em terra e/ou na água, incluindo o equipamento de comunicações e as ajudas à navegação disponíveis e diretamente necessários para a realização do voo e para a operação segura da aeronave, são adequadas para o tipo de operação.»;
- d) Na subsecção SPO.OP.151, alínea b), é suprimido o ponto 3);

e) É aditada a subsecção SPO.OP.152, com a seguinte redação:

«SPO.OP.152 Aeródromos de destino — Operações de aproximação por instrumentos

O piloto-comandante deve assegurar a disponibilidade de meios suficientes para navegar e aterrar no aeródromo de destino ou em qualquer aeródromo alternativo de destino em caso de perda de capacidade para a operação de aproximação e de aterragem pretendida.»;

f) Na subsecção SPO.OP.205, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Quando o sistema ACAS estiver instalado e operacional, o operador deve estabelecer procedimentos operacionais e programas de formação para que a tripulação de voo adquira treino adequado no evitamento de colisões e as competências necessárias para utilizar o equipamento ACAS II.»;

g) Na subsecção SPO.IDE.A.160, as alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redação:

«c) No caso dos aviões a motor diferentes dos complexos, cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 25 de agosto de 2016, um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada assento de tripulante de voo, com um único ponto de libertação.

d) No caso dos aviões a motor complexos, um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco, com dispositivo incorporado para retenção automática do tronco do ocupante em caso de desaceleração rápida:

1) Em cada lugar de tripulante de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem; e

2) Em cada lugar de observador situado na cabina de pilotagem.»;

h) Na subsecção SPO.IDE.A.160, é aditada a alínea e) com a seguinte redação:

«e) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco previstos na alínea d) devem ter:

1) Um único ponto de libertação;

2) Nos lugares da tripulação de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem:

i) duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente; ou

ii) uma tira de ombros diagonal e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente, no caso dos aviões seguintes:

A) Aviões com MCTOM inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;

B) Aviões com MCTOM inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, que não satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 25 de agosto de 2016.»;

i) Na subsecção SPO.IDE.A.220, é aditada a alínea d) com a seguinte redação:

«d) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

j) É aditada a subsecção SPO.IDE.A.230, com a seguinte redação:

«SPO.IDE.A.230 Gestão de bases de dados aeronáuticos

a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.

- b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exijam.
- c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Nesse caso, o operador deve informar a tripulação de voo e restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.»;

- k) A subsecção SPO.IDE.H.198 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.IDE.H.198 Fatos de sobrevivência — helicópteros a motor complexos

As pessoas a bordo devem vestir um fato de sobrevivência, sempre que o piloto-comandante o determine com base numa avaliação do risco, tendo em conta as condições seguintes:

- a) Nos voos sobre a água realizados para além da distância autorrotacional ou da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança, se, em caso de falha de um motor crítico, o helicóptero não for capaz de manter o nível do voo; e
- b) Os boletins ou as previsões meteorológicas de que o piloto-comandante dispõe indicam que a temperatura da água do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo.»;

- l) É suprimida a subsecção SPO.IDE.H.201;

- m) Na subsecção SPO.IDE.H.220, é aditada a alínea d) com a seguinte redação:

«d) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»

- n) É aditada a subsecção SPO.IDE.H.230, com a seguinte redação:

«SPO.IDE.H.230 Gestão de bases de dados aeronáuticos

- a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.
- b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exijam.
- c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Nesse caso, o operador deve informar a tripulação de voo e restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.».

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2016/1200 DA COMISSÃO**de 22 de julho de 2016****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, que estabelece uma organização comum dos mercados dos produtos agrícolas e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 922/72, (CEE) n.º 234/79, (CE) n.º 1037/2001, (CE) n.º 1234/2007 do Conselho ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 da Comissão, de 7 de junho de 2011, que estabelece regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho nos sectores das frutas e produtos hortícolas e das frutas e produtos hortícolas transformados ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 136.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 estabelece, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros relativamente aos produtos e aos períodos indicados no Anexo XVI, parte A.
- (2) O valor forfetário de importação é calculado, todos os dias úteis, em conformidade com o artigo 136.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011, tendo em conta os dados diários variáveis. O presente regulamento deve, por conseguinte, entrar em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 136.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em 22 de julho de 2016.

Pela Comissão

Em nome do Presidente,

Jerzy PLEWA

Director-Geral da Agricultura e do Desenvolvimento Rural

⁽¹⁾ JO L 347 de 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ JO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)			
Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação	
0702 00 00	MA	144,8	
	ZZ	144,8	
0707 00 05	TR	103,7	
	ZZ	103,7	
0709 93 10	TR	142,5	
	ZZ	142,5	
0805 50 10	AR	187,5	
	AU	158,0	
	BO	223,6	
	CL	192,7	
	TR	164,0	
	UY	192,0	
	ZA	172,2	
	ZZ	184,3	
	0806 10 10	EG	272,8
		MA	245,1
ZZ		259,0	
0808 10 80	AR	125,6	
	BR	101,4	
	CL	130,9	
	CN	131,8	
	NZ	137,9	
	US	157,1	
	UY	72,1	
	ZA	109,0	
	ZZ	120,7	
	0808 30 90	AR	111,0
CL		122,4	
NZ		171,3	
TR		197,6	
ZA		113,7	
ZZ		143,2	
0809 10 00	TR	198,0	
	ZZ	198,0	
0809 29 00	TR	218,9	
	US	535,2	
	ZZ	377,1	

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (UE) n.º 1106/2012 da Comissão, de 27 de novembro de 2012, que executa o Regulamento (CE) n.º 471/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas comunitárias do comércio externo com países terceiros, no que respeita à atualização da nomenclatura dos países e territórios (JO L 328 de 28.11.2012, p. 7). O código «ZZ» representa «outras origens».

DECISÕES

DECISÃO (UE, Euratom) 2016/1201 DO PARLAMENTO EUROPEU, DO CONSELHO E DA COMISSÃO

de 13 de julho de 2016

relativa à nomeação dos membros do Comité de Fiscalização do Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF)

O PARLAMENTO EUROPEU, O CONSELHO E A COMISSÃO,

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

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica,

Tendo em conta o Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de setembro de 2013, relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (Euratom) n.º 1074/1999 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 15.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 15.º, n.º 2, do Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013, estabelece que o Comité de Fiscalização é composto por cinco membros independentes com experiência de altas funções judiciais ou de inquérito, ou funções equivalentes relacionadas com os domínios de atividade do Organismo. Os membros são nomeados de comum acordo pelo Parlamento Europeu, pelo Conselho e pela Comissão. A decisão de nomeação dos membros do Comité de Fiscalização inclui uma lista de reserva de potenciais membros para substituir os membros do Comité de Fiscalização pelo período remanescente do respetivo mandato, em caso de renúncia, falecimento ou incapacidade permanente de um ou vários membros.
- (2) Nos termos do artigo 15.º, n.º 3, a duração do mandato dos membros do Comité de Fiscalização é de cinco anos e não é renovável. Três e dois membros são substituídos alternadamente, a fim de preservar os conhecimentos especializados do Comité de Fiscalização.
- (3) Nos termos do artigo 21.º, n.º 2, as funções de dois dos membros do Comité de Fiscalização escolhidos por sorteio devem cessar, em derrogação do disposto no artigo 15.º, n.º 3, primeira frase, no termo dos primeiros 36 meses do respetivo mandato. Por conseguinte, as funções dos dois membros nomeados a partir de 23 de janeiro de 2012 cessaram em 22 de janeiro de 2015. De acordo com o artigo 15.º, n.º 4, do Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013, os referidos membros permaneceram em funções após o termo dos respetivos mandatos, aguardando a conclusão do processo de nomeação dos novos membros do Comité de Fiscalização. Por conseguinte, há que nomear novos membros para substituir estes dois membros.
- (4) Após um processo de seleção, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão reconhecem que as pessoas a nomear membros ou potenciais membros do Comité de Fiscalização cumprem os requisitos de independência e de experiência de altas funções judiciais ou de inquérito, ou funções equivalentes relacionadas com os domínios de atividade do Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, do Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013,

DECIDEM:

Artigo 1.º

1. As seguintes pessoas são nomeadas membros do Comité de Fiscalização do Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) a partir da data de entrada em vigor da presente decisão:

— Colette DRINAN,

— Grażyna Maria STRONIKOWSKA.

⁽¹⁾ JO L 248 de 18.9.2013, p. 1.

2. As seguintes pessoas são nomeadas membros do Comité de Fiscalização do Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) a partir de 23 de janeiro de 2017:

— Maria Helena Pereira Loureiro Correia FAZENDA,

— Petr KLEMENT,

— Jan MULDER.

3. Em caso de demissão de qualquer das pessoas acima referidas do Comité de Fiscalização, de falecimento ou de incapacidade permanente das mesmas, aquela será imediatamente substituída, para o período restante do seu mandato, pela primeira pessoa cujo nome figura na lista seguinte e que ainda não tenha substituído um membro do Comité de Fiscalização:

— Rafael MUÑOZ LÓPEZ-CARMONA,

— Anca JURMA,

— Dobrinka MIHAYLOVA,

— Gerhard JAROSCH,

— Kalliopi THEOLOGITOU,

— Antonio BALSAMO,

— Angelo Maria QUAGLINI.

Artigo 2.º

No exercício das suas funções, os membros do Comité de Fiscalização não solicitarão nem aceitarão instruções de nenhum governo nem de nenhuma instituição, órgão, organismo ou agência.

Os membros não tratarão matérias em que tenham, direta ou indiretamente, um interesse pessoal, nomeadamente familiar ou financeiro, suscetível de comprometer a sua independência.

Os membros do Comité de Fiscalização ficam vinculados por uma obrigação de segredo profissional no exercício das suas funções e continuam vinculados por essa obrigação após o termo do seu mandato.

Artigo 3.º

Os membros do Comité de Fiscalização são reembolsados das despesas resultantes do exercício das suas funções e recebem um pagamento diário por cada dia de cumprimento dessas funções. O montante do pagamento e o procedimento de reembolso serão determinados pela Comissão.

Artigo 4.º

A Comissão informa da presente decisão as pessoas acima referidas e também, de imediato, qualquer pessoa que substitua um membro do Comité de Fiscalização por força do artigo 1.º, n.º 3.

Artigo 5.º

A presente decisão entra em vigor em 13 de julho de 2016.

Feito em Bruxelas, em 13 de julho de 2016.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
Martin SCHULZ

Pelo Conselho
O Presidente
Peter KAŽIMÍR

Pela Comissão
A Vice-Presidente
Kristalina GEORGIEVA

DECISÃO (UE) 2016/1202 DO CONSELHO**de 18 de julho de 2016****que estabelece a posição a adotar, em nome da União Europeia, no Conselho Geral da Organização Mundial do Comércio, relativa ao pedido dos Estados Unidos de uma derrogação da OMC relativa ao regime preferencial concedido ao antigo Protetorado das Ilhas do Pacífico**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 207.º, n.º 4, primeiro parágrafo, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo IX, n.ºs 3 e 4, do Acordo de Marraquexe que institui a Organização Mundial do Comércio («Acordo OMC») estabelece os procedimentos para a dispensa de uma obrigação imposta a um membro por força do Acordo OMC ou de um dos acordos comerciais multilaterais.
- (2) Os Estados Unidos beneficiaram de uma derrogação das obrigações nos termos do artigo I, n.º 1, e do artigo XIII, n.ºs 1 e 2, do Acordo Geral sobre Pautas Aduaneiras e Comércio de 1994 («GATT de 1994»), prorrogado pela última vez em 1 de agosto de 2007, abrangendo o período até 31 de dezembro de 2016.
- (3) Nos termos do artigo IX, n.º 3, do Acordo da OMC, os Estados Unidos apresentaram um pedido de derrogação, até 31 de dezembro de 2026, das suas obrigações nos termos do artigo I, n.º 1, do GATT de 1994, na medida do necessário para permitir aos Estados Unidos continuarem a conceder tratamento preferencial aos produtos elegíveis originários do antigo Protetorado das Ilhas do Pacífico (República das Ilhas Marshall, Estados Federados da Micronésia, Comunidade das Ilhas Marianas do Norte e República de Palau) importados para o território aduaneiro dos Estados Unidos.
- (4) A concessão do pedido dos Estados Unidos de uma derrogação da OMC não afeta negativamente a economia da União nem as relações comerciais com os beneficiários da derrogação.
- (5) Convém, por conseguinte, estabelecer a posição a adotar em nome da União no Conselho Geral da OMC, no intuito de apoiar o pedido de derrogação dos Estados Unidos,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, no Conselho Geral da Organização Mundial do Comércio, é a de apoiar o pedido dos Estados Unidos de ser concedida uma derrogação às obrigações nos termos do artigo I, n.º 1, do Acordo Geral sobre Pautas Aduaneiras e Comércio de 1994 até 31 de dezembro de 2026, em conformidade com o pedido de derrogação dos Estados Unidos.

Esta posição é expressa pela Comissão.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 18 de julho de 2016.

Pelo Conselho
A Presidente
G. MATEČNÁ

DECISÃO (UE) 2016/1203 DO CONSELHO,
de 18 de julho de 2016
que nomeia um membro e um suplente do Comité das Regiões, propostos pelo Reino de Espanha

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 305.º,

Tendo em conta a proposta do Governo espanhol,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 26 de janeiro de 2015, 5 de fevereiro de 2015 e 23 de junho de 2015, respetivamente, o Conselho adotou as Decisões (UE) 2015/116 ⁽¹⁾, (UE) 2015/190 ⁽²⁾ e (UE) 2015/994 ⁽³⁾, que nomeiam os membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020.
- (2) Vagou um lugar de membro do Comité das Regiões na sequência do termo do mandato de Francesc HOMS i MOLIST.
- (3) Vagou um lugar de suplente do Comité das Regiões na sequência do termo do mandato de Roger ALBINYANA i SAIGÍ,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

São nomeados para o Comité das Regiões pelo período remanescente do mandato, a saber, até 25 de janeiro de 2020:

a) na qualidade de membro:

— Jordi SOLÉ i FERRANDO, *Secretario de Asuntos Exteriores y de la Unión Europea, Comunidad Autónoma de Cataluña*
e

b) na qualidade de suplente:

— Amadeu ALTAFAJ i TARDIO, *Representante Permanente ante la Unión Europea (*)*, *Comunidad Autónoma de Cataluña*.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 18 de julho de 2016.

Pelo Conselho

A Presidente

G. MATEČNÁ

⁽¹⁾ Decisão (UE) 2015/116 do Conselho, de 26 de janeiro de 2015, que nomeia membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020 (JO L 20 de 27.1.2015, p. 42)

⁽²⁾ Decisão (UE) 2015/190 do Conselho, de 5 de fevereiro de 2015, que nomeia membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020 (JO L 31 de 7.2.2015, p. 25)

⁽³⁾ Decisão (UE) 2015/994 do Conselho, de 23 de junho de 2015, que nomeia membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020 (JO L 159 de 25.6.2015, p. 70)

^(*) A denominação de «Representante Permanente da Comunidade Autónoma da Catalunha junto da União Europeia» foi impugnada pelo Governo de Espanha junto do Tribunal Superior de Justiça da Catalunha.

DECISÃO (UE) 2016/1204 DO CONSELHO
de 18 de julho de 2016
que nomeia um membro do Comité das Regiões, proposto pela República Federal da Alemanha

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 305.º,

Tendo em conta a proposta do Governo alemão,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 26 de janeiro de 2015, 5 de fevereiro de 2015 e 23 de junho de 2015, o Conselho adotou as Decisões (UE) 2015/116 ⁽¹⁾, (UE) 2015/190 ⁽²⁾ e (UE) 2015/994 ⁽³⁾, que nomeiam os membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020.
- (2) Vagou um lugar de membro do Comité das Regiões na sequência do termo do mandato de Tilman TÖGEL,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

É nomeada para o Comité das Regiões, na qualidade de membro, pelo período remanescente do mandato, a saber, até 25 de janeiro de 2020:

— Katrin BUDDE, *Mitglied des Landtages von Sachsen-Anhalt*.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 18 de julho de 2016.

Pelo Conselho
A Presidente
G. MATEČNÁ

⁽¹⁾ Decisão (UE) 2015/116 do Conselho, de 26 de janeiro de 2015, que nomeia membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020 (JO L 20 de 27.1.2015, p. 42).

⁽²⁾ Decisão (UE) 2015/190 do Conselho, de 5 de fevereiro de 2015, que nomeia membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020 (JO L 31 de 7.2.2015, p. 25).

⁽³⁾ Decisão (UE) 2015/994 do Conselho, de 23 de junho de 2015, que nomeia membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020 (JO L 159 de 25.6.2015, p. 70).

DECISÃO (UE) 2016/1205 DO CONSELHO
de 18 de julho de 2016
que nomeia dois suplentes do Comité das Regiões, propostos pelo Reino dos Países Baixos

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 305.º,

Tendo em conta a proposta do Governo neerlandês,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 26 de janeiro, 5 de fevereiro e 23 de junho de 2015, o Conselho adotou as Decisões (UE) 2015/116 ⁽¹⁾, (UE) 2015/190 ⁽²⁾ e (UE) 2015/994 ⁽³⁾, que nomeiam os membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020. Em 13 de julho de 2015, pela Decisão (UE) 2015/1140 do Conselho ⁽⁴⁾, N.A. (André) VAN DE NADORT foi substituído por H.J.J. (Henri) LENFERINK como suplente. Em 18 de setembro de 2015, pela Decisão (UE) 2015/1573 do Conselho ⁽⁵⁾, J.H.J. (Hans) KONST foi substituído por A. (Ard) VAN DER TUUK como suplente.
- (2) Vagaram dois lugares de suplente no Comité das Regiões na sequência do termo do mandato de H.J.J. (Henri) LENFERINK e A. (Ard) VAN DER TUUK,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

São nomeados para o Comité das Regiões, na qualidade de suplentes, pelo período remanescente do mandato, a saber, até 25 de janeiro de 2020:

- B.R. (Bouke) ARENDS, *Wethouder van de gemeente Emmen*;
- T. (Tjisse) STELPSTRA, *Gedeputeerde van de provincie Drenthe*.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 18 de julho de 2016.

Pelo Conselho
A Presidente
G. MATEČNÁ

⁽¹⁾ Decisão (UE) 2015/116 do Conselho, de 26 de janeiro de 2015, que nomeia membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020 (JO L 20 de 27.1.2015, p. 42).

⁽²⁾ Decisão (UE) 2015/190 do Conselho, de 5 de fevereiro de 2015, que nomeia membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020 (JO L 31 de 7.2.2015, p. 25).

⁽³⁾ Decisão (UE) 2015/994 do Conselho, de 23 de junho de 2015, que nomeia membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2015 e 25 de janeiro de 2020 (JO L 159 de 25.6.2015, p. 70).

⁽⁴⁾ Decisão (UE) 2015/1140 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que nomeia dois membros neerlandeses e dois suplentes neerlandeses do Comité das Regiões (JO L 185 de 14.7.2015, p. 17).

⁽⁵⁾ Decisão (UE) 2015/1573 do Conselho, de 18 de setembro de 2015, que nomeia quatro membros neerlandeses e cinco suplentes neerlandeses do Comité das Regiões (JO L 245 de 22.9.2015, p. 10).

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2016/1206 DO CONSELHO**de 18 de julho de 2016****que altera a Decisão de Execução 2013/676/UE que autoriza a Roménia a continuar a aplicar uma medida especial em derrogação ao artigo 193.º da Diretiva 2006/112/CE relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva 2006/112/CE do Conselho, de 28 de novembro de 2006, relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 395.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 193.º da Diretiva 2006/112/CE estabelece que os sujeitos passivo que efetuem entregas de bens ou prestações de serviços são, regra geral, responsáveis pelo pagamento do imposto sobre o valor acrescentado (IVA) às administrações fiscais.
- (2) A Decisão de Execução 2010/583/UE do Conselho ⁽²⁾ e, subsequentemente, a Decisão de Execução 2013/676/UE do Conselho ⁽³⁾ autorizaram a Roménia a aplicar uma medida derogatória a fim de designar o destinatário como a pessoa responsável pelo pagamento do IVA em caso de entregas de produtos de madeira por sujeitos passivos.
- (3) Por carta registada na Comissão em 9 de fevereiro de 2016, a Roménia solicitou autorização para continuar a aplicar a medida após 31 de dezembro de 2016.
- (4) Por carta de 23 de março de 2016, a Comissão informou os outros Estados-Membros do pedido apresentado pela Roménia. Por carta de 29 de março de 2016, a Comissão comunicou à Roménia que dispunha de todas as informações necessárias para apreciar o pedido.
- (5) Antes da autorização para aplicar o sistema de autoliquidação às entregas de produtos de madeira, a Roménia confrontou-se com problemas no mercado da madeira, devido à natureza desse mercado e das empresas que nele operam. De acordo com o relatório da Roménia, apresentado juntamente com o pedido de prorrogação da medida, a designação do destinatário como pessoa responsável pelo pagamento do IVA teve como efeito prevenir a fraude e a evasão fiscais nesse setor e continua, por conseguinte, justificada.
- (6) A medida é proporcional aos objetivos visados, uma vez que não se destina a ser aplicada de uma forma geral, mas unicamente a operações específicas num setor que coloca problemas consideráveis relativamente à evasão e elisão fiscais.
- (7) Na opinião da Comissão, a medida não deverá ter qualquer incidência negativa na prevenção da fraude a nível da venda a retalho, noutros setores ou noutros Estados-Membros.
- (8) A autorização deverá ser limitada no tempo até 31 de dezembro de 2019.
- (9) No caso de a Roménia considerar ser necessária uma nova prorrogação para além de 2019, deverá ser apresentado à Comissão até 1 de abril de 2019 um novo relatório, acompanhado do pedido de prorrogação.
- (10) A medida não tem incidência negativa nos recursos próprios da União provenientes do IVA.
- (11) Por conseguinte, a Decisão de Execução 2013/676/UE deverá ser alterada,

⁽¹⁾ JO L 347 de 11.12.2006, p. 1.

⁽²⁾ Decisão de Execução 2010/583/UE do Conselho, de 27 de setembro de 2010, que autoriza a Roménia a aplicar uma medida especial em derrogação ao artigo 193.º da Diretiva 2006/112/CE do Conselho relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado (JO L 256 de 30.9.2010, p. 27).

⁽³⁾ Decisão de Execução 2013/676/UE do Conselho, de 15 de novembro de 2013, que autoriza a Roménia a continuar a aplicar uma medida especial em derrogação ao artigo 193.º da Diretiva 2006/112/CE relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado (JO L 316 de 27.11.2013, p. 31).

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Decisão de Execução 2013/676/UE é alterada do seguinte modo:

- 1) No artigo 1.º, a data «31 de dezembro de 2016» é substituída por «31 de dezembro de 2019»;
- 2) No artigo 3.º, a data «1 de abril de 2016» é substituída por «1 de abril de 2019».

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a Roménia.

Feito em Bruxelas, em 18 de julho de 2016.

Pelo Conselho
A Presidente
G. MATEČNÁ

DECISÃO (PESC) 2016/1207 DO COMITÉ POLÍTICO E DE SEGURANÇA**de 20 de julho de 2016****relativa à nomeação do Chefe de Missão da Missão da União Europeia para o Estado de Direito no Kosovo *, EULEX KOSOVO (EULEX KOSOVO/1/2016)**

O COMITÉ POLÍTICO E DE SEGURANÇA,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 38.º, terceiro parágrafo,

Tendo em conta a Ação Comum 2008/124/PESC do Conselho, de 4 de fevereiro de 2008, sobre a Missão da União Europeia para o Estado de Direito no Kosovo, EULEX KOSOVO ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 12.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 12.º, n.º 2, da Ação Comum 2008/124/PESC, o Comité Político e de Segurança (CPS) está autorizado, em conformidade com o artigo 38.º do Tratado, a tomar as decisões pertinentes para exercer o controlo político e a direção estratégica da Missão da União Europeia para o Estado de Direito no Kosovo (EULEX KOSOVO), incluindo a decisão de nomear um Chefe de Missão.
- (2) Em 14 de junho de 2016, o Conselho adotou a Decisão (PESC) 2016/947 ⁽²⁾, que altera a Ação Comum 2008/124/PESC e prorroga a EULEX KOSOVO até 14 de junho de 2018.
- (3) Em 11 de julho de 2016, a Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança propôs a nomeação de Alexandra PAPADOPOULOU como Chefe de Missão da EULEX KOSOVO para o período compreendido entre 1 de setembro de 2016 e 14 de junho de 2017,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Alexandra PAPADOPOULOU é nomeada Chefe de Missão da Missão da União Europeia para o Estado de Direito no Kosovo, EULEX KOSOVO, para o período compreendido entre 1 de setembro de 2016 e 14 de junho de 2017.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor no dia da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 20 de julho de 2016.

Pelo Comité Político e de Segurança

O Presidente

W. STEVENS

* A presente designação não prejudica as posições relativas ao estatuto e está conforme com a Resolução 1244 (1999) do CSNU e com o parecer do TIJ sobre a declaração de independência do Kosovo.

⁽¹⁾ JO L 42 de 16.2.2008, p. 92.

⁽²⁾ Decisão (PESC) 2016/947 do Conselho, de 14 de junho de 2016, que altera a Ação Comum 2008/124/PESC relativa à Missão da União Europeia para o Estado de Direito no Kosovo (EULEX KOSOVO) (JO L 157 de 15.6.2016, p. 26).

RETIFICAÇÕES

Retificação do Regulamento (CE) n.º 1069/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que define regras sanitárias relativas a subprodutos animais e produtos derivados não destinados ao consumo humano e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1774/2002 (regulamento relativo aos subprodutos animais)

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 300 de 14 de novembro de 2009)

Na página 6, no considerando 42, primeiro período:

onde se lê: «As conchas de moluscos dos quais os tecidos moles ou carne foram removidos deverão ser excluídas do âmbito do regulamento.»,

deve ler-se: «As conchas de moluscos e carapaças de crustáceos dos quais os tecidos moles ou carne foram removidos deverão ser excluídas do âmbito do regulamento.».

Na página 6, considerando 42, segundo período:

onde se lê: «Devido às várias práticas na Comunidade em relação à remoção de tal tecido mole ou carne de conchas, deverá ser possível utilizar conchas das quais o tecido mole ou carne não tenham sido removidos na sua totalidade, desde que tal utilização não dê origem a um risco para a saúde pública e animal.»,

deve ler-se: «Devido às várias práticas na Comunidade em relação à remoção de tal tecido mole ou carne de conchas e carapaças, deverá ser possível utilizar conchas ou carapaças das quais o tecido mole ou carne não tenham sido removidos na sua totalidade, desde que tal utilização não dê origem a um risco para a saúde pública e animal.».

Na página 11, no artigo 2.º, n.º 2, alínea f):

onde se lê: «f) Conchas de moluscos aos quais foi removido o tecido mole e a carne;»,

deve ler-se: «f) Conchas de moluscos e carapaças de crustáceos aos quais foi removido o tecido mole e a carne;».

Na página 15, no artigo 10.º, alínea k), subalínea i):

onde se lê: «i) conchas de moluscos com tecido mole ou carne,»,

deve ler-se: «i) conchas de moluscos e carapaças de crustáceos com tecido mole ou carne,».

Na página 17, no artigo 14.º, alínea h):

onde se lê: «h) No caso de conchas de moluscos, com exceção das referidas na alínea f) do n.º 2 do artigo 2.º, e de cascas de ovo utilizadas em condições determinadas pela autoridade competente que previnem riscos para a saúde pública e animal;»,

deve ler-se: «h) No caso de conchas de moluscos ou carapaças de crustáceos, com exceção das referidas na alínea f) do n.º 2 do artigo 2.º, e de cascas de ovo utilizadas em condições determinadas pela autoridade competente que previnem riscos para a saúde pública e animal;».

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



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT