



### Índice

#### II Atos não legislativos

##### REGULAMENTOS

- ★ Regulamento de Execução (UE) 2021/1294 da Comissão, de 4 de agosto de 2021, que retira a proteção concedida à denominação de origem «Südburgenland» (DOP) ..... 1
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2021/1295 da Comissão, de 4 de agosto de 2021, que estabelece, no respeitante ao ano de 2021, uma derrogação ao artigo 75.º, n.º 1, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 1306/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere ao nível dos adiantamentos relativos aos pagamentos diretos e às medidas de desenvolvimento rural relacionadas com a superfície e com animais ..... 3
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2021/1296 da Comissão, de 4 de agosto de 2021, que altera e retifica o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que diz respeito aos requisitos em matéria de planeamento e gestão de combustível/energia, de programas de apoio e avaliação psicológica da tripulação de voo, bem como de realização de testes para despistagem de substâncias psicoativas <sup>(1)</sup> ..... 5
- ★ Regulamento (UE) 2021/1297 da Comissão, de 4 de agosto de 2021, que altera o anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos ácidos perfluorocarboxílicos com cadeia entre 9 e 14 átomos de carbono (PFCA C9-C14), aos seus sais e às substâncias afins dos PFCA C9-C14 <sup>(1)</sup> ..... 29

##### DECISÕES

- ★ Decisão (UE) 2021/1298 do Conselho, de 30 de julho de 2021, que nomeia um suplente do Comité das Regiões proposto pelo Reino de Espanha ..... 34
- ★ Decisão de Execução (UE) 2021/1299 da Comissão, de 4 de agosto de 2021, que prorroga a validade da aprovação do hexaflumurão para utilização em produtos biocidas do tipo 18 <sup>(1)</sup> ..... 36

<sup>(1)</sup> Texto relevante para efeitos do EEE.

## Retificações

- ★ **Retificação do Regulamento Delegado (UE) 2020/1737 da Comissão, de 14 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 273/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 111/2005 do Conselho no que respeita à inclusão de certos precursores de drogas na lista de substâncias inventariadas (JO L 392 de 23.11.2020) ..... 38**

## II

(Atos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2021/1294 DA COMISSÃO

de 4 de agosto de 2021

que retira a proteção concedida à denominação de origem «Südburgenland» (DOP)

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 e (CE) n.º 1234/2007 do Conselho <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 106.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 19.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/33 da Comissão <sup>(2)</sup> estabelece que o procedimento previsto no artigo 94.º e nos artigos 96.º a 99.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 se aplica *mutatis mutandis* ao cancelamento de uma denominação de origem protegida na aceção do artigo 106.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013.
- (2) Em conformidade com o artigo 19.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/33, o pedido de cancelamento da denominação de origem protegida «Südburgenland», apresentado pela Áustria, foi publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* <sup>(3)</sup>.
- (3) Uma vez que não foi notificada à Comissão nenhuma declaração de oposição, nos termos do artigo 98.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, a denominação de origem protegida «Südburgenland» deve ser cancelada.
- (4) Tendo em conta o cancelamento da proteção da denominação de origem «Südburgenland», a sua inscrição deve ser suprimida do registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas da União para os vinhos a que se refere o artigo 104.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013.
- (5) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a Organização Comum dos Mercados Agrícolas,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É cancelada a proteção concedida à denominação de origem «Südburgenland» (DOP).

<sup>(1)</sup> JO L 347 de 20.12.2013, p. 671.

<sup>(2)</sup> Regulamento Delegado (UE) 2019/33 da Comissão, de 17 de outubro de 2018, que complementa o Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante aos pedidos de proteção das denominações de origem, indicações geográficas e menções tradicionais no setor vitivinícola, ao procedimento de oposição, às restrições de utilização, às alterações do caderno de especificações, ao cancelamento da proteção e à rotulagem e apresentação (JO L 9 de 11.1.2019, p. 2).

<sup>(3)</sup> JO C 57 de 17.2.2021, p. 30.

*Artigo 2.º*

É suprimida a inscrição da denominação de origem «Südburgenland» (DOP) no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas dos vinhos.

*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 4 de agosto de 2021.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2021/1295 DA COMISSÃO**  
**de 4 de agosto de 2021**

**que estabelece, no respeitante ao ano de 2021, uma derrogação ao artigo 75.º, n.º 1, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 1306/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere ao nível dos adiantamentos relativos aos pagamentos diretos e às medidas de desenvolvimento rural relacionadas com a superfície e com animais**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1306/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, relativo ao financiamento, à gestão e ao acompanhamento da política agrícola comum e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 352/78, (CE) n.º 165/94, (CE) n.º 2799/98, (CE) n.º 814/2000, (CE) n.º 1290/2005 e (CE) n.º 485/2008 do Conselho <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 75.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 75.º, n.º 1, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 1306/2013, de 16 de outubro a 30 de novembro, os Estados-Membros podem efetuar adiantamentos até 50% no que se refere aos pagamentos diretos ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 1307/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup> e, antes de 1 de dezembro, podem efetuar adiantamentos até 75% no que se refere às medidas relacionadas com a superfície e com animais ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 1305/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>.
- (2) Devido à crise resultante da pandemia de COVID-19 nos Estados-Membros, os agricultores depararam-se com dificuldades económicas e financeiras excecionais. Tendo em conta a vulnerabilidade específica desses operadores económicos e a fim de atenuar as consequências financeiras e de tesouraria dessa crise, o Regulamento de Execução (UE) 2020/531 da Comissão <sup>(4)</sup> previu uma derrogação ao artigo 75.º, n.º 1, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 1306/2013, autorizando os Estados-Membros a efetuar um nível mais elevado de adiantamentos aos beneficiários em 2020. Uma vez que a pandemia de COVID-19 persiste ainda em 2021 e que os agricultores continuam a ser vulneráveis às perturbações económicas, os Estados-Membros devem ser autorizados a continuar a efetuar adiantamentos mais elevados no respeitante ao exercício de 2021.
- (3) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité dos Fundos Agrícolas, o Comité dos Pagamentos Diretos e o Comité do Desenvolvimento Rural,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

**Artigo 1.º**

Em derrogação do artigo 75.º, n.º 1, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 1306/2013, no respeitante ao exercício de 2021, os Estados-Membros podem efetuar adiantamentos até 70% no que se refere aos pagamentos diretos enumerados no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1307/2013, e até 85% no que se refere ao apoio concedido no âmbito do desenvolvimento rural previsto no artigo 67.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1306/2013.

<sup>(1)</sup> JO L 347 de 20.12.2013, p. 549.

<sup>(2)</sup> Regulamento (UE) n.º 1307/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, que estabelece regras para os pagamentos diretos aos agricultores ao abrigo de regimes de apoio no âmbito da política agrícola comum e que revoga o Regulamento (CE) n.º 637/2008 do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho (JO L 347 de 20.12.2013, p. 608).

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) n.º 1305/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, relativo ao apoio ao desenvolvimento rural pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1698/2005 do Conselho (JO L 347 de 20.12.2013, p. 487).

<sup>(4)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2020/531 da Comissão, de 16 de abril de 2020, que estabelece, no respeitante ao ano de 2020, uma derrogação ao artigo 75.º, n.º 1, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 1306/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, no que se refere ao nível dos adiantamentos relativos aos pagamentos diretos e às medidas de desenvolvimento rural relacionadas com a superfície e com animais, e ao artigo 75.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do mesmo regulamento, no que se refere aos pagamentos diretos (JO L 119 de 17.4.2020, p. 1).

*Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor no terceiro 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 4 de agosto de 2021.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2021/1296 DA COMISSÃO****de 4 de agosto de 2021****que altera e retifica o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que diz respeito aos requisitos em matéria de planeamento e gestão de combustível/energia, de programas de apoio e avaliação psicológica da tripulação de voo, bem como de realização de testes para despistagem de substâncias psicoativas****(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 (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 31.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão <sup>(2)</sup> estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas e, em especial, para o planeamento e a gestão do combustível. Essas regras devem ser atualizadas de molde a refletir os recentes avanços na tecnologia dos motores e as melhores práticas no domínio das operações aéreas, e a ter em conta a experiência adquirida a nível mundial no setor da aviação e o progresso científico e técnico das operações aéreas.
- (2) As últimas alterações ao anexo 6 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (OACI) relativas ao combustível, que correspondem à parte I (11.ª edição) e à parte III (9.ª edição), bem como às novas orientações do documento 9976 da OACI, intitulado «Manual de Planeamento do Combustível», devem ser incorporadas no Regulamento (UE) n.º 965/2012, com exceção de determinados requisitos aplicáveis aos helicópteros, relativamente aos quais a AESA considera que há outras soluções que satisfazem o nível de segurança exigido.
- (3) As novas regras em matéria de planeamento e gestão de combustível/energia deverão permitir condições de concorrência equitativas para todas as partes interessadas no mercado interno da aviação e melhorar a competitividade do setor da aviação da União.
- (4) Os novos requisitos de planeamento e gestão de combustível/energia devem apoiar a inovação e permitir a integração harmoniosa de novas tecnologias no domínio das operações aéreas. Por conseguinte, o termo «combustível/energia» deve ser utilizado em vez do termo «combustível», sempre que adequado, para ter em conta as operações com aeronaves que utilizam outras fontes de energia que não o combustível convencional à base de hidrocarbonetos.
- (5) Os requisitos relacionados com os diferentes tipos de operações devem ser proporcionais à escala e complexidade dessas operações, bem como aos riscos envolvidos nessas operações.
- (6) Os operadores aéreos devem poder utilizar procedimentos de planeamento e gestão baseados no desempenho que melhorem a eficiência operacional, produzindo benefícios financeiros e ambientais, mantendo ou mesmo melhorando o nível de segurança. Por conseguinte, os novos requisitos aplicáveis aos aviões utilizados em operações de transporte aéreo comercial (CAT) devem introduzir um regime de combustível abrangente que englobe três políticas principais relacionadas com o combustível: planeamento de combustível/energia, seleção de aeródromos e gestão do combustível/da energia em voo. Tal deverá permitir uma gestão mais flexível dos riscos por parte do operador, conduzindo a potenciais ganhos de eficiência.

<sup>(1)</sup> JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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 informações de segurança recolhidas pela AESA sugerem a introdução de novos requisitos para fazer face aos riscos associados ao reabastecimento e, mais especificamente, ao reabastecimento com passageiros a bordo, ao desembarque ou ao embarque, bem como ao reabastecimento de um helicóptero quando os rotores estão ligados.
- (8) A avaliação de regimes complexos de combustível/energia exige maiores capacidades por parte das autoridades competentes, pelo que é necessário introduzir critérios para orientar as autoridades competentes aquando da realização de avaliações dos riscos de segurança operacional, a fim de apoiar a aplicação de regimes de combustível/energia plenamente baseados no desempenho.
- (9) De acordo com os princípios da proporcionalidade e da melhoria da regulamentação, os requisitos em matéria de combustível/energia para as operações não comerciais com aeronaves a motor complexas (NCC) e para operações especializadas (SPO) devem ser mais bem alinhados com os requisitos aplicáveis às operações CAT. Por outro lado, os requisitos em matéria de combustível/energia para os operadores não comerciais de aeronaves a motor diferentes das aeronaves a motor complexas devem basear-se em objetivos de segurança e permitir uma abordagem baseada no desempenho. Os novos requisitos em matéria de planeamento e gestão de combustível/energia deverão reduzir a carga regulamentar, melhorar a relação custo-eficácia e, com algumas exceções, conduzir a uma harmonização com os requisitos estabelecidos pela OACI.
- (10) O Regulamento (UE) 2018/1042 da Comissão <sup>(3)</sup> aditou ao Regulamento (UE) n.º 965/2012 requisitos aplicáveis aos programas de apoio, à avaliação psicológica da tripulação de voo e aos testes sistemáticos e aleatórios de substâncias psicoativas para garantir a aptidão médica dos tripulantes de voo e de cabina. Esses requisitos passaram a ser aplicáveis em fevereiro de 2021. A Agência foi mandatada para avaliar continuamente a eficácia das novas disposições e elaborar um primeiro relatório de avaliação até agosto de 2022. Tendo em conta o impacto da pandemia de COVID-19 na aviação, é aconselhável prever mais tempo para a Agência recolher os dados pertinentes para a avaliação. Por conseguinte, é necessário prorrogar o prazo para a conclusão do relatório de avaliação até 14 de agosto de 2023.
- (11) O Regulamento (UE) 2018/1042 introduziu no anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012 um ponto 98, alínea a), que define o termo «substâncias psicoativas». O Regulamento de Execução (UE) 2020/2036 da Comissão <sup>(4)</sup>, que posteriormente alterou o anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012, substituiu inadvertidamente o ponto 98, alínea a), por um novo texto, definindo o termo «proficiente», e suprimiu a definição do termo «substâncias psicoativas». Esta definição é essencial para a interpretação coerente das disposições introduzidas pelo Regulamento (UE) 2018/1042 e, em especial, para definir claramente quais as substâncias que estão sujeitas a essas disposições e quais as que não estão. Por conseguinte, a fim de salvaguardar as expectativas legítimas das pessoas sujeitas a essas disposições, essa definição deve ser reintroduzida no anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012, com efeitos a partir da data de aplicação das alterações conexas introduzidas pelo Regulamento (UE) 2018/1042, ou seja, a partir de 14 de fevereiro de 2021.
- (12) A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação elaborou uma regra de execução que apresentou, juntamente com o Parecer n.º 02/2020 <sup>(5)</sup>, em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (13) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, pois, ser alterado e retificado em conformidade.
- (14) A fim de assegurar a correta aplicação deste regulamento, os Estados-Membros e as partes interessadas devem dispor de tempo suficiente para adaptar os seus procedimentos aos novos requisitos estabelecidos no presente regulamento. Por conseguinte, a sua aplicação deve ser prorrogada.
- (15) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído nos termos do artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) 2018/1042 da Comissão, de 23 de julho de 2018, que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que respeita aos requisitos técnicos e aos procedimentos administrativos aplicáveis à introdução de programas de apoio, à avaliação psicológica da tripulação de voo, bem como à realização de testes sistemáticos e aleatórios para despistagem de substâncias psicoativas para garantir a aptidão médica dos tripulantes de voo e de cabina, e no que respeita à instalação de um sistema de perceção e aviso do terreno em aviões de turbina recentemente fabricados com massa máxima certificada à descolagem inferior a 5 700 kg, autorizados a transportar seis a nove passageiros (JO L 188 de 25.7.2018, p. 3).

<sup>(4)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2020/2036 da Comissão de 9 de dezembro de 2020 que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que respeita aos requisitos aplicáveis à competência e aos métodos de formação da tripulação de voo e à prorrogação dos prazos de aplicação de certas medidas no contexto da pandemia de COVID-19 (JO L 416 de 11.12.2020, p. 24).

<sup>(5)</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>



ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

**Alteração do Regulamento (UE) n.º 965/2012**

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

1) no artigo 9.º-B.º, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A Agência deve efetuar uma análise permanente da eficácia das disposições relativas aos programas de apoio, à avaliação psicológica da tripulação de voo e à realização de testes sistemáticos e aleatórios para despistagem de substâncias psicoativas a fim de garantir a aptidão médica dos tripulantes de voo e de cabina, estabelecidas nos anexos II e IV. A Agência deve apresentar um primeiro relatório sobre os resultados dessa análise o mais tardar até 14 de agosto de 2023.

Essa análise deve ter em consideração conhecimentos especializados pertinentes e basear-se nos dados recolhidos a longo prazo com a assistência dos Estados-Membros e da Agência.»;

2) os anexos I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII são alterados em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

**Retificação do Regulamento (UE) n.º 965/2012**

O anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012 é retificado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

*Artigo 3.º*

**Entrada em vigor e aplicação**

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 com efeitos a partir de 30 de outubro de 2022.

No entanto, o anexo II é aplicável com efeitos a partir de 14 de fevereiro de 2021.

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

Feito em Bruxelas, em 4 de agosto de 2021.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANEXO I

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

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) É aditado um ponto 8.C., com a seguinte redação:

«8.C. “Aeródromo alternativo”, o aeródromo adequado para o qual uma aeronave se poderá dirigir quando for impossível ou não for aconselhável dirigir-se para ou aterrar no aeródromo de destino, onde estão disponíveis as instalações e os serviços necessários, onde podem ser cumpridos os requisitos de desempenho da aeronave e que está operacional no momento esperado de utilização; São «aeródromos alternativos» os seguintes:

- a) “aeródromo alternativo de descolagem”: aeródromo alternativo no qual uma aeronave pode aterrar se necessário imediatamente após a descolagem caso não seja possível utilizar o aeródromo de partida;
- b) “aeródromo alternativo em rota (ERA)”: aeródromo alternativo no qual uma aeronave pode aterrar caso seja necessário divergir quando em rota;
- c) “aeródromo alternativo de combustível/energia em rota (ERA)”, um aeródromo ERA necessário na fase de planeamento para efeitos de cálculo de combustível/energia;
- d) “aeródromo alternativo de destino”: aeródromo alternativo no qual uma aeronave pode aterrar se não for possível ou aconselhável aterrar no aeródromo de aterragem previsto;»;

b) O ponto 26 passa a ter a seguinte redação:

«26. “Combustível/energia de contingência”, o combustível/a energia necessário/a para fazer face a fatores imprevistos que possam influenciar o consumo de combustível/energia até ao aeródromo de destino;»;

c) É aditado um ponto 31.A. com a seguinte redação:

«31.A. “regime atual de combustível/energia”, o regime de combustível/energia aprovado, atualmente utilizado pelo operador;»;

d) O ponto 46 é suprimido;

e) São aditados os pontos 49.D. e 49.E. com a seguinte redação:

«49.D. “voo seguinte”, o registo em tempo real das mensagens de partida e chegada pelo pessoal operacional, a fim de assegurar que um voo está a operar e chegou ao aeródromo de destino ou a um aeródromo alternativo;

49.E. “monitorização dos voos” significa, além dos requisitos definidos para o acompanhamento dos voos:

- a) a monitorização operacional dos voos por pessoal de controlo operacional devidamente qualificado desde a partida e durante todas as fases do voo;
- b) a comunicação de todas as informações de segurança pertinentes e disponíveis entre o pessoal de controlo operacional no solo e a tripulação de voo; e ainda
- c) a assistência crítica à tripulação de voo em caso de emergência ou de um problema de segurança durante o voo, ou a pedido da tripulação de voo;»;

f) São aditados os pontos 50.A. e 50.B. com a seguinte redação:

«50.A. “Tempo de voo”:

- a) para os aviões, significa o tempo total desde o momento em que o avião se desloca pela primeira vez para descolar até ao momento em que o avião se imobiliza definitivamente no fim do voo;
- b) para os helicópteros, significa o tempo total desde que as pás do rotor começam a girar para descolar até ao momento em que o helicóptero se imobiliza no fim do voo e as pás do rotor param de girar;

50.B. “Vigilância do voo” significa, para além de todos os elementos definidos para a «monitorização de voo», o seguimento ativo de um voo por pessoal de controlo operacional devidamente qualificado durante todas as fases do voo, a fim de assegurar que o voo segue a rota prescrita sem desvios ou atrasos inesperados;»;

g) O ponto 51 é suprimido;

h) O ponto 73 passa a ter a seguinte redação:

«73. “Operação local com helicóptero” (OLH), uma operação de transporte aéreo comercial em helicópteros com uma massa máxima à decolagem certificada (MCTOM) superior a 3 175 kg e uma configuração operacional máxima (MOPSC) de nove lugares de passageiros, ou inferior, em condições diurnas, nas rotas navegadas com referências visuais ao terreno, operados numa área geográfica local definida, especificada no manual de operações;».

i) É aditado um ponto 104.A. com a seguinte redação:

«104.A. “Aterragem segura”, no contexto da política de combustível/energia ou dos regimes de combustível/energia, uma aterragem num aeródromo ou local de operação adequado com pelo menos a reserva final de combustível/energia e em conformidade com os procedimentos operacionais aplicáveis e os mínimos de operação do aeródromo;»;

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção ARO.OPS.225 passa a ter a seguinte redação:

«ARO.OPS.225 Aprovação de regimes de combustível/energia

a) A autoridade competente deve aprovar o regime de combustível/energia proposto por um operador de CAT que demonstre a conformidade com todos os requisitos aplicáveis estabelecidos no presente regulamento em matéria de combustível/energia para aviões ou helicópteros envolvidos em CAT.

b) A autoridade competente deve avaliar e supervisionar o planeamento do combustível/energia e o respetivo replaneamento em voo, a escolha do aeródromo e as políticas de gestão do combustível/energia em voo (in-flight) associadas aos regimes de combustível/energia, bem como os processos de apoio à aplicação desses regimes de combustível/energia.

c) Para além do prescrito nas alíneas a) e b), ao aprovar regimes individuais de combustível/energia, a autoridade competente deve:

1) verificar se o operador demonstrou o modelo de referência do desempenho em matéria de segurança do regime de combustível/energia em vigor;

2) avaliar a capacidade do operador para apoiar a aplicação do regime individual de combustível/energia proposto; no mínimo, devem ser considerados os seguintes elementos:

i) o sistema de gestão do operador;

ii) as capacidades operacionais do operador;

3) verificar se a avaliação dos riscos de segurança do operador que apoia o regime individual de combustível/energia proposto atinge um nível de segurança equivalente ao do atual regime de combustível/energia; e ainda

4) estabelecer um plano de supervisão para a realização de avaliações periódicas do regime individual de combustível/energia aprovado, a fim de verificar a sua conformidade ou de decidir se o regime deve ser alterado ou revogado.

d) A aprovação referida na subsecção CAT.OP.MPA.182, alínea d), ponto 2, deve incluir uma lista dos aeródromos isolados especificados pelo operador para cada tipo de aeronave a que se aplica a aprovação.

e) Sem prejuízo do disposto na subsecção ARO.GEN.120, alíneas d) e e), a autoridade competente notifica a Agência do início da avaliação de um meio alternativo de conformidade relacionado com os regimes de combustível/energia.»;

3) No anexo III, o apêndice I é substituído pelo seguinte:

«Apêndice I

**DECLARAÇÃO**

Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, relativo às operações aéreas

**Operador**

Nome:

Local de estabelecimento principal do operador ou, se o operador não tiver estabelecimento principal, local de estabelecimento ou de residência e local a partir do qual é efetuada a gestão das operações:

Nome e dados de contacto do administrador responsável:

**Operações de aeronaves**

Data de início das operações e data de aplicabilidade da alteração:

Dados sobre a aeronave, a operação e a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente<sup>(1)</sup>:

Tipo(s) de aeronave(s), matrícula(s) e base principal:

Aeronave MSN <sup>(2)</sup>	Tipo de aeronave	Matrícula da aeronave <sup>(3)</sup>	Base principal	Tipo(s) de operação <sup>(4)</sup>	Organismo responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente <sup>(5)</sup>

O operador deve obter um acordo prévio<sup>(6)</sup> ou um acordo específico<sup>(7)</sup> para determinadas operações antes de as efetuar.

Se for caso disso, dados das aprovações obtidas (anexar à declaração uma lista das aprovações específicas, incluindo as concedidas por um país terceiro, se aplicável).

Quando aplicável, pormenores das autorizações de operações especializadas (anexar autorizações).

Se for caso disso, lista de meios de conformidade alternativos (AltMOC), com as referências aos MCA que substituem (anexar os meios de conformidade alternativos (AltMOC) à declaração).

**Exoneração de responsabilidades**

- O operador cumpre e continuará a cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho e os requisitos do Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- A documentação do sistema de gestão, incluindo o manual de operações, reflete os requisitos aplicáveis estabelecidos no anexo III (parte ORO), no anexo V (parte SPA), no anexo VI (parte NCC) ou no anexo VIII (parte SPO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, e todos os voos são realizados em conformidade com as disposições do manual de operações, prescritas no anexo III, subsecção ORO.GEN.110, alínea b), do mesmo regulamento (parte ORO).
- Todas as aeronaves operadas são detentoras de um certificado de aeronavegabilidade válido em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão ou cumprem os requisitos específicos de aeronavegabilidade aplicáveis às aeronaves matriculadas num país terceiro e sujeitas a um acordo de locação.

- 
- Todos os membros da tripulação de voo titulares de uma licença em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, como exigido na subsecção ORO.FC.100, alínea c), do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012, e os membros da tripulação de cabina, se for caso disso, recebem formação em conformidade com a subparte CC do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 (parte ORO).
- 
- Se for caso disso, o operador aplica e demonstra a conformidade com uma norma industrial reconhecida oficialmente.  
Referência da norma:  
Organismo de certificação:  
Data da última auditoria de conformidade:
- 
- O operador notifica a autoridade competente de qualquer alteração das operações que afete a sua conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os requisitos do Regulamento de Execução (UE) n.º 965/2012, tal como se declara à autoridade competente através da presente declaração, e de qualquer alteração das informações e das listas relativas aos meios de conformidade alternativos (AltMOC), constantes da presente declaração e em anexo à mesma, tal como requerido na subsecção ORO.GEN.120, alínea a), do anexo III (parte ORO).
- 
- O operador atesta a exatidão das informações constantes da presente declaração.
- 

Data, nome e assinatura do administrador responsável»

---

- <sup>1)</sup> Se não houver espaço suficiente na declaração para incluir todas as informações requeridas, estas deverão constar de um anexo separado. O anexo deve ser datado e assinado.
- <sup>2)</sup> Número de série de fabrico.
- <sup>3)</sup> Se a aeronave também estiver registada junto de um titular de um certificado de operador aéreo (COA), indicar o número de COA do titular do COA.
- <sup>4)</sup> “Tipos de operação”, os tipos de operações realizadas com esta aeronave, por exemplo, operações não comerciais ou operações especializadas, tais como por exemplo voos no âmbito da fotografia aérea, da publicidade aérea, de meios de comunicação social, de serviços de televisão ou de cinema, de operações com paraquedas, *skydiving*, ou controlos de manutenção.
- <sup>5)</sup> As informações sobre a entidade que é responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente devem incluir o nome da entidade, o endereço e a referência de homologação.
- <sup>6)</sup> a) Operações com instrumentos, partes de equipamento, itens ou funções defeituosos, constantes de uma lista de equipamento mínimo (MEL) [subsecções ORO.MLR.105, alíneas b), f) e j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 e SPO.IDE.H.105].  
b) Operações sujeitas a autorização ou aprovação prévias, incluindo todas as seguintes operações:
- no caso de operações especializadas, locação com tripulação e locação sem tripulação de aeronaves registadas num país terceiro [subsecção ORO.SPO.100, alínea c)];
  - operações comerciais especializadas de alto risco (subsecção ORO.SPO.110);
  - operações não comerciais com aeronaves com uma configuração operacional máxima de lugares de passageiros (MOPSC) superior a 19 lugares, realizadas sem um membro de tripulação de cabina [subsecção ORO.CC.100, alínea d)];
  - utilização de mínimos de operação no caso de um voo IFR inferiores aos publicados pelo Estado (subsecções NCC.OP.110 e SPO.OP.110);
  - reabastecimento com motor (s) e/ou rotores ligados (subsecção NCC.OP.157);
  - operações especializadas (SPO) sem oxigénio acima de 10 000 pés (subsecção SPO.OP.195).
- <sup>7)</sup> operações em conformidade com o anexo V (parte SPA) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, incluindo as subpartes B. “OPERAÇÕES DE NAVEGAÇÃO BASEADA NO DESEMPENHO (PBN)”, C. “OPERAÇÕES COM DESEMPENHO DE NAVEGAÇÃO MÍNIMO ESPECIFICADO (MNPS)”, D. “OPERAÇÕES EM ESPAÇO AÉREO COM SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM)”, E. “OPERAÇÕES COM BAIXA VISIBILIDADE”, G. “TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS”, K. “OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS NO MAR” e M. “DOCUMENTAÇÃO DE VOO EM FORMATO ELETRÓNICO”
- 

4) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

- a) A subsecção CAT.OP.MPA.100, alínea b), ponto 3), passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.100 Utilização de serviços de tráfego aéreo
3. Operações locais com helicópteros;»
- b) É suprimida a subsecção CAT.OP.MPA.106;
- c) A subsecção CAT.OP.MPA.150 passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.150
- INTENCIONALMENTE DEIXADO EM BRANCO;»

- d) É suprimida a subsecção CAT.OP.MPA.151;
- e) A subsecção CAT.OP.MPA.175, alínea b), ponto 7), passa a ter a seguinte redação:
- «7. É possível cumprir as disposições constantes do manual de operações no que respeita ao combustível/à energia, ao óleo, ao oxigénio, às altitudes mínimas de segurança, aos mínimos de operação do aeródromo e à disponibilidade de aeródromos alternativos, se for caso disso, para o voo planeado.»;
- f) É aditada a subsecção CAT.OP.MPA.177, com a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.177 Apresentação do plano de voo ATS
- a) Se não for apresentado um plano de voo de serviços de tráfego aéreo (ATS) pelo facto de os regulamentos aeronáuticos não o exigirem, devem ser entregues informações adequadas para, se necessário, permitir ativar os serviços de alerta.
- b) Se a operação decorrer com partida de um local onde seja impossível apresentar um plano de voo ATS, este deve ser transmitido assim que possível após a decolagem pelo comandante ou pelo operador.»;
- g) A subsecção CAT.OP.MPA.180 passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.180 Regime de combustível/energia — aviões
- a) O operador deve estabelecer, aplicar e manter um regime de combustível/energia que:
- 1) seja adequado para os tipos de operações executadas;
  - 2) corresponda à capacidade do operador para apoiar a sua execução; e ainda
  - 3) seja:
    - i) um regime básico de combustível/energia, que constituirá a base de um regime de combustível/energia de base com variações e um regime individual de combustível/energia; o regime básico de combustível/energia decorre de uma análise em larga escala dos dados operacionais e de segurança resultantes do desempenho e da experiência anterior do setor, aplicando princípios científicos; o regime básico de combustível/energia deve assegurar, por esta ordem, uma operação segura, eficaz e eficiente da aeronave; ou
    - ii) um regime básico de combustível/energia com variações, que constitui um regime básico de combustível/energia em que a análise referida na subalínea i) é utilizada para estabelecer uma variação do regime básico de combustível/energia que assegure, neste sentido, uma operação segura, eficaz e eficiente da aeronave; ou
    - iii) um regime individual de combustível/energia, resultante de uma análise comparativa dos dados operacionais e de segurança do operador, aplicando princípios científicos; a análise é utilizada para estabelecer um regime de combustível/energia com um nível de segurança superior ou equivalente ao do regime básico de combustível/energia, que garanta, por esta ordem, uma operação segura, eficaz e eficiente da aeronave.
- b) Todos os regimes de combustível/energia devem incluir:
- 1) um planeamento de combustível/energia e uma política de replaneamento em voo;
  - 2) uma política de escolha do aeródromo; e ainda
  - 3) uma política de gestão de combustível/energia em voo.
- c) O regime de combustível/energia ou as alterações do mesmo requerem a aprovação prévia da autoridade competente.
- d) Se o operador pretender candidatar-se a um regime individual de combustível/energia, deverá:
- 1) estabelecer um modelo de referência do desempenho em matéria de segurança para o seu regime de combustível/energia em vigor;
  - 2) demonstrar a sua capacidade para apoiar a aplicação do regime individual de combustível/energia proposto, incluindo a capacidade para exercer um controlo operacional adequado e para assegurar o intercâmbio das informações de segurança pertinentes entre o pessoal de controlo operacional e a tripulação de voo; e ainda
  - 3) efetuar uma avaliação dos riscos para a segurança que demonstre como é alcançado um nível de segurança equivalente ao do atual regime de combustível/energia.»;

h) A subsecção CAT.OP.MPA.181 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.OP.MPA.181 Regime de combustível/energia — Planeamento de combustível/energia e política de replaneamento em voo — aviões

a) O operador deve:

- 1) estabelecer uma política de planeamento de combustível/energia e de replaneamento em voo como parte do regime de combustível/energia;
- 2) assegurar que o avião transporta uma quantidade suficiente de combustível/energia utilizável para concluir com segurança o voo planeado e para permitir desvios em relação à operação planeada;
- 3) desenvolver procedimentos para o planeamento do combustível/energia e a política de replaneamento em voo, que devem constar do manual de operações.
- 4) assegurar que o planeamento do voo em matéria de combustível/energia se baseie:
  - i) nos dados específicos da aeronave, obtidos através de um sistema de monitorização do consumo de combustível/energia ou, caso este não esteja disponível;
  - ii) nas informações fornecidas pelo fabricante;

b) O operador deve assegurar que o planeamento dos voos inclui as condições de operação em que o voo deve ser realizado; as condições de operação devem incluir, pelo menos:

- 1) dados relativos ao consumo de combustível/energia da aeronave;
- 2) massas previstas;
- 3) condições meteorológicas previsíveis;
- 4) os efeitos dos elementos de manutenção diferidos e/ou dos desvios de configuração;
- 5) as rotas previstas de partida e chegada e as pistas; e ainda
- 6) os atrasos previstos.

c) O operador deve assegurar que o cálculo, antes do voo, do combustível/energia utilizável necessário para um voo inclui:

- 1) combustível/energia para rolagem no solo, que não deve ser inferior à quantidade que se prevê utilizar antes da descolagem;
- 2) combustível/energia para a viagem, que será a quantidade de combustível/energia necessária para permitir que o avião voe desde a descolagem, ou desde o ponto de replaneamento em voo, até à aterragem no aeródromo de destino;
- 3) combustível/energia de contingência, que deve ser a quantidade de combustível/energia necessária para compensar fatores imprevistos;
- 4) combustível/energia para voar até um aeródromo alternativo de destino:
  - i) se um voo for operado com pelo menos um aeródromo alternativo de destino, deve ser a quantidade de combustível/energia necessária para voar do aeródromo de destino até ao aeródromo alternativo de destino; ou
  - ii) quando um voo é operado sem aeródromo alternativo de destino, deve ser a quantidade de combustível/energia necessária para manter o aeródromo de destino, permitindo ao avião efetuar uma aterragem em segurança e permitindo desvios em relação à operação planeada; no mínimo, deve ser a quantidade de combustível/energia necessária para sobrevoar durante 15 minutos à velocidade de espera a 1 500 pés (450 m) acima da elevação do aeródromo em condições normais, calculada em função da massa do avião prevista à chegada ao aeródromo de destino;
- 5) reserva final de combustível/energia que deve ser a quantidade de combustível/energia calculada à velocidade de espera a 1 500 pés (450 m) acima da elevação do aeródromo em condições normais, calculada em função da massa do avião prevista à chegada ao aeródromo alternativo de destino, ou ao aeródromo de destino caso não seja exigido um aeródromo alternativo de destino, e que não deverá ser inferior a:
  - i) para aviões com motores alternativos, o combustível/a energia necessário/a para voar durante 45 minutos; ou
  - ii) para aviões com motor de turbina, o combustível/a energia necessário/a para voar durante 30 minutos;

- 6) combustível/energia adicional, se necessário para o tipo de operação; deve ser a quantidade de combustível/energia que permita ao avião aterrar num aeródromo alternativo de combustível/energia em rota (cenário crítico de aeródromo ERA de combustível/energia) em caso de falha da aeronave que aumente significativamente o consumo de combustível/energia no ponto mais crítico ao longo da rota; este combustível/energia adicional só é exigido se a quantidade mínima de combustível/energia calculado/a de acordo com a alínea c), pontos 2) a 5) não for suficiente para esse fim;
  - 7) combustível/energia extra, a fim de ter em conta atrasos previstos ou condicionalismos operacionais específicos; e ainda
  - 8) combustível/energia discricionário/a, se exigido pelo comandante.
- d) O operador deve assegurar que os procedimentos de replaneamento em voo para calcular o combustível/a energia utilizável, necessário/a quando um voo prossegue para uma rota ou um aeródromo de destino diferentes dos inicialmente previstos, observam o prescrito na alínea c), pontos 2) a 7).»;
- i) A subsecção CAT.OP.MPA.182 passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.182 Regime de combustível/energia — política de escolha do aeródromo — aviões
- a) Na fase de planeamento, o operador deve assegurar que, uma vez iniciado o voo, haja uma certeza razoável de que um aeródromo onde possa ser efetuada uma aterragem segura irá estar disponível na hora prevista de utilização do mesmo.
  - b) Na fase de planeamento, para permitir uma aterragem segura em caso de situação anormal ou de emergência após a descolagem, o operador deve selecionar e especificar no plano de voo operacional um aeródromo alternativo de descolagem se:
    - 1) as condições meteorológicas no aeródromo de partida forem inferiores aos mínimos de aterragem estabelecidos pelo operador para essa operação; ou
    - 2) se fosse impossível regressar ao aeródromo de partida por outras razões.
  - c) O aeródromo alternativo de descolagem deve situar-se a uma distância do aeródromo de partida que minimize o risco de exposição a potenciais situações anormais ou de emergência. Ao selecionar o aeródromo alternativo de descolagem, o operador deve ter em conta, pelo menos, o seguinte:
    - 1) as condições meteorológicas na altura e previsíveis;
    - 2) a disponibilidade e a qualidade da infraestrutura do aeródromo;
    - 3) as capacidades de navegação e aterragem da aeronave em condições anormais ou de emergência, tendo em conta a redundância de sistemas críticos; e ainda
    - 4) as homologações emitidas [por exemplo, exploração de aviões bimotores num raio alargado (ETOPS), operações com baixa visibilidade (LVO), etc.].
  - d) Na fase de planeamento, para cada voo com regras de voo por instrumentos (IFR), o operador deverá selecionar e especificar nos planos de voo operacional e de tráfego aéreo (ATS) um ou mais aeródromos, de modo a que estejam disponíveis duas opções de aterragem segura durante a operação normal:
    - 1) ao chegar ao aeródromo de destino; ou
    - 2) ao chegar ao ponto de não retorno, qualquer aeródromo ERA de combustível/energia durante operações isoladas de aeródromo; um voo com destino a um aeródromo isolado não deve prosseguir após o ponto de não retorno, a menos que uma avaliação atualizada das condições meteorológicas, do tráfego e de outras condições operacionais indique que é possível efetuar uma aterragem em segurança no aeródromo de destino na hora prevista de utilização.

O operador deve obter a aprovação prévia da autoridade competente para a utilização de um aeródromo isolado como aeródromo de destino.
  - e) O operador deve fornecer margens de segurança adequadas para o planeamento do voo, a fim de ter em conta uma possível deterioração das condições meteorológicas previstas na hora prevista de aterragem.
  - f) Para cada voo IFR, o operador deve assegurar a disponibilidade de meios suficientes para navegar e aterrar no aeródromo de destino ou em qualquer aeródromo alternativo de destino na eventualidade de perda de capacidade para a operação de aproximação e de aterragem pretendida.»



- j) A subsecção CAT.OP.MPA.185 passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.185 Regime de combustível/energia — política de gestão de combustível/energia em voo — aviões
- a) O operador deve estabelecer procedimentos para a gestão do combustível/energia em voo que assegurem:
- 1) a validação contínua dos pressupostos assumidos durante a fase de planeamento (pré-voo ou replaneamento em voo, ou ambos);
  - 2) uma nova análise e ajustamento, se necessário;
  - 3) que a quantidade de combustível/energia utilizável remanescente a bordo está salvaguardada e não é inferior ao combustível/à energia necessário/a para voar até um aeródromo onde possa ser efetuada uma aterragem segura; e ainda
  - 4) devem ser registados os dados pertinentes relativos ao combustível/à energia para efeitos dos pontos 1), 2) e 3).
- b) O operador deve dispor de procedimentos para exigir que o comandante obtenha informações sobre atrasos junto de uma fonte fiável sempre que circunstâncias imprevistas possam resultar numa aterragem no aeródromo de destino com uma quantidade de combustível/energia inferior à reserva final, acrescida de:
- 1) combustível/energia para voar até um aeródromo alternativo, se necessário; ou
  - 2) combustível/energia necessário/a para voar até um aeródromo isolado.
- c) O comandante deve avisar o controlo de tráfego aéreo (ATC) do estado de “combustível/energia mínimo/a”, declarando “MINIMUM FUEL” se:
- 1) se comprometeu a aterrar num aeródromo específico; e
  - 2) calculou que qualquer alteração da autorização existente para esse aeródromo pode resultar numa aterragem com uma quantidade de combustível/energia de reserva final inferior ao previsto.
- d) O comandante deve declarar uma situação de “emergência em matéria de combustível/energia” por radiodifusão, declarando “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” se o combustível/a energia utilizável que se prevê que esteja disponível no momento da aterragem no aeródromo mais próximo onde pode ser efetuada uma aterragem em segurança for inferior à reserva final prevista de combustível/energia.»;
- k) É suprimida a subsecção CAT.OP.MPA.186;
- l) A subsecção CAT.OP.MPA.190 passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.190 Regime de combustível/energia — helicópteros
- a) O operador deve estabelecer, aplicar e manter um regime de combustível/energia que inclua:
- 1) um planeamento de combustível/energia e uma política de replaneamento em voo; e ainda
  - 2) uma política de gestão de combustível/energia em voo.
- b) O regime de combustível/energia deve:
- 1) ser adequado aos tipos de operação executadas; e ainda
  - 2) corresponder à capacidade do operador para apoiar a sua execução.
- c) O regime de combustível/energia ou as alterações do mesmo requerem a aprovação prévia da autoridade competente.»;
- m) São aditadas as subsecções CAT.OP.MPA.191 e CAT.OP.MPA.192, com a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.191 Regime de combustível/energia — Planeamento de combustível/energia e política de replaneamento em voo — helicópteros
- a) No âmbito do regime de combustível/energia, o operador deve estabelecer uma política de planeamento do combustível/energia e de replaneamento em voo, a fim de assegurar que a aeronave transporte uma quantidade suficiente de combustível/energia utilizável para concluir com segurança o voo planeado e para permitir desvios em relação à operação planeada.
- b) O operador deve assegurar que o planeamento do voo em matéria de combustível/energia se baseie, pelo menos, nos seguintes elementos:
- 1) Nos procedimentos que constam do manual de operações e:
    - i) nos dados específicos da aeronave, obtidos através de um sistema de monitorização do consumo de combustível/energia; ou

- ii) nos dados fornecidos pelo fabricante da aeronave; e ainda
- 2) Nas condições de operação do voo, incluindo:
  - i) dados relativos ao consumo de combustível/energia da aeronave;
  - ii) massas previstas;
  - iii) condições meteorológicas previstas;
  - iv) os efeitos dos elementos de manutenção diferida ou dos desvios de configuração, ou ambos; e ainda
  - v) procedimentos e restrições introduzidos pelos prestadores de serviços de navegação aérea.
- c) O operador deve assegurar que o cálculo, antes do voo, do combustível/energia utilizável necessário para um voo inclui:
  - 1) combustível para rolagem no solo, que não deve ser inferior à quantidade que se prevê utilizar antes da decolagem;
  - 2) combustível/energia para o voo;
  - 3) combustível/energia de contingência;
  - 4) combustível alternativo, caso seja necessário utilizar um aeródromo alternante de destino;
  - 5) reserva final de combustível/energia, que não deve ser inferior a:
    - i) se o voo for efetuado de acordo com as regras de voo visual (VFR) e a navegar por referências visuais ao terreno, combustível/energia suficiente para 20 minutos à velocidade máxima; ou
    - ii) se o voo for efetuado de acordo com as regras de voo visual (VFR) e a navegar por meios que não sejam referências visuais ao terreno ou durante a noite, combustível/energia suficiente para 30 minutos à velocidade máxima; ou
    - iii) se o voo for efetuado de acordo com as regras de voo visual (VFR), o combustível/a energia necessário/a para sobrevoar durante 30 minutos, à velocidade de espera a 1 500 pés (450 m), acima da elevação do aeródromo em condições normais, calculado/a em função da massa prevista do helicóptero à chegada ao aeródromo alternativo de destino ou ao aeródromo de destino, caso não seja exigido um aeródromo alternativo de destino;
  - 6) combustível/energia extra, a fim de ter em conta atrasos previstos ou condicionalismos operacionais específicos; e ainda
  - 7) combustível/energia discricionários, se exigido pelo comandante.
- d) O operador deve assegurar que, se um voo tiver de prosseguir ao longo de uma rota ou para um aeródromo de destino diferente dos inicialmente planeados, os procedimentos de replaneamento em voo para calcular o combustível/a energia utilizável exigido/a incluem:
  - 1) combustível para a restante parte do voo;
  - 2) combustível/energia de reserva, incluindo:
    - i) combustível/energia de contingência;
    - ii) combustível/energia alternativo/a, caso seja exigido um aeródromo alternativo de destino;
    - iii) combustível/energia de reserva final; e ainda
    - iv) combustível/energia adicional, se necessário para o tipo de operação;
  - 3) combustível/energia extra, a fim de ter em conta atrasos previstos ou condicionalismos operacionais específicos; e ainda
  - 4) combustível/energia discricionário/a, se exigido pelo comandante.
- e) Em alternativa às alíneas b) a d), para os helicópteros com uma massa máxima certificada à decolagem (MCTOM) igual ou inferior a 3 175 kg, em voos diurnos e rotas navegadas por referências visuais ao terreno, ou para operações locais de helicópteros (LHO), a política em matéria de combustível/energia deve assegurar que, no final do voo ou da série de voos, a reserva final de combustível/energia deverá ser suficiente para:
  - 1) um tempo de voo de 30 minutos à velocidade máxima; ou
  - 2) 20 minutos de voo à velocidade máxima, desde que a operar numa área que proporcione locais de operação contínuos e adequados.

## CAT.OP.MPA.192 Escolha dos aeródromos e locais de operação — helicópteros

- a) Para os voos em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC), o operador deve escolher um aeródromo alternativo 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) Na fase de planeamento, para cada voo com regras de voo por instrumentos (IFR), o operador deve seleccionar e especificar nos planos de voo operacional e de tráfego aéreo (ATS) um ou mais aeródromos ou locais de operação, de modo a que estejam disponíveis duas opções de aterragem segura durante a operação normal, exceto nos casos previstos na subsecção SPA.HOFO.120, alínea b).
  - c) O operador deve aplicar margens de segurança adequadas para o planeamento do voo, a fim de ter em conta uma possível deterioração das condições meteorológicas previsíveis na hora prevista de aterragem.
  - d) Para cada voo IFR, o operador deve assegurar a disponibilidade de meios suficientes para navegar e aterrar no aeródromo de destino ou em qualquer aeródromo alternativo de destino na eventualidade de perda de capacidade para a operação de aproximação e de aterragem pretendida.»;
- n) A subsecção CAT.OP.MPA.195 passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.195 Regime de combustível/energia — política de gestão de combustível/energia em voo — helicópteros
- a) O operador deve estabelecer procedimentos para garantir a realização de verificações e a gestão do combustível/da energia durante o voo;
  - b) O comandante deve monitorizar a quantidade de combustível/energia utilizável remanescente a bordo para garantir que não é inferior ao combustível/energia necessário para voar até um aeródromo ou local de operação onde possa ser efetuada uma aterragem segura.
  - c) O comandante deve avisar o controlo de tráfego aéreo (ATC) do estado de “combustível/energia mínimo/a”, declarando “FUEL MINIMUM” se:
    - 1) se comprometeu a aterrar num aeródromo ou local de operação específico; e ainda
    - 2) calculou que qualquer alteração da autorização existente para esse aeródromo ou local de operação, ou atrasos de tráfego aéreo, podem resultar numa aterragem com uma quantidade de combustível/energia de reserva final inferior à prevista.
  - d) O comandante deve declarar uma situação de “emergência em matéria de combustível/energia” por radiodifusão, declarando “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” se o combustível/a energia utilizável que se previa estar disponível no momento da aterragem no aeródromo ou local de operação mais próximo onde pode ser efetuada uma aterragem em segurança for inferior à reserva final de combustível/energia prevista.»;
- o) A subsecção CAT.OP.MPA.200 passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.200 Reabastecimento ou extração especial de combustível da aeronave
- a) O reabastecimento ou a extração especial de combustível da aeronave só devem ser efetuados se o operador:
    - 1) tiver efetuado uma avaliação dos riscos;
    - 2) tiver estabelecido procedimentos; e ainda
    - 3) tiver estabelecido um programa de formação para o seu pessoal envolvido nessas operações.
  - b) O reabastecimento ou a extração especial de combustível aplicam-se:
    - 1) ao reabastecimento com o motor em funcionamento ou os rotores ligados;
    - 2) ao reabastecimento/à extração de combustível com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar; e ainda
    - 3) ao reabastecimento/extração de combustível do tipo Jet-B.
  - c) No caso dos aviões, quaisquer procedimentos especiais de reabastecimento ou de extração de combustível, bem como qualquer alteração dos mesmos, devem ser previamente aprovados pela autoridade competente.
  - d) No caso dos helicópteros, os procedimentos de reabastecimento com os rotores ligados e qualquer alteração dos mesmos devem ser previamente aprovados pela autoridade competente.»;

- p) A subsecção CAT.OP.MPA.245, alínea a), ponto 1), passa a ter a seguinte redação:
- «1) dar início a um voo; ou»;
- q) A subsecção CAT.OP.MPA.246, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) Do ponto de decisão, quando aplica o procedimento em caso de combustível/energia de contingência reduzido/a; ou»;
- r) A subsecção CAT.OP.MPA.260 passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.260 Abastecimento de combustível/energia e óleo
- O comandante só deve iniciar ou continuar um voo, em caso de replaneamento em voo, após se ter certificado de que a aeronave transporta pelo menos a quantidade planeada de combustível/energia e óleo utilizáveis para completar o voo em segurança, tendo em conta as condições operacionais esperadas.»;
- s) A subsecção CAT.OP.MPA.280 «Gestão do combustível em voo — aviões» passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.280
- [INTENCIONALMENTE DEIXADO EM BRANCO].»;
- t) É suprimida a subsecção CAT.OP.MPA.281;
- u) A subsecção CAT.POL.A.220, alínea f), passa a ter a seguinte redação:
- «f) A massa prevista do avião no ponto em que se presume ocorrer a falha dos dois motores não pode ser inferior àquela que inclui uma reserva de combustível/energia suficiente para prosseguir até ao aeródromo onde se prevê efetuar a aterragem, atingir esse aeródromo a uma altitude mínima de 1 500 pés (450 m) diretamente acima da área de aterragem e efetuar em seguida um voo à velocidade de cruzeiro ou com impulso, conforme adequado, durante 15 minutos.»;
- v) A subsecção CAT.POL.A.420, alínea d), passa a ter a seguinte redação:
- «d) A massa prevista do avião no ponto em que se presume ocorrer a falha dos dois motores não pode ser inferior àquela que inclui uma reserva de combustível/energia suficiente para prosseguir até ao aeródromo onde se prevê efetuar a aterragem, atingir esse aeródromo a uma altitude mínima de 1 500 pés (450 m) diretamente acima da área de aterragem e efetuar em seguida um voo à velocidade de cruzeiro ou com impulso, conforme adequado, durante 15 minutos.»;
- w) A subsecção CAT.IDE.A.195, alínea e), passa a ter a seguinte redação:
- «e) Os requisitos aplicáveis à lógica de início e de paragem do equipamento de registo dos dados de ligação são os mesmos que os requisitos aplicáveis à lógica de início e de paragem do equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR), que constam da subsecção CAT.IDE.A.185.»;
- 5) O anexo V é alterado do seguinte modo:
- a) A subsecção SPA.HEMS.150 passa a ter a seguinte redação:
- «SPA.HEMS.150 Abastecimento de combustível/energia — redução
- Em alternativa à subsecção CAT.OP.MPA.191, alíneas b), c) e d), quando a missão dos serviços médicos de emergência (HEMS) de um helicóptero for realizada de acordo com regras de voo visual (VFR) numa zona geográfica local e definida, a política em matéria de combustível/energia deve assegurar que, após a conclusão da missão, a reserva final de combustível/energia seja suficiente para:
- a) Um tempo de voo de 30 minutos à velocidade máxima; ou
- b) Um tempo de voo de 20 minutos à velocidade máxima durante o dia, ao operar numa área que proporcione locais de operação contínuos e adequados.»;
- b) A subsecção SPA.HEMS.155 passa a ter a seguinte redação:
- «SPA.HEMS.155 Reabastecimento com passageiros a bordo
- Deve ser previsto um procedimento de reabastecimento com os rotores parados ou com os rotores ligados, em conformidade com a subsecção CAT.OP.MPA.200 «Reabastecimento ou extração especial de combustível da aeronave.»;
- c) A subsecção SPA.HOFO.120, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) *Aeródromo alternativo de destino em terra.* Em derrogação ao disposto nas subsecções CAT.OP.MPA.192, NCC. OP.152 e SPO.OP.151, ao efetuar 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 três horas; e ainda
  - 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.»
- d) A subsecção SPA.SET-IMC.110, alínea l), passa a ter a seguinte redação:
- «l) um dispositivo de emergência para controlo da potência do motor, que permita o funcionamento contínuo do motor com uma gama de potências suficiente para concluir o voo de forma segura, em caso de uma probabilidade razoável de avaria na unidade de controlo do combustível/da energia.»
- 6) O anexo IV é alterado do seguinte modo:
- a) A subsecção NCC.OP.105 passa a ter a seguinte redação:
- «NCC.OP.105 Especificação de aeródromos isolados — aviões
- Para efeitos de escolha de aeródromos alternantes e de política de planeamento de combustível/energia e de replaneamento em voo, o operador não deve considerar um aeródromo isolado, a menos que o tempo de voo até ao aeródromo alternante de destino mais próximo autorizado em função das condições meteorológicas seja superior a:
- a) 60 minutos, no caso dos aviões com motores alternativos; ou
  - b) 90 minutos, no caso dos aviões com motor de turbina.»
- b) As subsecções NCC.OP.130 e NCC.OP.131 passam a ter a seguinte redação:
- «NCC.OP.130 Regime de combustível/energia — aviões e helicópteros
- a) O operador deve estabelecer, aplicar e manter um regime de combustível/energia que inclua:
    - 1) um planeamento de combustível/energia e uma política de replaneamento em voo; e ainda
    - 2) uma política de gestão de combustível/energia em voo.
  - b) O regime de combustível/energia deve:
    - 1) ser adequado aos tipos de operação executadas; e ainda
    - 2) corresponder à capacidade do operador para apoiar a sua execução.
- NCC.OP.131 Regime de combustível/energia — Planeamento de combustível/energia e política de replaneamento em voo — aviões e helicópteros
- a) No âmbito do regime de combustível/energia, o operador deve estabelecer uma política de planeamento do combustível/energia e de replaneamento em voo, a fim de assegurar que a aeronave transporta uma quantidade suficiente de combustível/energia utilizável para concluir com segurança o voo planeado e para permitir desvios em relação à operação planeada.
  - b) O operador deve assegurar que o planeamento dos voos em matéria de combustível/energia se baseie, pelo menos, nos seguintes elementos:
    - 1) Nos procedimentos que constam do manual de operações e:
      - i) nos dados específicos da aeronave, obtidos através de um sistema de monitorização do consumo de combustível/energia ou, caso não esteja disponível;
      - ii) nos dados fornecidos pelo fabricante da aeronave; e ainda
    - 2) Nas condições de operação do voo, incluindo:
      - i) dados relativos ao consumo de combustível/energia da aeronave;
      - ii) massas previstas;
      - iii) condições meteorológicas previstas;

- iv) os efeitos de itens de manutenção diferidos ou de desvios de configuração, ou ambos; e ainda
  - v) os atrasos previstos.
- c) Para os aviões, o operador deve assegurar que o cálculo, antes do voo, do combustível/da energia utilizável necessário/a para o voo inclui:
- 1) combustível/energia para rolagem no solo, que não deve ser inferior à quantidade que se prevê utilizar antes da decolagem;
  - 2) combustível/energia para a viagem, que será a quantidade de combustível/energia necessário/a para permitir que o avião possa voar desde a decolagem, ou desde o ponto de replaneamento em voo, até à aterragem no aeródromo de destino;
  - 3) combustível/energia de contingência, que deve ser a quantidade de combustível/energia necessário/a para compensar fatores imprevistos;
  - 4) combustível/energia para voar até um aeródromo alternativo de destino:
    - i) se um voo for operado com pelo menos um aeródromo alternativo de destino, deve ser a quantidade de combustível/energia necessária para voar do aeródromo de destino até ao aeródromo alternativo de destino; ou
    - ii) se um voo for operado com pelo menos um aeródromo alternativo de destino, deve ser a quantidade de combustível/energia necessário/a para voar do aeródromo de destino até ao aeródromo alternativo de destino;
  - 5) reserva final de combustível/energia que deve ser a quantidade de combustível/energia calculada à velocidade de espera a 1 500 pés (450 m) acima da elevação do aeródromo em condições normais, calculada em função da massa da aeronave prevista à chegada ao aeródromo alternativo de destino, ou ao aeródromo de destino caso não seja exigido um aeródromo alternativo de destino, e que não deverá ser inferior a:
    - i) para aviões com motores alternativos em voos noturnos (VFR) e regras de voo por instrumentos (IFR), o combustível/a energia necessário/a para voar durante 45 minutos; ou
    - ii) para aviões com motores alternativos em voos diurnos (VFR), o combustível/a energia necessário/a para voar durante 30 minutos;
    - iii) para aviões com motor de turbina, o combustível/a energia necessário/a para voar durante 30 minutos;
  - 6) combustível/energia adicional, se necessário para o tipo de operação; deve ser a quantidade de combustível/energia que permita ao avião efetuar uma aterragem segura num aeródromo alternativo de combustível/energia em rota (cenário crítico de aeródromo ERA de combustível/energia) em caso de falha do motor ou de perda de pressurização, consoante o que requerer a maior quantidade de combustível/energia, com base no pressuposto de que tal falha ocorrerá no ponto mais crítico ao longo da rota; este combustível/energia adicional só é exigido se a quantidade mínima de combustível/energia calculado/a de acordo com a alínea c), pontos 2) a 5) não for suficiente para esse fim;
  - 7) combustível/energia extra, a fim de ter em conta atrasos previstos ou condicionalismos operacionais específicos; e ainda
  - 8) combustível/energia discricionário/a, se exigido pelo comandante.
- d) No caso dos helicópteros, o operador deve assegurar que o cálculo, antes do voo, do combustível/da energia utilizável necessário/a para o voo inclui todos os seguintes elementos:
- 1) combustível/energia para voar até ao aeródromo ou local de operação de aterragem previsto;
  - 2) se for necessário um destino alternativo, combustível/energia de destino alternativo, que deve ser a quantidade de combustível/energia necessário/a para efetuar uma aproximação falhada no aeródromo ou local de operação de aterragem prevista e, em seguida, voar até ao destino alternativo especificado, aproximar-se e aterrar; e ainda
  - 3) reserva final de combustível/energia, que não deve ser inferior a:
    - i) para voos VFR, combustível/energia para voar durante, pelo menos, 20 minutos à velocidade máxima; ou
    - ii) para voos IFR, combustível/energia para voar durante, pelo menos, 30 minutos à velocidade de espera a 450 m (1 500 pés) acima do aeródromo ou do local de operação previsto para a aterragem ou de destino alternativo em condições normais de temperatura.

- e) O operador deve assegurar que, se um voo tiver de prosseguir para um aeródromo de destino diferente do inicialmente planeado, estejam disponíveis procedimentos de replaneamento em voo para calcular o combustível/energia utilizável necessário e cumprir o disposto na alínea c), pontos 2) a 7), para os aviões, e na alínea d) para os helicópteros.
- f) O piloto-comandante só deve iniciar ou continuar um voo em caso de replaneamento em voo, após se ter certificado de que a aeronave transporta pelo menos a quantidade planeada de combustível e óleo utilizáveis para completar o voo em segurança.»;
- c) No ponto NCC.OP.151, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) o local de aterragem previsto tenha sido designado como aeródromo isolado e:
- 1) Tiver sido prescrito um procedimento de aproximação por instrumentos para o aeródromo de aterragem previsto; e ainda
  - 2) As últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que, no período compreendido entre duas horas antes e duas horas depois da hora de chegada prevista, se manterão as condições meteorológicas seguintes:
    - i) um teto de nuvens de pelo menos 300 m (1 000 pés) acima do mínimo associado ao procedimento de aproximação por instrumentos; e ainda
    - ii) uma visibilidade mínima de 5,5 km ou de 4 km acima do mínimo associado ao procedimento.»;
- d) No ponto NCC.OP.155, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) No que respeita aos outros tipos de combustível/energia, devem ser tomadas as precauções necessárias e a aeronave deve ser manobrada por pessoal qualificado preparado para iniciar e dirigir uma evacuação da forma mais expedita e prática possível.»;
- e) É aditada a subsecção NCC.OP.157, com a seguinte redação:
- «NCC.OP.157 Abastecimento com o(s) motor(es) e/ou rotores ligados — helicópteros
- a) O reabastecimento com o(s) motor(es) e/ou rotores ligados só deve ser efetuado:
    - 1) Sem passageiros a embarcar ou a desembarcar;
    - 2) Se o operador do aeródromo/local de operação autorizar tais operações;
    - 3) De acordo com quaisquer procedimentos e limitações específicos constantes do Manual de Voo da Aeronave (AFM);
    - 4) Com combustível do tipo JET A ou JET A-1; e ainda
    - 5) Estando disponíveis instalações ou equipamentos adequados de salvamento e combate a incêndios;
  - b) O operador deve avaliar os riscos associados ao reabastecimento com o(s) motor(es) e/ou rotores ligados.
  - c) O operador deve estabelecer procedimentos adequados a respeitar por todo o pessoal envolvido, designadamente os tripulantes e o pessoal de responsável pelas operações no solo.
  - d) O operador deve formar os membros da tripulação e assegurar que o pessoal responsável pelas operações no solo recebe formação adequada.
  - e) O operador deve assegurar que os procedimentos de reabastecimento de helicópteros com o(s) motor(es) e/ou rotores ligados estão especificados no manual de operações. Estes procedimentos ou alterações aos mesmos requerem a aprovação prévia da autoridade competente.»;
- f) A subsecção NCC.OP.205 passa a ter a seguinte redação:
- «NCC.OP.205 Regime de combustível/energia — política de gestão de combustível/energia em voo
- a) O operador deve estabelecer procedimentos para garantir a realização de verificações e a gestão do combustível/da energia durante o voo;
  - b) O piloto-comandante deve monitorizar a quantidade de combustível/energia utilizável remanescente a bordo para garantir que não é inferior à quantidade de combustível/energia necessário/a para voar até um aeródromo ou local de operação onde possa ser efetuada uma aterragem segura.
  - c) O piloto-comandante deve avisar o controlo de tráfego aéreo (ATC) do estado de “combustível/energia mínima”, declarando “MINIMUM FUEL” se:
    - 1) se comprometeu a aterrar num aeródromo ou local de operação específico; e ainda

- 2) calculou que qualquer alteração da autorização existente para esse aeródromo ou local de operação, ou atrasos de tráfego aéreo, podem resultar numa aterragem com combustível/energia de reserva final inferior ao previsto.
- d) O piloto-comandante deve declarar uma situação de “emergência em matéria de combustível/energia” por radiodifusão, declarando “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” se o combustível/a energia utilizável que se previa estar disponível aquando da aterragem no aeródromo ou local de operação mais próximo onde pode ser efetuada uma aterragem em segurança for inferior à reserva final de combustível/energia prevista.»;
- g) Na subsecção NCC.POL.110, alínea a), os pontos 6), 7), 8) e 9) passam a ter a seguinte redação:
- «6) massa do combustível/da energia à decolagem e massa do combustível/da energia para a operação;
  - 7) massa dos consumíveis, que não o combustível/a energia, se aplicável;
  - 8) composição da carga, incluindo os passageiros, a bagagem, a carga e o lastro;
  - 9) massa à decolagem, à aterragem e sem combustível/energia.»;
- 7) O anexo VII é alterado do seguinte modo:
- a) A subsecção NCO.OP.105 passa a ter a seguinte redação:
- «NCO.OP.105 Especificação de aeródromos isolados — aviões
- «No que diz respeito à escolha dos aeródromos alternantes e ao abastecimento de combustível, o piloto-comandante deve considerar um aeródromo como aeródromo isolado se o tempo de voo até ao aeródromo alternativo de destino mais próximo for superior a:
- a) 60 minutos, no caso dos aviões com motores alternativos; ou
  - b) 90 minutos, no caso dos aviões com motor de turbina.»;
- b) A subsecção NCO.OP.125 passa a ter a seguinte redação:
- «NCO.OP.125 Combustível/energia e óleo — aviões e helicópteros
- a) O piloto-comandante deve assegurar que a quantidade de combustível/energia e de óleo a bordo é suficiente, tendo em conta as condições meteorológicas, qualquer elemento que afete o desempenho da aeronave, quaisquer atrasos previstos durante o voo e quaisquer contingências que possam razoavelmente ser suscetíveis de afetar o voo.
  - b) O piloto-comandante deve planear uma quantidade de combustível/energia como combustível/energia de reserva final para garantir uma aterragem segura. Para determinar a quantidade de combustível/energia de reserva final, o piloto-comandante deve ter em conta todos os seguintes elementos, e pela seguinte ordem de prioridade:
    - 1) A gravidade do perigo para as pessoas ou bens que possa resultar de uma aterragem de emergência após o esgotamento de combustível/energia; e ainda
    - 2) A probabilidade de circunstâncias imprevistas de que a reserva final de combustível/energia deixe de poder ser assegurada.
  - c) O piloto-comandante só deve iniciar um voo se a aeronave transportar combustível/energia e óleo suficientes:
    - 1) Se não for necessário um destino alternante, poder voar até ao aeródromo ou local de operação de aterragem previsto, acrescido da reserva final de combustível/energia; ou
    - 2) Se não for necessário um destino alternativo, poder voar até ao aeródromo ou local de operação de aterragem previsto, e subsequentemente até um aeródromo alternativo, com uma reserva final de combustível/energia.»;
- c) É suprimida a subsecção NCO.OP.126;
- d) Na subsecção NCO.OP.145, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) No que respeita aos outros tipos de combustível, é proibido o abastecimento da aeronave durante o embarque, o desembarque ou a permanência de passageiros a bordo, salvo com a assistência do piloto-comandante ou outro pessoal qualificado preparado para dar início e dirigir uma evacuação da aeronave da forma mais expedita e prática possível.»;
- e) É aditada a subsecção NCO.OP.147, com a seguinte redação:
- «NCO.OP.147 Abastecimento com o(s) motor(es) e/ou rotores ligados — helicópteros



O reabastecimento com o(s) motor(es) e/ou rotores ligados só deve ser efetuado se todas as condições a seguir enunciadas forem satisfeitas simultaneamente:

- a) Se não for prático desligar ou proceder novamente ao arranque do motor;
  - b) De acordo com quaisquer procedimentos e limitações específicos constantes do Manual de Voo da Aeronave (AFM);
  - c) Com combustível do tipo JET A ou JET A-1;
  - d) Sem passageiros ou técnicos especializados a bordo, a embarcar ou desembarcar;
  - e) Se o operador do aeródromo ou local de operação autorizar tais operações;
  - f) Desde que estejam disponíveis instalações ou equipamentos adequados de salvamento e combate a incêndios; e ainda
  - g) De acordo com uma lista de verificação que deve incluir:
    - 1) Procedimentos normais e de contingência;
    - 2) O equipamento necessário;
    - 3) Limitações eventuais; e ainda
    - 4) Responsabilidades e obrigações do piloto-comandante e, se for caso disso, dos membros da tripulação e dos técnicos especializados.»;
- f) A subsecção NCO.OP.185 passa a ter a seguinte redação:
- «NCO.OP.185 Gestão do combustível/da energia durante o voo
- a) O piloto-comandante deve monitorizar a quantidade de combustível/energia utilizável remanescente a bordo para garantir que não é inferior ao combustível/energia necessário para voar até um aeródromo ou local de operação onde possa ser efetuada uma aterragem segura.
  - b) O piloto-comandante de um voo controlado deve avisar o controlo de tráfego aéreo (ATC) do estado de «combustível/energia mínima», declarando “MINIMUM FUEL” se:
    - 1) se comprometeu a aterrar num aeródromo ou local de operação específico; e ainda
    - 2) calculou que qualquer alteração da autorização existente para esse aeródromo ou local de operação, ou atrasos de tráfego aéreo, podem resultar numa aterragem com combustível/energia de reserva final inferior ao previsto.
  - c) O piloto-comandante de um voo controlado deve declarar uma situação de “emergência em matéria de combustível/energia” por radiodifusão, declarando “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” se o combustível/a energia utilizável que se previa estar disponível aquando da aterragem no aeródromo ou local de operação mais próximo onde pode ser efetuada uma aterragem em segurança for inferior à reserva final de combustível/energia prevista.»;
- g) São suprimidas as subsecções NCO.SPEC.135 e NCO.SPEC.140;
- 8) O anexo VIII é alterado do seguinte modo:
- a) A subsecção SPO.OP.105 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.OP.105 Especificação de aeródromos isolados — aviões

Para a seleção de aeródromos alternativos e a política de planeamento de combustível/energia e de replaneamento em voo, o operador não deve considerar um aeródromo como um aeródromo isolado, a menos que o tempo de voo para o aeródromo alternativo de destino mais próximo autorizado para as condições meteorológicas seja superior a:

    - a) 60 minutos, no caso dos aviões com motores alternativos; ou
    - b) 90 minutos, no caso dos aviões com motor de turbina.»;
  - b) As subsecções SPO.OP.130 e SPO.OP.131 passam a ter a seguinte redação:

«SPO.OP.130 Regime de combustível/energia — aviões e helicópteros

    - a) O operador deve estabelecer, aplicar e manter um regime de combustível/energia que inclua:
      - 1) um planeamento de combustível/energia e uma política de replaneamento em voo; e ainda
      - 2) uma política de gestão de combustível/energia em voo.

b) O regime de combustível/energia deve:

- 1) Ser adequado aos tipos de operação executadas; e ainda
- 2) Corresponder à capacidade do operador para apoiar a sua execução.

SPO.OP.131 Regime de combustível/energia — Planeamento de combustível/energia e política de replaneamento em voo — aviões e helicópteros

a) No âmbito do regime de combustível/energia, o operador deve estabelecer uma política de planeamento do combustível/energia e de replaneamento em voo, a fim de assegurar que a aeronave transporta uma quantidade suficiente de combustível/energia utilizável para concluir com segurança o voo planeado e para permitir desvios em relação à operação planeada.

b) O operador deve assegurar que o planeamento dos voos em matéria de combustível/energia se baseie, pelo menos, nos seguintes elementos:

1) Nos procedimentos que constam do manual de operações e:

- i) nos dados específicos da aeronave, obtidos através de um sistema de monitorização do consumo de combustível/energia ou, caso não esteja disponível;
- ii) nos dados fornecidos pelo fabricante da aeronave, ou e ainda

2) Nas condições de operação do voo, incluindo:

- i) dados relativos ao consumo de combustível/energia da aeronave;
- ii) massas previstas;
- iii) condições meteorológicas previstas;
- iv) os efeitos dos elementos de manutenção diferidos e/ou dos desvios de configuração; e ainda
- v) os atrasos previstos.

c) No caso dos aviões, o operador deve assegurar que o cálculo, antes do voo, do combustível/energia disponível necessário/a para um voo inclui:

1) combustível/energia para rolagem no solo, que não deve ser inferior à quantidade que se prevê utilizar antes da decolagem;

2) combustível/energia para a viagem que será a quantidade de combustível/energia necessária para permitir que o avião voe desde a decolagem, ou desde o ponto de replaneamento em voo, até à aterragem no aeródromo de destino;

3) combustível/energia de contingência que deve ser a quantidade de combustível/energia necessária para compensar fatores imprevistos;

4) combustível/energia para voar até um aeródromo alternativo de destino:

- i) se um voo for operado com pelo menos um aeródromo alternativo de destino, deve ser a quantidade de combustível/energia necessária para voar do aeródromo de destino até ao aeródromo alternativo de destino; ou
- ii) se um voo for operado com pelo menos um aeródromo alternativo de destino, deve ser a quantidade de combustível/energia necessário/a para voar do aeródromo de destino até ao aeródromo alternativo de destino;

5) reserva final de combustível/energia que deve ser salvaguardada para garantir uma aterragem segura; o operador deve ter em conta todos os seguintes elementos, por ordem de prioridade, para determinar a quantidade de combustível/energia de reserva final:

- i) a gravidade do perigo para as pessoas ou bens que possa resultar de uma aterragem de emergência após o esgotamento de combustível/energia;
- ii) a probabilidade de circunstâncias imprevistas de que a reserva final de combustível/energia deixe de poder ser salvaguardada;

6) combustível/energia adicional, se necessário para o tipo de operação; deve ser a quantidade de combustível/energia que permita ao avião efetuar uma aterragem segura num aeródromo alternativo de combustível/energia em rota (cenário crítico de aeródromo ERA de combustível/energia) em caso de falha do motor ou de perda de pressurização, consoante o que requerer a maior quantidade de combustível/energia, com base no pressuposto de que tal falha ocorrerá no ponto mais crítico ao longo da rota; este combustível/energia adicional só é exigido se a quantidade mínima de combustível/energia calculada de acordo com a alínea c), pontos 2) a 5) não for suficiente para esse fim;

- 7) combustível/energia extra, a fim de ter em conta atrasos previstos ou condicionalismos operacionais específicos; e ainda
  - 8) combustível/energia discricionário/a, se exigido pelo piloto-comandante.
- d) No caso dos helicópteros, o operador deve assegurar que o cálculo, antes do voo, do combustível/energia utilizável necessário/a para um voo inclui todos os seguintes elementos:
- 1) combustível/energia para voar até ao aeródromo ou local de operação de aterragem previsto;
  - 2) se for necessário um destino alternante, combustível/energia de destino alternativo, que deve ser a quantidade de combustível/energia necessária para efetuar uma aproximação falhada no aeródromo ou local de operação de aterragem prevista e, em seguida, voar até ao destino alternativo especificado, aproximar-se e aterrar; e ainda
  - 3) reserva final de combustível/energia, que deve ser salvaguardada para garantir uma aterragem segura; o operador deve ter em conta todos os seguintes elementos, por ordem de prioridade, para determinar a quantidade de combustível/energia de reserva final:
    - i) a gravidade do perigo para as pessoas ou bens que possa resultar de uma aterragem de emergência após o esgotamento de combustível/energia; e ainda
    - ii) a probabilidade de circunstâncias imprevistas que impeçam a salvaguarda do combustível/da energia de reserva final;
  - 4) combustível/energia extra, a fim de ter em conta atrasos previstos ou condicionalismos operacionais específicos; e ainda
  - 5) combustível/energia discricionário/a, se exigido pelo piloto-comandante.
    - e) O operador deve assegurar que, caso um voo tenha de prosseguir para um aeródromo de destino diferente do inicialmente planeado, estejam disponíveis procedimentos de replaneamento em voo para calcular o combustível/energia utilizável necessário/a e cumpram o disposto na alínea c), pontos 2) a 7), no caso dos aviões, e na alínea d), no caso dos helicópteros.
    - f) O piloto-comandante só deve iniciar ou prosseguir um voo, em caso de replaneamento em voo, após se ter certificado de que a aeronave transporta pelo menos a quantidade planeada de combustível/energia e óleo utilizáveis para completar o voo em segurança, tendo em conta as condições operacionais esperadas;
- c) No ponto SPO.OP.150, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) O local de aterragem previsto seja designado como aeródromo isolado e:
- 1) Tiver sido prescrito um procedimento de aproximação por instrumentos para o aeródromo de aterragem previsto; e ainda
  - 2) As informações meteorológicas disponíveis indicarem que, no período compreendido entre duas horas antes e duas horas depois da hora de chegada prevista ou entre a hora de partida efetiva e duas horas depois da hora de chegada prevista, se este período for mais curto, se manterão as condições meteorológicas seguintes:
    - i) um teto de nuvens de pelo menos 300 m (1 000 pés) acima do mínimo associado ao procedimento de aproximação por instrumentos;
    - ii) uma visibilidade mínima de 5,5 km ou de 4 km acima do mínimo associado ao procedimento.»;
- d) Na subsecção SPO.OP.155, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) No que respeita aos outros tipos de combustível/energia, devem ser tomadas as precauções necessárias e a aeronave deve ser manobrada por pessoal qualificado preparado para iniciar e dirigir uma evacuação da forma mais expedita e prática possível.»
- e) É aditada a subsecção SPO.OP.157, com a seguinte redação:
- «SPO.OP.157 Abastecimento com o(s) motor(es) e/ou rotores ligados — helicópteros
- a) O reabastecimento com o(s) motor(es) e/ou rotores ligados só deve ser efetuado:
    - 1) Sem técnicos especializados a embarcar ou desembarcar;
    - 2) Se o operador do aeródromo ou local de operação autorizar tais operações;
    - 3) De acordo com quaisquer procedimentos e limitações específicos constantes do Manual de Voo da Aeronave (AFM);

- 4) Com combustível do tipo JET A ou JET A-1; e ainda
- 5) Sob reserva de estarem disponíveis instalações ou equipamentos adequados de salvamento e combate a incêndios;
- b) O operador deve avaliar os riscos associados ao reabastecimento com o(s) motor(es) e/ou rotores ligados.
- c) O operador deve estabelecer procedimentos adequados a respeitar por todo o pessoal envolvido, designadamente tripulantes, técnicos especializados e pessoal de operações no solo.
- d) O operador deve assegurar que os membros da tripulação, o pessoal de operações no solo, bem como qualquer técnico especializado envolvido nos procedimentos recebem formação adequada.
- e) O operador deve assegurar que os procedimentos de reabastecimento de helicópteros com o(s) motor(es) e/ou rotores ligados são especificados no manual de operações.»;
- f) A subsecção SPO.OP.190 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.OP.190 Regime de combustível/energia — política de gestão de combustível/energia em voo

  - a) O operador de aeronaves a motor complexas deve estabelecer procedimentos para assegurar a realização de verificações e a gestão de combustível/energia durante o voo.
  - b) O piloto-comandante deve monitorizar a quantidade de combustível/energia utilizável remanescente a bordo para garantir que não é inferior à de combustível/energia necessária para voar até um aeródromo ou local de operação onde possa ser efetuada uma aterragem segura.
  - c) O piloto-comandante deve avisar o controlo de tráfego aéreo (ATC) do estado de “combustível/energia mínima”, declarando “MINIMUM FUEL” se:
    - 1) se comprometeu a aterrar num aeródromo ou local de operação específico; e ainda
    - 2) calculou que qualquer alteração da autorização existente para esse aeródromo ou local de operação, ou atrasos de tráfego aéreo, podem resultar numa aterragem com combustível/energia de reserva final inferior ao previsto.
  - d) O piloto-comandante deve declarar uma situação de “emergência em matéria de combustível/energia” por radiodifusão, declarando “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” se o combustível/a energia utilizável que se previa estar disponível aquando da aterragem no aeródromo ou local de operação mais próximo onde pode ser efetuada uma aterragem em segurança for inferior à reserva final de combustível/energia prevista.»;
- g) A subsecção SPO.POL.110 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.POL.110 Sistema de massa e centragem — operações comerciais com aviões e helicópteros e operações não comerciais com aeronaves a motor complexas

  - a) O operador deve estabelecer um sistema de massa e centragem a fim de determinar, para cada voo ou série de voos:
    - 1) Massa operacional em vazio da aeronave;
    - 2) Massa da carga de tráfego;
    - 3) Massa da carga de combustível/energia;
    - 4) Carga da aeronave e respetiva distribuição;
    - 5) Massa à descolagem, à aterragem e sem combustível/energia; e ainda
    - 6) Posições aplicáveis no centro de gravidade da aeronave (CG).
  - b) A tripulação de voo deve dispor de meios que lhe permitam reproduzir e verificar qualquer estimativa de massa e centragem baseada em cálculos eletrónicos.
  - c) O operador deve estabelecer procedimentos que permitam ao piloto-comandante calcular a massa da carga de combustível/energia utilizando a densidade real ou, se esta não for conhecida, a densidade calculada de acordo com o método indicado no manual de operações.»;
- h) Na subsecção SPO.POL.115, alínea a), os pontos 6), 7), 8) e 9) passam a ter a seguinte redação:
  - «6) Massa do combustível/energia à descolagem e massa do combustível/energia de percurso;
  - 7) Massa dos consumíveis, que não o combustível/a energia, se aplicável;
  - 8) Componentes da carga;

- 9) Massa à descolagem, à aterragem e sem combustível/energia;»;
  - i) A subsecção SPO.IDE.H.146, alínea a), ponto 1), passa a ter a seguinte redação:
    - «1) Não estiverem abrangidos pelo âmbito de aplicação da subsecção SPO.IDE.H.145, alínea a);».
-

*ANEXO II*

No anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012, é aditado o seguinte ponto 98-B:

«98-B “Substâncias psicoativas”, álcool, opiáceos, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psicoestimulantes, alucinogénios e solventes voláteis, com exceção da cafeína e do tabaco;».

---

**REGULAMENTO (UE) 2021/1297 DA COMISSÃO****de 4 de agosto de 2021****que altera o anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos ácidos perfluorocarboxílicos com cadeia entre 9 e 14 átomos de carbono (PFCA C9-C14), aos seus sais e às substâncias afins dos PFCA C9-C14****(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 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2006, relativo ao registo, avaliação, autorização e restrição dos produtos químicos (REACH), que cria a Agência Europeia dos Produtos Químicos (ECHA), que altera a Diretiva 1999/45/CE e revoga o Regulamento (CEE) n.º 793/93 do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 1488/94 da Comissão, bem como a Diretiva 76/769/CEE do Conselho e as Diretivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE da Comissão <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 68.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) Os ácidos perfluorocarboxílicos com cadeia entre 9 e 14 átomos de carbono («PFCA C9-C14») lineares e ramificados, os seus sais e as substâncias afins dos PFCA C9-C14 <sup>(2)</sup> ocorrem atualmente na União sobretudo como subprodutos não intencionais durante o fabrico de substâncias perfluoradas e polifluoradas com cadeia inferior a nove átomos de carbono, como o ácido perfluorooctanóico (PFOA). Além disso, é possível que as empresas considerem no futuro a utilização dos PFCA C9-C14, seus sais e substâncias afins dos PFCA C9-C14 como substitutos do PFOA, dos seus sais e substâncias afins no futuro, especialmente após a entrada em vigor das restrições impostas pelo direito da União ao PFOA. Por conseguinte, é necessário evitar que possíveis fabrico e utilização futuros possam resultar num aumento das emissões para o ambiente.
- (2) Em 17 de dezembro de 2015 e 12 de janeiro de 2017, respetivamente, dois grupos de PFCA C9-C14, nomeadamente o ácido perfluorononano-1-óico («PFNA») com cadeia de 9 átomos de carbono, bem como os seus sais de sódio e de amónio, e o ácido nonadecafluorododecanoico («PFDA») com cadeia de 10 átomos de carbono, bem como os seus sais de sódio e de amónio, foram incluídos na lista candidata de substâncias que suscitam elevada preocupação («SVHC»), para potencial inclusão no anexo XIV do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, como tóxicas para a reprodução nos termos do artigo 57.º, alínea c), do referido Regulamento, e como substâncias persistentes, bioacumuláveis e tóxicas («PBT»), nos termos do artigo 57.º, alínea d), do referido regulamento. Além disso, o PFNA e o PFDA, bem como os seus sais de sódio e de amónio, estão enumerados no anexo VI, parte 3, do Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup> como cancerígenos de categoria 2 e tóxicos para a reprodução de categoria 1B. Em 19 de dezembro de 2012, o ácido henicosafluoroundecanoico («PFUnDA») com cadeia de 11 átomos de carbono, o ácido tricosfluorododecanoico («PFDoDA») com cadeia de 12 átomos de carbono, o ácido pentacosfluorotridecanoico («PFTrDA»), com cadeia de 13 átomos de carbono, e o ácido heptacosfluorotetradecanoico («PFTDA»), com cadeia de 14 átomos de carbono, foram incluídos na lista candidata de SVHC, como substâncias muito persistentes e muito bioacumuláveis (mPmB), nos termos do artigo 57.º, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 1907/2006. As substâncias afins dos PFAC C9-C14 devem também ser consideradas substâncias PBT ou mPmB, respetivamente, devido à sua transformação ou degradação no ambiente em PFCA C9-C14.
- (3) Em 6 de outubro de 2017, a Alemanha e a Suécia apresentaram à Agência Europeia dos Produtos Químicos («Agência») um dossiê <sup>(4)</sup> nos termos do artigo 69.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 («dossiê do anexo XV»), propondo restringir o fabrico e a colocação no mercado dos PFCA C9-C14, seus sais e substâncias afins dos PFCA C9-C14, e restringir a sua utilização na produção e colocação no mercado em outras substâncias como constituinte, misturas e artigos ou partes desses produtos. A fim de reduzir a libertação dessas substâncias para o ambiente e evitar que sejam fabricadas, colocadas no mercado e utilizadas como substitutos das substâncias sujeitas

<sup>(1)</sup> JO L 396 de 30.12.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> As substâncias afins dos PFCA C9-C14 são substâncias que, com base na sua estrutura molecular, são consideradas como tendo potencial para se degradarem ou se transformarem em PFCA C9-C14.

<sup>(3)</sup> Regulamento (CE) n.º 1272/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas, que altera e revoga as Diretivas 67/548/CEE e 1999/45/CE, e altera o Regulamento (CE) n.º 1907/2006 (JO L 353 de 31.12.2008, p. 1).

<sup>(4)</sup> <https://www.echa.europa.eu/documents/10162/2ec5dfdd-0e63-0b49-d756-4dc1bae7ec61>

a restrições pelo anexo XVII, entrada 68, do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 <sup>(5)</sup>, a Alemanha e a Suécia propuseram um limite de concentração de 25 ppb para a soma dos PFCA C9-C14 e dos seus sais e de 260 ppb para a soma das substâncias afins dos PFCA C9-C14. A Alemanha e a Suécia propuseram isenções para os PFCA C9-C14, os seus sais e as substâncias afins dos PFCA C9-C14 quando ocorrem como subprodutos não intencionais durante o fabrico de produtos químicos fluorados cuja cadeia de átomos de carbono perfluorados seja igual ou inferior a oito átomos ou na utilização como substâncias intermédias isoladas transportadas.

- (4) Em 14 de setembro de 2018, o Comité de Avaliação dos Riscos da Agência («RAC») adotou o seu parecer em que concluiu que, sob reserva de alteração do âmbito de aplicação e das condições propostas no dossiê do anexo XV, uma restrição do fabrico, colocação no mercado e utilização dos PFCA C9-C14, dos seus sais e de substâncias afins dos PFCA C9-C14 é a medida mais adequada ao nível da União para fazer face aos riscos identificados em termos de eficácia na redução desses riscos. O RAC concordou com os limites de concentração propostos pela Alemanha e pela Suécia. O RAC concordou com as isenções propostas pela Alemanha e pela Suécia, uma vez que a restrição proposta não se destina a impedir o fabrico de produtos químicos fluorados cuja cadeia molecular seja igual ou inferior a seis átomos de carbono. O RAC recomendou a isenção, por um período limitado, da utilização na produção de inaladores pressurizados de dose calibrada, que são críticos para o tratamento de doenças pulmonares devido aos baixos volumes envolvidos, da ordem de poucas gramas, e da importante utilização médica. O RAC manifestou-se a favor de conceder uma isenção temporária para os semicondutores que contenham níveis reduzidos de PFCA C9-C14 e para os equipamentos eletrónicos semiacabados e acabados que contenham semicondutores especiais a utilizar como peças de substituição em equipamentos eletrónicos acabados.
- (5) Além disso, o RAC recomendou que fossem aplicadas à restrição dos PFCA C9-C14, dos seus sais e das substâncias afins dos PFCA C9-C14 as mesmas isenções que se aplicam à restrição do PFOA no anexo XVII, entrada 68, do Regulamento (CE) n.º 1907/2006.
- (6) Em 29 de novembro de 2018, o Comité de Análise Socioeconómica da Agência («SEAC») adotou o seu parecer, indicando que a restrição proposta no dossiê do anexo XV, tal como alterada pelo RAC e pelo SEAC, é a medida mais adequada ao nível da União para fazer face aos riscos identificados em termos dos benefícios e dos custos socioeconómicos.
- (7) Com base nos elementos socioeconómicos fornecidos no dossiê do anexo XV e apresentados durante as consultas públicas, o SEAC concordou com as isenções propostas no dossiê do anexo XV e recomendadas pelo RAC. O SEAC concordou com o adiamento proposto da restrição por 18 meses. Além disso, o SEAC sugeriu valores-limite mais elevados para os polímeros fluorados que contêm grupos perfluoropropoxi- ou grupos perfluorometoxi- e que são utilizados em grupos de produtos específicos, a fim de permitir a sua produção. No entanto, o limiar genérico de 25 ppb continua a ser aplicável aos artigos finais fabricados a partir desses materiais.
- (8) O Fórum de Intercâmbio de Informações sobre o Controlo do Cumprimento, que faz parte da Agência, tal como se refere no artigo 76.º, n.º 1, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, foi consultado durante o procedimento de restrição e o seu parecer foi tido em conta.
- (9) Em 16 de janeiro de 2019, a Agência apresentou os pareceres do RAC e do SEAC <sup>(6)</sup> à Comissão.
- (10) O Regulamento (UE) 2019/1021 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(7)</sup> foi alterado em conformidade com a decisão adotada pela Conferência das Partes (SC-9/12) da Convenção de Estocolmo sobre Poluentes Orgânicos Persistentes para o PFOA <sup>(8)</sup>, que contém somente algumas das derrogações incluídas no anexo XVII, entrada 68, do Regulamento (CE) n.º 1907/2006. A entrada 68 do referido anexo foi efetivamente substituída pela alteração já referida do Regulamento (UE) 2019/1021. As isenções aplicáveis à utilização do PFOA, dos seus sais e dos compostos afins do PFOA na alteração do Regulamento (UE) 2019/1021 devem aplicar-se igualmente aos PFCA C9-C14, aos seus sais e às substâncias afins dos PFCA C9-C14, nas mesmas condições, devido ao processo de fabrico de produtos químicos fluorados em que ambos os grupos de substâncias estão presentes como impurezas.

<sup>(5)</sup> Regulamento (UE) 2017/1000 da Comissão de 13 de junho de 2017, que altera o anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao registo, avaliação, autorização e restrição dos produtos químicos (REACH) no que respeita ao ácido perfluorooctanoico (PFOA), aos seus sais e às substâncias relacionadas com o PFOA (JO L 150 de 14.6.2017, p. 14).

<sup>(6)</sup> [https://echa.europa.eu/documents/10162/13641/rest\\_pfcas\\_compiled\\_racseac\\_opi\\_en.pdf/b06db225-3995-13fd-d89a-a9b73ef6bfc2](https://echa.europa.eu/documents/10162/13641/rest_pfcas_compiled_racseac_opi_en.pdf/b06db225-3995-13fd-d89a-a9b73ef6bfc2)

<sup>(7)</sup> JO L 188 I de 15.6.2020, p. 1.

<sup>(8)</sup> <http://www.pops.int/TheConvention/ConferenceoftheParties/Meetings/COP9/tabid/7521/Default.aspx>



- (11) Após a finalização do parecer do RAC e do SEAC sobre a restrição proposta para os PFCA C9-C14, a Comissão recebeu dois pedidos adicionais de isenções para permitir a produção de polímeros fluorados e fluoroelastómeros, bem como a produção de micropós de politetrafluoroetileno (PTFE) e a utilização em misturas e artigos para aplicações industriais e profissionais. A Comissão solicitou à ECHA um parecer complementar, uma vez que os produtos finais são utilizados em aplicações de elevado valor <sup>(9)</sup>. A Comissão recebeu o parecer complementar do RAC e do SEAC em 15 de dezembro de 2020 <sup>(10)</sup>.
- (12) Tendo em conta o dossiê do anexo XV e os pareceres do RAC e do SEAC, a Comissão considera que existe um risco inaceitável para a saúde humana e para o ambiente decorrente do fabrico, utilização ou colocação no mercado de PFCA C9-C14 lineares e/ou ramificados, dos seus sais e das substâncias afins dos PFCA C9-C14, estromes, como constituintes de outras substâncias, em misturas e em artigos, o qual tem de ser abordado à escala da União. A Comissão considera que a restrição proposta, com as alterações que lhe foram introduzidas pelos pareceres do RAC e do SEAC, tendo em conta o seu impacto socioeconómico e a disponibilidade de alternativas, bem como o alinhamento de algumas das isenções desta restrição com as isenções constantes da alteração do Regulamento (UE) 2019/1021, constitui uma medida adequada a nível da União para fazer face ao risco identificado.
- (13) As partes interessadas devem dispor de tempo suficiente para adotar as medidas adequadas no sentido de cumprir a restrição. Por conseguinte, tendo em conta a sugestão do dossiê do anexo XV, bem como as considerações do RAC e do SEAC, a aplicação da restrição deve ser adiada por 18 meses. Devem aplicar-se diferimentos mais longos ou isenções globais para os casos particulares de setores específicos.
- (14) O Regulamento (CE) n.º 1907/2006 deve, portanto, ser alterado em conformidade.
- (15) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 133.º do Regulamento (CE) n.º 1907/2006,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

O anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

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

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

Feito em Bruxelas, em 4 de agosto de 2021.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

<sup>(9)</sup> <https://echa.europa.eu/documents/10162/034d97c3-7975-19f5-3739-76c288ad2b0c>

<sup>(10)</sup> [https://echa.europa.eu/documents/10162/13579/art77\\_3c\\_pfoa\\_pfca\\_derogations\\_compiled\\_rac\\_seac\\_opinions\\_en.pdf/6582d9a1-56b2-3e88-a70f-cdf3ab33d421](https://echa.europa.eu/documents/10162/13579/art77_3c_pfoa_pfca_derogations_compiled_rac_seac_opinions_en.pdf/6582d9a1-56b2-3e88-a70f-cdf3ab33d421)

## ANEXO

No anexo XVII, a entrada 68 passa a ter a seguinte redação:

«68. Ácidos perfluorocarboxílicos lineares e ramificados com a fórmula  $C_nF_{2n+1}-C(=O)OH$ , em que  $n = 8, 9, 10, 11, 12$  ou  $13$  (PFCA C9-C14), incluindo os seus sais, e qualquer combinação dos mesmos;

Qualquer substância afim dos PFCA C9-C14 com um grupo perfluoro- com a fórmula  $C_nF_{2n+1}$ - diretamente ligado a outro átomo de carbono, em que  $n = 8, 9, 10, 11, 12$  ou  $13$ , incluindo os seus sais e qualquer combinação dos mesmos;

Qualquer substância afim dos PFCA C9-C14 com um grupo perfluoro- com a fórmula  $C_nF_{2n+1}$ - que não está diretamente ligado a outro átomo de carbono, em que  $n = 9, 10, 11, 12, 13$  ou  $14$  como um dos elementos estruturais, incluindo os seus sais e qualquer combinação dos mesmos.

As seguintes substâncias estão excluídas desta designação

- $C_nF_{2n+1}-X$ , em que  $X = F, Cl$ , ou  $Br$  em que  $n = 9, 10, 11, 12, 13$  ou  $14$ , incluindo quaisquer combinações dos mesmos;
- $C_nF_{2n+1}-C(=O)OX'$  em que  $n > 13$  e  $X'$ =qualquer grupo, incluindo sais.

1. Não podem ser fabricados nem colocados no mercado como substâncias estremes a partir de 25 de fevereiro de 2023.

2. Não podem, a partir de 25 de fevereiro de 2023, ser utilizados ou colocados no mercado:

- a) noutra substância, como constituinte,
- b) numa mistura,
- c) num artigo,

exceto se a concentração na substância, na mistura ou no artigo for inferior a 25 ppb para a soma dos PFCA C9-C14 e dos seus sais ou 260 ppb para a soma das substâncias afins dos PFCA C9-C14.

3. Em derrogação do n.º 2, o limite de concentração é de 10 ppm para a soma dos PFCA C9-C14, dos seus sais e das substâncias afins dos PFCA C9-C14, caso estejam presentes numa substância destinada a ser utilizada como substância intermédia isolada transportada, desde que sejam cumpridas as condições previstas no artigo 18.º, n.º 4, alíneas a) a f), do presente regulamento para o fabrico de produtos químicos fluorados cuja cadeia de átomos de carbono perfluorados tenha seis ou menos átomos. A Comissão deve rever este limite o mais tardar em 25 de agosto de 2023.

4. O disposto no n.º 2 aplica-se a partir de 4 de julho de 2023:

- i) a têxteis com propriedades de repelência de óleo e de água para proteção de trabalhadores em relação a líquidos perigosos que acarretam riscos para a sua saúde e segurança,
- ii) ao fabrico de politetrafluoroetileno (PTFE) e de polifluoreto de vinilideno (PVDF), para produção de:
  - membranas para têxteis médicos, membranas filtrantes para água e membranas filtrantes para gases, de elevada eficiência e resistentes à corrosão,
  - permutadores de calor para tratamento de resíduos industriais,
  - vedantes industriais que evitem fugas de compostos orgânicos voláteis e de partículas  $PM_{2,5}$

5. Em derrogação do n.º 2, a utilização dos PFCA C9-C14, dos seus sais e de substâncias afins dos PFCA C9-C14 deve ser autorizada até 4 de julho de 2025 para

- i) processos de fotolitografia ou de gravura no fabrico de semicondutores,
- ii) revestimentos fotográficos aplicados a películas,
- iii) dispositivos médicos invasivos e implantáveis,
- iv) espumas ignífugas para supressão de vapores de combustíveis líquidos e combate a incêndios com origem em combustíveis líquidos (incêndios da classe B) já existentes em sistemas instalados, tanto móveis como fixos, nas seguintes condições:
  - espumas ignífugas que contenham ou possam conter PFCA C9-C14, os seus sais e substâncias afins dos PFCA C9-C14 não podem ser utilizadas em atividades de formação;
  - espumas ignífugas que contenham ou possam conter PFCA C9-C14, os seus sais e substâncias afins dos PFCA C9-C14 não podem ser utilizadas em ensaios, exceto se todas as emissões forem confinadas;
  - a partir de 1 de janeiro de 2023, a utilização de espumas ignífugas que contenham ou possam conter PFCA C9-C14, os seus sais e substâncias afins dos PFCA C9-C14 só é permitida em locais onde possam confinar-se todas as emissões;
  - as existências de espumas ignífugas que contenham ou possam conter PFCA C9-C14, os seus sais e substâncias afins dos PFCA C9-C14 devem ser geridas em conformidade com o disposto no artigo 5.º do Regulamento (UE) 2019/1021.

6. O n.º 2, alínea c), não é aplicável aos artigos colocados no mercado pela primeira vez antes de 25 de fevereiro de 2023.

7. O n.º 2 não se aplica aos revestimentos interiores de embalagens metálicas para inaladores pressurizados de dose calibrada, até 25 de agosto de 2028.

8. O n.º 2, alínea c), aplica-se a partir de 31 de dezembro de 2023 a:  
a) semicondutores individuais;  
b) semicondutores incorporados em equipamentos eletrónicos semiacabados e acabados.

9. O n.º 2, alínea c), aplica-se a partir de 31 de dezembro de 2030 aos semicondutores utilizados em peças sobresselentes ou de substituição para equipamentos eletrónicos acabados colocados no mercado antes de 31 de dezembro de 2023.

10. Até 25 de agosto de 2024, o limite de concentração referido no n.º 2 é de 2 000 ppb para a soma dos PFCA C9-C14 em fluoroplásticos e fluoroelastómeros que contenham grupos perfluoroalcoxi. A partir de 25 de agosto de 2024, o limite de concentração será de 100 ppb para a soma de PFCA C9-C14 em fluoroplásticos e fluoroelastómeros que contenham grupos perfluoroalcoxi. Devem ser evitadas todas as emissões de PFCA C9-C14 durante o fabrico e a utilização de fluoroplásticos e fluoroelastómeros que contenham grupos perfluoroalcoxi- e, se tal não for possível, reduzidas na medida em que seja técnica e praticamente possível. Esta derrogação não se aplica aos artigos referidos no n.º 2, alínea c). A Comissão deve rever esta derrogação o mais tardar 25 de agosto de 2024.

11. O limite de concentração referido no n.º 2 é de 1 000 ppb para a soma dos PFCA C9-C14, caso estes estejam presentes em micropós PTFE produzidos por radiação ionizante ou por degradação térmica, bem como em misturas e artigos destinados a utilizações industriais e profissionais que contenham micropós PTFE. Devem ser evitadas quaisquer emissões de PFCA C9-C14 durante o fabrico e a utilização de micropós de PTFE e, se tal não for possível, essas emissões devem ser reduzidas na medida em que seja técnica e praticamente possível. A Comissão deve rever esta derrogação o mais tardar 25 de agosto de 2024.

12. Para efeitos desta entrada, as substâncias afins dos PFCA C9-C14 são substâncias que, com base na sua estrutura molecular, são consideradas como tendo potencial para se degradarem ou se transformarem em PFCA C9-C14.»

# DECISÕES

## DECISÃO (UE) 2021/1298 DO CONSELHO

de 30 de julho de 2021

que nomeia um suplente do Comité das Regiões proposto 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 Decisão (UE) 2019/852 do Conselho, de 21 de maio de 2019, que determina a composição do Comité das Regiões <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta a proposta do Governo espanhol,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 300.º, n.º 3, do Tratado, o Comité das Regiões é composto por representantes das autarquias regionais e locais que sejam quer titulares de um mandato eleitoral a nível regional ou local, quer politicamente responsáveis perante uma assembleia eleita.
- (2) Em 20 de janeiro de 2020, o Conselho adotou a Decisão (UE) 2020/102 <sup>(2)</sup> que nomeia os membros e suplentes do Comité das Regiões para o período de 26 de janeiro de 2020 a 25 de janeiro de 2025.
- (3) Vagou um lugar de suplente do Comité das Regiões na sequência da cessação do mandato nacional com base no qual Juan José MARTÍNEZ LOZANO foi proposto.
- (4) O Governo espanhol propôs Adrián Ariel ZITTELLI FERRARI, representante de um órgão regional politicamente responsável perante uma assembleia eleita, *Director General de Unión Europea de la Región de Murcia — Asamblea Regional de Murcia* (Diretor-Geral para Assuntos da União Europeia da Região de Múrcia — Assembleia Regional de Múrcia), para o Comité das Regiões, na qualidade de suplente, pelo período remanescente do mandato, a saber, até 25 de janeiro de 2025,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

### Artigo 1.º

Adrián Ariel ZITTELLI FERRARI, representante de um órgão regional politicamente responsável perante uma assembleia eleita, *Director General de Unión Europea de la Región de Murcia — Asamblea Regional de Murcia* (Diretor-Geral para Assuntos da União Europeia da Região de Múrcia — Assembleia Regional de Múrcia), é nomeado para o Comité das Regiões, na qualidade de suplente, pelo período remanescente do mandato, a saber, até 25 de janeiro de 2025.

### Artigo 2.º

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

<sup>(1)</sup> JO L 139 de 27.5.2019, p. 13.

<sup>(2)</sup> Decisão (UE) 2020/102 do Conselho, de 20 de janeiro de 2020, que nomeia membros e suplentes do Comité das Regiões para o período compreendido entre 26 de janeiro de 2020 e 25 de janeiro de 2025 (JO L 20 de 24.1.2020, p. 2).

Feito em Bruxelas, em 30 de julho de 2021.

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*  
G. DOVŽAN

---

**DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2021/1299 DA COMISSÃO**  
**de 4 de agosto de 2021**  
**que prorroga a validade da aprovação do hexaflumurão para utilização em produtos biocidas do tipo 18**

(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 (UE) n.º 528/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativo à disponibilização no mercado e à utilização de produtos biocidas <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 5,

Após consulta do Comité Permanente dos Produtos Biocidas,

Considerando o seguinte:

- (1) A substância ativa hexaflumurão foi aprovada como substância ativa para utilização em produtos biocidas do tipo 18 <sup>(2)</sup>.
- (2) A aprovação do hexaflumurão para utilização em produtos biocidas do tipo 18 expira em 31 de março de 2022. Em 23 de setembro de 2020, foi apresentado um pedido em conformidade com o artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 528/2012 com vista à renovação da aprovação do hexaflumurão.
- (3) Dado que o hexaflumurão preenche os critérios para ser considerado uma substância persistente, bioacumulável e tóxica (substância PBT), e muito persistente e muito bioacumulável (substância mPmB) nos termos do anexo XIII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>, preenche os critérios de exclusão previstos no artigo 5.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento (UE) n.º 528/2012.
- (4) Em 18 de fevereiro de 2021, a autoridade competente de avaliação da Grécia informou a Comissão da sua decisão, nos termos do artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 528/2012, de que é necessária uma avaliação completa do pedido. Nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 528/2012, a autoridade competente de avaliação deve efetuar uma avaliação completa do pedido no prazo de 365 dias a contar da sua validação.
- (5) A autoridade competente de avaliação pode, se for caso disso, solicitar ao requerente que forneça dados suficientes para realizar a avaliação, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 528/2012. Nesse caso, o prazo de 365 dias é suspenso por um período que não pode exceder 180 dias no total, salvo se uma suspensão superior for justificada pela natureza dos dados solicitados ou por circunstâncias excecionais.
- (6) No prazo de 270 dias a contar da receção de uma recomendação da autoridade competente de avaliação, a Agência Europeia dos Produtos Químicos («Agência») deve elaborar e apresentar à Comissão um parecer sobre a renovação da aprovação da substância ativa em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 528/2012.
- (7) Consequentemente, por razões independentes da vontade do requerente, a aprovação do hexaflumurão para utilização em produtos biocidas do tipo 18 é suscetível de expirar antes de ser tomada uma decisão quanto à sua renovação. Por conseguinte, é conveniente prorrogar a validade da aprovação do hexaflumurão para utilização em produtos biocidas do tipo 18 por um período suficiente para permitir o exame do pedido.

<sup>(1)</sup> JO L 167 de 27.6.2012, p. 1.

<sup>(2)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2015/1982 da Comissão, de 4 de novembro de 2015, que aprova o hexaflumurão como substância ativa existente para utilização em produtos biocidas do tipo 18 (JO L 289 de 5.11.2015, p. 13).

<sup>(3)</sup> Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2006, relativo ao registo, avaliação, autorização e restrição dos produtos químicos (REACH), que cria a Agência Europeia dos Produtos Químicos, que altera a Diretiva 1999/45/CE e revoga o Regulamento (CEE) n.º 793/93 do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 1488/94 da Comissão, bem como a Diretiva 76/769/CEE do Conselho e as Diretivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE da Comissão (JO L 396 de 30.12.2006, p. 1).

- (8) Tendo em conta os prazos para a avaliação a realizar pela autoridade competente de avaliação e para a elaboração e apresentação do parecer por parte da Agência, bem como o prazo necessário para decidir se está preenchida, pelo menos, uma das condições previstas no artigo 5.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 528/2012 e se a aprovação do hexaflumurão pode, por conseguinte, ser renovada, é conveniente prorrogar a validade da aprovação até 30 de setembro de 2024.
- (9) Exceto no que se refere à validade da aprovação, o hexaflumurão continua aprovado para utilização em produtos biocidas do tipo 18 nos termos das especificações e condições estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2015/1982,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A validade da aprovação do hexaflumurão para utilização em produtos biocidas do tipo 18 é prorrogada até 30 de setembro de 2024.

*Artigo 2.º*

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

Feito em Bruxelas, em 4 de agosto de 2021.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## RETIFICAÇÕES

**Retificação do Regulamento Delegado (UE) 2020/1737 da Comissão, de 14 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 273/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 111/2005 do Conselho no que respeita à inclusão de certos precursores de drogas na lista de substâncias inventariadas**

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 392 de 23 de novembro de 2020)

Na página 5, no anexo I, nas alterações aos anexos I e II do Regulamento (CE) n.º 273/2004:

*em vez de:* «c) Na entrada relativa ao ácido antranílico no quadro “SUBCATEGORIA 2-B”, o código NC “2922 43 00” é substituído por “ex 2922 43 00”»;

*deve ler-se:* «c) Na entrada relativa ao ácido antranílico no quadro “SUBCATEGORIA 2-B”, o código NC “2922 43 00” é substituído por “2922 43 00”»;

Na página 7, no anexo II, nas alterações ao anexo do Regulamento (CE) n.º 111/2005:

*em vez de:* «2) O quadro “CATEGORIA 2” é alterado do seguinte modo:

a) Na entrada relativa ao ácido antranílico, o código NC “2922 43 00” é substituído por “ex 2922 43 00”»;

*deve ler-se:* «2) O quadro “CATEGORIA 2” é alterado do seguinte modo:

a) Na entrada relativa ao ácido antranílico, o código NC “2922 43 00” é substituído por “2922 43 00”»;

---





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