



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 24.5.2019
C(2019) 3824 final

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) .../... DA COMISSÃO

de 24.5.2019

relativo às regras e aos procedimentos para a operação de aeronaves não tripuladas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) .../... DA COMISSÃO

de 24.5.2019

relativo às regras e aos procedimentos para a operação de aeronaves não tripuladas

(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 216/2008 e (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho¹, nomeadamente o artigo 57.º,

Considerando o seguinte:

- (1) As aeronaves não tripuladas, independentemente da sua massa, podem operar no mesmo espaço aéreo do céu único europeu, ao lado de aeronaves tripuladas, sejam elas aviões ou helicópteros.
- (2) Tal como no caso da aviação tripulada, as regras e os procedimentos devem ser uniformemente aplicados aos operadores, incluindo os pilotos à distância, de aeronaves não tripuladas e de sistemas de aeronaves não tripuladas (UAS), assim como às operações de tais aeronaves não tripuladas e de sistemas de aeronaves não tripuladas.
- (3) Tendo em conta as características específicas das operações de UAS, estas devem ser tão seguras como as da aviação tripulada.
- (4) As tecnologias para aeronaves não tripuladas permitem um largo espectro de possíveis operações. Os requisitos relacionados com a aeronavegabilidade, as organizações, as pessoas envolvidas na operação de UAS e nas operações de aeronaves não tripuladas devem ser definidos, a fim de assegurar a segurança das pessoas no solo e a dos demais utilizadores do espaço aéreo durante as operações de aeronaves não tripuladas.
- (5) As regras e procedimentos aplicáveis às operações de UAS devem ser proporcionais à natureza e ao risco da operação ou da atividade e adaptados às características operacionais da aeronave não tripulada em causa e às características da área operacional, como por exemplo a densidade populacional, as características do relevo e a presença de edifícios.
- (6) Os critérios relativos ao nível de risco, assim como outros critérios, devem ser utilizados para estabelecer três categorias de operações: as categorias «aberta», «específica» e «certificada».

¹ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

- (7) Devem ser aplicáveis às operações de UAS requisitos de atenuação do risco proporcionados em função do nível de risco envolvido, das características operacionais das aeronaves não tripuladas em causa e das características da área operacional.
- (8) As operações na categoria «aberta», que devem abranger as operações que representam os riscos mais baixos, não devem requerer UAS sujeitos a procedimentos de conformidade aeronáutica normais, devendo, sim, ser conduzidas com recurso às classes de UAS definidas no Regulamento (UE) .../[AD].
- (9) As operações na categoria «específica» devem abranger outros tipos de operações que representem um risco superior e relativamente às quais deva ser efetuada uma avaliação do risco exaustiva a fim de indicar que requisitos são necessários para que a operação permaneça segura.
- (10) Um sistema de declaração por um operador deverá facilitar a aplicação do presente regulamento, em caso de operações de baixo risco realizadas na categoria «específica» para as quais tenha sido definido um cenário de referência com medidas de atenuação pormenorizadas.
- (11) As operações na categoria «certificada» devem, em princípio, ser sujeitas a regras relativas à certificação do operador, bem como ao licenciamento de pilotos à distância, além da certificação da aeronave nos termos do Regulamento (UE) .../[AD].
- (12) Sendo obrigatório na categoria «certificada», na categoria «específica», um certificado emitido pelas autoridades competentes para a operação de uma aeronave não tripulada, assim como para o respetivo pessoal, incluindo os pilotos à distância e as organizações envolvidos nessas atividades, ou para a aeronave nos termos do Regulamento (UE) .../[AD], pode também ser requerido.
- (13) Devem ser estabelecidas regras e procedimentos para a marcação e identificação de aeronaves não tripuladas e para o registo de operadores de aeronaves não tripuladas ou de aeronaves não tripuladas certificadas.
- (14) Os operadores de aeronaves não tripuladas devem ser registados se operarem uma aeronave não tripulada que, em caso de colisão, possa transferir, a uma pessoa, uma energia cinética superior a 80 Joule ou cuja operação represente um risco para a proteção da privacidade e dos dados pessoais, para a segurança ou o ambiente.
- (15) Estudos demonstraram que as aeronaves não tripuladas com uma massa à descolagem igual ou superior a 250 g representam um risco para a segurança e que, portanto, os operadores de UAS de tais aeronaves não tripuladas deveriam ser obrigados a registar-se quando operam essas aeronaves na categoria «aberta».
- (16) Tendo em conta os riscos para a proteção da privacidade e dos dados pessoais, os operadores de aeronaves não tripuladas devem ser registados se operarem uma aeronave não tripulada equipada com um sensor capaz de captar dados pessoais. Contudo, tal não deve ser o caso quando as aeronaves não tripuladas são consideradas um brinquedo na aceção da Diretiva 2009/48/CE relativa à segurança dos brinquedos².
- (17) As informações sobre o registo de aeronaves não tripuladas certificadas e operadores de aeronaves não tripuladas sujeitos a requisitos de registo devem ser armazenadas em sistemas de registo nacionais digitais, harmonizados e interoperáveis, que permitam às autoridades competentes aceder e trocar essas informações. Os mecanismos destinados

² Diretiva 2009/48/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativa à segurança dos brinquedos (JO L 170 de 30.6.2009, p. 1).

a assegurar a interoperabilidade dos registos nacionais no presente regulamento não devem prejudicar as regras aplicáveis ao futuro repositório referido no artigo 74.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

- (18) Em conformidade com o artigo 56.º, n.º 8, do Regulamento (UE) 2018/1139, o presente regulamento não prejudica a possibilidade de os Estados-Membros estabelecerem regras nacionais para submeter a certas condições as operações das aeronaves não tripuladas por razões que não estejam abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, tais como a segurança pública ou a proteção da privacidade e dos dados pessoais nos termos do direito da União.
- (19) Os sistemas nacionais de registo deverão cumprir a legislação nacional e da União aplicável em matéria de proteção da privacidade e do tratamento de dados pessoais e as informações armazenadas em tais sistemas de registo deverão ser de fácil acesso³.
- (20) Os operadores de UAS e os pilotos à distância de aeronaves não tripuladas devem assegurar o seu adequado conhecimento das regras nacionais e da União aplicáveis às operações pretendidas, em especial em matéria de segurança operacional, proteção da privacidade e dos dados pessoais, responsabilidade civil, seguros, segurança contra atos ilícitos e proteção do ambiente.
- (21) Algumas áreas, como hospitais, ajuntamentos de pessoas, instalações e locais como instituições penitenciárias ou instalações fabris, autoridades governamentais de nível superior, reservas naturais ou determinados elementos da infraestrutura de transporte, podem ser particularmente sensíveis a alguns tipos de operações de UAS. Tal não deve prejudicar a possibilidade de os Estados-Membros estabelecerem regras nacionais para submeter a certas condições as operações das aeronaves não tripuladas por razões que não estejam abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, tais como a proteção ambiental, a segurança pública ou a proteção da privacidade e dos dados pessoais nos termos do direito da União.
- (22) O ruído e as emissões provenientes das aeronaves não tripuladas devem ser minimizados tanto quanto possível tendo em conta as condições de funcionamento e várias características específicas de cada Estado-Membro, tais como a densidade populacional, onde o ruído e as emissões são motivo de preocupação. A fim de facilitar a aceitação social das operações de UAS, o Regulamento (UE) .../... [AD] inclui um nível máximo de ruído aplicável às aeronaves não tripuladas operadas junto às pessoas e incluídas na categoria «aberta». Quanto à categoria «específica», existe o requisito de o operador desenvolver orientações para os seus pilotos à distância para que todas as operações sejam efetuadas de forma a minimizar os incómodos para as pessoas e os animais.
- (23) Os certificados nacionais em vigor devem ser adaptados aos certificados conformes com os requisitos do presente regulamento.
- (24) A fim de assegurar a correta aplicação do presente regulamento, devem ser estabelecidas medidas transitórias apropriadas. Nomeadamente, os Estados-Membros e as partes interessadas devem dispor de tempo suficiente para adaptar os seus

³ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

procedimentos ao novo quadro regulamentar antes do presente regulamento se tornar aplicável.

- (25) O novo quadro regulamentar para as operações de UAS não deverá prejudicar as obrigações aplicáveis em matéria de ambiente e de proteção da natureza que, de outro modo, decorrem do direito nacional ou da União.
- (26) Encontrando-se ainda em preparação o sistema do «espaço U», incluindo as infraestruturas, os serviços e os procedimentos para garantir a segurança das operações de UAS e apoiar a sua integração no sistema aeronáutico, o presente regulamento deve já incluir requisitos para a implementação das três pedras basilares do sistema do espaço U, a saber, registo, reconhecimento geoespacial e identificação à distância, que necessitarão de ser completados.
- (27) Uma vez que os modelos reduzidos de aviões são considerados UAS e dado o bom nível de segurança demonstrado pelas operações com esse tipo de aviões em clubes e associações, deve haver uma transição sem descontinuidades a partir dos diferentes sistemas nacionais para o novo quadro regulamentar da União, para que os clubes e as associações de aeromodelismo possam continuar a funcionar como atualmente, assim como a ter em conta as melhores práticas existentes nos Estados-Membros.
- (28) Além disso, tendo em conta o bom nível de segurança alcançado pelas aeronaves da classe C4, tal como previsto no anexo do presente regulamento, as operações de baixo risco dessas aeronaves devem ser autorizadas a decorrer na categoria «aberta». Tais aeronaves, frequentemente utilizadas por operadores de aeromodelos, são comparativamente mais simples do que outras classes de aeronaves não tripuladas, não devendo, por conseguinte, estar sujeitas a requisitos técnicos desproporcionados.
- (29) 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,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece disposições pormenorizadas com vista à operação de sistemas de aeronaves não tripuladas, assim como para o respetivo pessoal, incluindo os pilotos à distância e as organizações envolvidos nessas operações.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, são aplicáveis as definições constantes do Regulamento (UE) 2018/1139.

As seguintes definições são igualmente aplicáveis:

- (1) «Sistema de aeronave não tripulada» («UAS»): uma aeronave não tripulada, acompanhada do equipamento para a controlar à distância;
- (2) «Operador de sistema de aeronave não tripulada» («operador de UAS»): qualquer pessoa singular ou coletiva que utilize ou tencione utilizar um ou mais UAS;
- (3) «Ajuntamentos de pessoas»: manifestações em que as pessoas são incapazes de se distanciar devido à densidade populacional experienciada;

- (4) «Área geográfica do UAS»: uma parte do espaço aéreo estabelecida pela autoridade competente que facilita, restringe ou exclui as operações de UAS, de forma a lidar com riscos relacionados com a segurança operacional, a proteção da privacidade e dos dados pessoais, a segurança contra atos ilícitos ou o ambiente, decorrentes de operações de UAS;
- (5) «Robustez»: a propriedade das medidas de atenuação resultante da combinação do ganho de segurança operacional conseguido pelas medidas de atenuação e o nível de garantia e integridade que o ganho de segurança operacional alcançou;
- (6) «Cenário de referência»: um tipo de operação de UAS na categoria «específica», tal como definido no apêndice 1 do anexo, para o qual foi identificada uma lista precisa de medidas de atenuação de tal modo que a autoridade competente possa ficar satisfeita com as declarações em que os operadores declaram que aplicarão as medidas de atenuação ao executar este tipo de operação;
- (7) «Operação em linha de vista» («VLOS»): um tipo de operação de UAS na qual o piloto à distância é capaz de manter o contacto visual contínuo sem ajudas com a aeronave não tripulada, permitindo ao piloto à distância controlar a trajetória de voo da aeronave não tripulada em relação a outras aeronaves, pessoas e obstáculos, para evitar colisões;
- (8) «Operação para além da linha de vista» («BVLOS»): um tipo de operação de UAS não conduzida em VLOS;
- (9) «Certificado de Operador de UAS Ligeiro» (LUC): um certificado emitido a um operador de UAS por uma autoridade competente, tal como estabelecido na parte C do anexo;
- (10) «Clube ou associação de aeromodelismo»: uma organização legalmente estabelecida num Estado-Membro com o propósito de efetuar voos de recreio, acrobacias aéreas, atividades desportivas ou de competição utilizando UAS;
- (11) «Mercadorias perigosas»: artigos ou substâncias suscetíveis de constituir um perigo para a saúde, a segurança ou o ambiente em caso de incidente ou acidente, que a aeronave não tripulada carregue na sua carga útil, incluindo, nomeadamente:
- (a) explosivos (perigo de explosão em massa, perigo de projeções, perigo de pequena explosão, perigo de incêndio grave, agentes explosivos, explosivos extremamente insensíveis);
 - (b) gases (gás inflamável, gás não inflamável, gás venenoso, oxigénio, perigo por inalação);
 - (c) líquidos inflamáveis (líquidos inflamáveis; combustível, fuelóleo, gasolina);
 - (d) sólidos inflamáveis (sólidos inflamáveis, sólidos espontaneamente inflamáveis, perigosos quando húmidos);
 - (e) agentes oxidantes e peróxidos orgânicos;
 - (f) substâncias tóxicas e infecciosas (veneno, perigo biológico);
 - (g) substâncias radioativas;
 - (h) substâncias corrosivas;
- (12) «Carga útil»: qualquer instrumento, mecanismo, equipamento, peça, aparelho, componente, ou acessório, incluindo equipamento de comunicações, instalado ou ligado à aeronave e não utilizado ou destinado a ser utilizado na operação ou no

controlo de uma aeronave em voo e que não faça parte de uma célula, de um motor ou de uma hélice;

- (13) «Identificação eletrónica à distância»: um sistema que assegura a difusão local de informações acerca de uma aeronave não tripulada em funcionamento, incluindo a marcação da aeronave não tripulada, para que esta informação possa ser obtida sem acesso físico à aeronave;
- (14) «Modo follow-me»: um modo de operação de um UAS em que a aeronave não tripulada segue constantemente o piloto à distância num raio predeterminado;
- (15) «Reconhecimento geoespacial»: uma função que, com base nos dados fornecidos pelos Estados-Membros, detete uma potencial violação das limitações do espaço aéreo e alerte os pilotos à distância, para que estes possam tomar imediatamente medidas no sentido de impedir tal violação;
- (16) «UAS de fabrico caseiro»: um UAS montado ou fabricado para utilização do próprio construtor, excluindo os UAS montados a partir de conjuntos de componentes colocados no mercado sob a forma de conjunto único pronto-a-montar;
- (17) «Operação autónoma»: operação durante a qual uma aeronave não tripulada opera sem que o piloto à distância seja capaz de intervir;
- (18) «Pessoas não envolvidas»: as pessoas que não participam na operação de UAS ou que não conhecem as instruções e as precauções de segurança dadas pelo operador de UAS;
- (19) «Disponibilização no mercado»: a oferta de um produto para distribuição, consumo ou utilização no mercado da União no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;
- (20) «Colocação no mercado»: a primeira disponibilização de um produto no mercado da União;
- (21) «Área de controlo no solo»: a área do solo em que o UAS é operado e dentro da qual o operador de UAS pode assegurar que apenas estejam presentes pessoas envolvidas;
- (22) «Massa máxima à descolagem» («MTOM»): a massa máxima da aeronave não tripulada, incluindo a carga útil e o combustível, tal como definida pelo fabricante ou construtor, à qual a aeronave não tripulada pode ser operada;
- (23) «Planador não tripulado»: uma aeronave não tripulada que é sustentada em voo pela reação dinâmica do ar contra as suas superfícies fixas de elevação, e cujo voo livre não depende de um motor. Pode ser equipada com um motor a utilizar em caso de emergência.

Artigo 3.º

Categorias das operações de UAS

As operações de UAS devem ter lugar nas categorias «aberta», «específica» ou «certificada», definidas respetivamente nos artigos 4.º, 5.º e 6.º, e sujeitas às seguintes condições:

- (a) As operações de UAS na categoria «aberta» não devem ser sujeitas a qualquer licença de exploração prévia, nem a uma declaração operacional do operador de UAS antes da realização da operação;

- (b) As operações de UAS na categoria «específica» devem exigir uma licença de exploração emitida pela autoridade competente nos termos do artigo 12.º ou uma autorização recebida em conformidade com o artigo 16.º, ou, nas circunstâncias definidas no artigo 5.º, n.º 5, uma declaração a fazer por um operador de UAS;
- (c) As operações de UAS na categoria «certificada» devem exigir uma certificação do UAS nos termos do Regulamento (UE) .../... [AD] e a certificação do operador e, sempre que for aplicável, o licenciamento do piloto à distância.

Artigo 4.º

Categoria «aberta» de operações de UAS

1. As operações são classificadas como operações de UAS na categoria «aberta» apenas se forem cumpridos os seguintes requisitos:
 - (a) O UAS pertence a uma das classes estabelecidas no Regulamento (UE) .../... [AD] ou foi construído de forma privada ou satisfaz as condições definidas no artigo 20.º;
 - (b) A aeronave não tripulada tem uma massa máxima à descolagem inferior a 25 kg;
 - (c) O piloto à distância assegura que a aeronave não tripulada é mantida a uma distância segura das pessoas e que não sobrevoa ajuntamentos de pessoas;
 - (d) O piloto à distância mantém sempre a aeronave não tripulada em VLOS, exceto ao voar em modo «follow-me» ou ao utilizar um observador de aeronave não tripulada tal como especificado na parte A do anexo;
 - (e) Durante o voo, a aeronave não tripulada é mantida a menos de 120 metros do ponto mais próximo da superfície da terra, exceto ao sobrevoar um obstáculo, tal como especificado na parte A do anexo;
 - (f) Durante o voo, a aeronave não tripulada não transporta mercadorias perigosas nem deixa cair qualquer material;
2. As operações de UAS na categoria «aberta» devem ser divididas em três subcategorias, em conformidade com os requisitos estabelecidos na parte A do anexo.

Artigo 5.º

Categoria «específica» de operações de UAS

1. Sempre que uma das condições previstas no artigo 4.º ou na parte A do anexo não for cumprida, o operador de UAS é obrigado a obter uma licença de exploração nos termos do artigo 12.º por parte da autoridade competente do Estado-Membro em que está registado.
2. Ao requerer a uma autoridade competente uma licença de exploração nos termos do artigo 12.º, o operador deve efetuar uma avaliação do risco em conformidade com o artigo 11.º e apresentá-la em conjunto com o pedido, incluindo medidas de atenuação adequadas.
3. Em conformidade com a rubrica UAS.SPEC.040 estabelecida na parte B do anexo, a autoridade competente emite a licença de exploração caso considere que os riscos operacionais são devidamente atenuados em conformidade com o artigo 12.º

4. A autoridade competente especifica se a licença de exploração abrange:
 - (a) A aprovação de uma única operação ou de uma série de operações especificadas em termos de tempo ou de local, ou ambos. A licença de exploração deve incluir a lista exata associada das medidas de atenuação;
 - (b) A aprovação de um LUC, em conformidade com a parte C do anexo.
5. Sempre que apresentar uma declaração à autoridade competente do Estado-Membro de registo em conformidade com a rubrica UAS.SPEC.020 estabelecida na parte B do anexo relativamente a uma operação em conformidade com o cenário de referência definido no apêndice 1 do mesmo anexo, o operador de UAS não é obrigado a obter uma licença de exploração em conformidade com o disposto nos n.ºs 1 a 4 do presente artigo, aplicando-se o procedimento estabelecido no artigo 12.º, n.º 5.
6. Não são necessárias licença de exploração nem declaração para:
 - (a) Operadores de UAS titulares de um LUC com privilégios adequados em conformidade com a rubrica UAS.LUC.060 do anexo;
 - (b) Operações efetuadas no âmbito de clubes e associações de aeromodelismo que tenham recebido uma autorização em conformidade com o artigo 16.º

Artigo 6.º

Categoria «certificada» de operações de UAS

1. As operações são classificadas como operações de UAS na categoria «certificada» apenas se forem cumpridos os seguintes requisitos:
 - (a) Se o UAS for certificado nos termos do artigo 40.º, n.º 1, alíneas a), b) e c), do Regulamento (UE) .../... [AD]; e
 - (b) Se a operação for efetuada em qualquer uma das seguintes condições:
 - i. sobre ajuntamentos de pessoas;
 - ii. envolvendo o transporte de pessoas;
 - iii. envolvendo o transporte de mercadorias perigosas, podendo consequentemente resultar num elevado risco para terceiros em caso de acidente.
2. Além disso, as operações de UAS são classificadas na categoria «certificada» sempre que a autoridade competente, com base na avaliação do risco prevista no artigo 11.º, considere que o risco da operação não pode ser adequadamente atenuado sem a certificação do UAS e do respetivo operador e, sempre que tal for aplicável, sem o licenciamento do piloto à distância.

Artigo 7.º

Regras e procedimentos para a operação de UAS

1. As operações de UAS na categoria «aberta» devem obedecer às limitações operacionais estabelecidas na parte A do anexo.
2. As operações de UAS na categoria «específica» devem obedecer às limitações operacionais estabelecidas na licença de exploração tal como se refere no artigo 12.º

ou na autorização a que se refere o artigo 16.º, ou ainda no cenário de referência definido no apêndice 1 do anexo, tal como declarado pelo operador de UAS.

O presente número não se aplica se o operador de UAS for titular de um LUC com privilégios adequados.

As operações de UAS na categoria «específica» devem obedecer aos requisitos operacionais aplicáveis estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 923/2012 da Comissão⁴.

3. As operações de UAS na categoria «certificada» devem obedecer aos requisitos operacionais aplicáveis estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 923/2012 da Comissão, no Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão⁵ e no Regulamento (UE) n.º 1332/2011 da Comissão⁶.

Artigo 8.º

Regras e procedimentos para a competência de pilotos à distância

1. Os pilotos à distância que operem UAS na categoria «aberta» devem cumprir os requisitos de competência estabelecidos na parte A do anexo.
2. Os pilotos à distância que operem UAS na categoria «específica» devem cumprir os requisitos de competência estabelecidos na licença de exploração pela autoridade competente ou no cenário de referência definido no apêndice 1 do anexo ou conforme definido pelo LUC e devem possuir pelo menos as seguintes competências:
 - (a) Capacidade para aplicar procedimentos operacionais (procedimentos normais, de contingência e de emergência, planeamento de voo, inspeções pré e pós-voo);
 - (b) Capacidade para gerir a comunicação aeronáutica;
 - (c) Gestão da trajetória de voo e da automatização das aeronaves não tripuladas;
 - (d) Capacidade de liderança, espírito de equipa e autogestão;
 - (e) Resolução de problemas e tomada de decisões;
 - (f) Conhecimento da situação;
 - (g) Gestão da carga de trabalho;
 - (h) Coordenação ou transferência de responsabilidades, consoante o aplicável.
3. Os pilotos à distância no quadro dos clubes ou associações de aeromodelismo devem cumprir os requisitos mínimos de competência definidos na autorização concedida em conformidade com o artigo 16.º

⁴ Regulamento (UE) n.º 923/2012 da Comissão, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

⁵ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão 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).

⁶ Regulamento (UE) n.º 1332/2011 da Comissão, que estabelece requisitos comuns de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais para a prevenção de colisões no ar (JO L 336 de 20.12.2011, p. 20).

Artigo 9.º
Idade mínima dos pilotos à distância

1. A idade mínima dos pilotos à distância que operem um UAS nas categorias «aberta» e «específica» é de 16 anos.
2. Não é exigida idade mínima para os pilotos à distância:
 - (a) Sempre que operem na subcategoria A1, tal como se especifica na parte A do anexo do presente regulamento, com um UAS da classe C0 definida na parte 1 do anexo do Regulamento (UE) .../... [AD] que constitua um brinquedo na aceção da Diretiva 2009/48/CE;
 - (b) Relativamente a UAS de fabrico caseiro com uma massa máxima à descolagem inferior a 250 g;
 - (c) Sempre que operem sob a supervisão direta de um piloto à distância em conformidade com o disposto no n.º 1 e no artigo 8.º
3. Os Estados-Membros podem reduzir a idade mínima na sequência de uma abordagem baseada no risco tendo em conta riscos específicos associados às operações no seu território:
 - (a) Para os pilotos à distância que operem na categoria «aberta» até menos quatro anos;
 - (b) Para os pilotos à distância que operem na categoria «específica» até menos dois anos.
4. Sempre que um Estado-Membro reduza a idade mínima exigível aos pilotos à distância, estes só podem operar um UAS no território desse Estado-Membro.
5. Os Estados-Membros podem definir uma idade mínima diferente exigível aos pilotos à distância que operem no âmbito de clubes ou associações de aeromodelismo na autorização emitida em conformidade com o artigo 16.º

Artigo 10.º
Regras e procedimentos para a aeronavegabilidade de UAS

À exceção dos UAS de fabrico caseiro, ou dos UAS utilizados para as operações referidas no artigo 16.º, ou que satisfaçam as condições definidas no artigo 20.º, os UAS utilizados nas operações estabelecidas no presente regulamento devem cumprir os requisitos técnicos e as regras e procedimentos aplicáveis à aeronavegabilidade definidos nos atos delegados adotados nos termos do artigo 58.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

Artigo 11.º
Regras de realização de uma avaliação do risco operacional

1. A avaliação do risco operacional deve:
 - (a) Descrever as características da operação de UAS;
 - (b) Propor objetivos de segurança operacional adequados;
 - (c) Identificar os riscos da operação no solo e no ar tendo em conta o conjunto dos seguintes elementos:

- i. em que medida a atividade constitui um perigo para terceiros ou para os bens no solo;
 - ii. a complexidade, o desempenho e as características operacionais da aeronave não tripulada envolvida;
 - iii. objetivo do voo, tipo de UAS, probabilidade de colisão com outra aeronave e classe de espaço aéreo utilizada;
 - iv. tipo, escala e complexidade da operação ou da atividade de UAS, incluindo, se for caso disso, a dimensão e o tipo de tráfego gerido pela organização ou pessoa responsável;
 - v. em que medida as pessoas afetadas pelos riscos envolvidos na operação de UAS estão em condições de avaliar e de exercer um controlo sobre esses riscos;
 - (d) Identificar uma gama de possíveis medidas de atenuação do risco;
 - (e) Determinar o nível necessário de robustez das medidas de atenuação selecionadas de modo a que a operação possa ser conduzida com segurança.
2. A descrição da operação de UAS deve incluir pelo menos os seguintes elementos:
- (a) A natureza das atividades exercidas;
 - (b) A área operacional e geográfica da operação pretendida, nomeadamente qual a população sobrevoada, orografia, tipos de espaço aéreo, volume do espaço aéreo em que a operação terá lugar e qual o volume de espaço aéreo conservado para servir como tampão de risco necessário, incluindo os requisitos operacionais para as áreas geográficas;
 - (c) A complexidade da operação, especialmente qual o planeamento e a execução, as competências do pessoal, experiência e composição, meios técnicos requeridos para condução da operação;
 - (d) As características técnicas do UAS, incluindo o seu desempenho tendo em conta as condições da operação prevista e, se aplicável, o respetivo número de registo;
 - (e) A competência do pessoal para conduzir a operação, incluindo a sua composição, funções, responsabilidades, formação e experiência recente.
3. A avaliação deve propor uma meta de segurança operacional equivalente ao nível de segurança operacional na aviação, em virtude das características específicas da operação de UAS.
4. A identificação dos riscos deve incluir a determinação dos seguintes elementos:
- (a) Risco não atenuado da operação no solo, tendo em conta o tipo de operação e as condições em que esta tem lugar, incluindo pelo menos os seguintes critérios:
 - i. VLOS ou BVLOS;
 - ii. densidade populacional das áreas sobrevoadas;
 - iii. sobrevoos de ajuntamentos de pessoas;
 - iv. características dimensionais da aeronave não tripulada;
 - (b) Risco aéreo não atenuado da operação, tendo em conta o seguinte:

- i. volume exato de espaço aéreo onde a operação terá lugar, prolongado por um volume de espaço aéreo necessário para procedimentos de contingência;
 - ii. classe do espaço aéreo;
 - iii. impacto no restante tráfego aéreo e na gestão do tráfego aéreo (ATM) e, nomeadamente:
 - altitude da operação;
 - espaço aéreo controlado *versus* não controlado;
 - contexto de aeródromo ou não;
 - espaço aéreo sobre contexto urbano *versus* rural;
 - separação em relação a outro tipo de tráfego.
- 5. A identificação das medidas de atenuação possíveis necessárias para cumprir o objetivo de segurança operacional proposto devem ter em conta as seguintes possibilidades:
 - (a) medidas de confinamento para as pessoas no solo;
 - (b) limitações operacionais estratégicas da operação de UAS, a saber:
 - i. restrição dos volumes geográficos onde a operação é realizada;
 - ii. restrição da duração ou do escalonamento da faixa horária em que a operação tem lugar;
 - (c) Atenuação estratégica através de regras de voo comuns ou de uma estrutura e de serviços comuns do espaço aéreo;
 - (d) Capacidade de lidar com eventuais condições de operação adversas;
 - (e) Fatores de organização tais como procedimentos operacionais e de manutenção elaborados pelo operador de UAS e procedimentos de manutenção em conformidade com o manual de instruções do fabricante;
 - (f) Nível de competência e especialização do pessoal envolvido na segurança operacional do voo;
 - (g) Risco de erro humano na aplicação dos procedimentos operacionais;
 - (h) Características de conceção e desempenho do UAS, nomeadamente:
 - i. disponibilidade de meios para reduzir os riscos de colisão;
 - ii. disponibilidade dos sistemas para limitar a energia de impacto ou a frangibilidade da aeronave não tripulada;
 - iii. conceção do UAS de acordo com normas reconhecidas e à prova de avarias.
- 6. A robustez das medidas de atenuação propostas deve ser avaliada de forma a determinar se são proporcionais aos objetivos de segurança operacional e aos riscos da operação pretendida, nomeadamente para garantir que todas as fases da operação são seguras.

Artigo 12.º

Autorização de operações na categoria «específica»

1. A autoridade competente deve avaliar a avaliação dos riscos e a solidez das medidas de atenuação que o operador do UAS propõe a fim de manter segura a operação do UAS em todas as fases do voo.
2. A autoridade competente deve conceder uma licença de exploração quando a avaliação concluir que:
 - (a) Os objetivos de segurança operacional têm em conta os riscos da operação;
 - (b) A combinação de medidas de atenuação relativas às condições operacionais para a execução das operações, a competência do pessoal envolvido e as características técnicas das aeronaves não tripuladas são adequadas e suficientemente robustas para manter a operação em segurança tendo em conta os riscos no solo e no ar identificados;
 - (c) O operador do UAS providenciou uma declaração onde confirma que a operação pretendida cumpre todas as regras nacionais e da União que lhe são aplicáveis, em especial em matéria de privacidade, proteção de dados, responsabilidade civil, seguros, segurança contra atos ilícitos e proteção do ambiente.
3. Sempre que a operação não for considerada suficientemente segura, a autoridade competente informa disso o requerente, facultando as razões da sua recusa em emitir a licença de exploração.
4. A licença de exploração concedida pela autoridade competente deve incluir:
 - (a) O âmbito da autorização;
 - (b) As condições «específicas» aplicáveis:
 - i. à operação do UAS e às limitações operacionais;
 - ii. à competência exigida do operador do UAS e, sempre que aplicável, aos pilotos à distância;
 - iii. às características técnicas do UAS, incluindo a certificação do UAS, se for caso disso;
 - (c) Os seguintes elementos:
 - i. número de registo do operador do UAS e características técnicas do UAS;
 - ii. referência à avaliação do risco operacional desenvolvida pelo operador do UAS;
 - iii. limites operacionais e condições de operação;
 - iv. medidas de atenuação que o operador do UAS tem de aplicar;
 - v. locais em que a operação está autorizada a ter lugar e quaisquer outros locais de um Estado-Membro em conformidade com o artigo 13.º;
 - vi. todos os documentos e registos relevantes para o tipo de operação e o tipo de eventos que devem ser comunicados além dos definidos no Regulamento (UE) n.º 376/2014.

5. Após receção da declaração a que se refere o artigo 5.º, n.º 5, a autoridade competente:
 - (a) Verifica se esta contém todos os elementos estabelecidos no ponto 2 da rubrica UAS.SPEC.020 do anexo;
 - (b) Em caso afirmativo, faculta ao operador de UAS uma confirmação da receção e da completude sem demora injustificada, para que o operador possa dar início à operação.

Artigo 13.º

Operações transfronteiriças ou fora do Estado de registo

1. Sempre que pretenda realizar uma operação na categoria «específica» para a qual já tenha sido concedida uma licença de exploração em conformidade com o artigo 12.º e que se pretende tenha lugar parcial ou inteiramente no espaço aéreo de um Estado-Membro que não o de registo, o operador de UAS deve facultar à autoridade competente do Estado-Membro da pretendida operação um pedido que inclua as seguintes informações:
 - (a) Cópia da licença de exploração concedida ao operador de UAS em conformidade com o artigo 12.º; e
 - (b) Local/ais da pretendida operação, incluindo as medidas de atenuação atualizadas, caso seja necessário, para fazer face aos riscos identificados nos termos do artigo 11.º, n.º 2, alínea b), específicos do espaço aéreo, terreno e características demográficas, assim como condições climáticas.
2. Após receção do pedido previsto no n.º 1, a autoridade competente do Estado-Membro de pretendida operação avalia-o sem demora injustificada e faculta à autoridade competente do Estado-Membro de registo e ao operador de UAS uma confirmação de que as medidas de atenuação atualizadas a que se refere o n.º 1, alínea b), são satisfatórias para a operação no local pretendido. Após receção dessa confirmação, o operador de UAS pode dar início à pretendida operação e o Estado-Membro de registo deve registar as medidas de atenuação atualizadas que o operador de UAS deve aplicar na licença de exploração emitida em conformidade com o artigo 12.º
3. Sempre que pretenda realizar uma operação na categoria «específica» para a qual já tenha sido apresentada uma declaração em conformidade com o artigo 5.º, n.º 5, e que se pretende tenha lugar parcial ou inteiramente no espaço aéreo de um Estado-Membro que não o de registo, o operador de UAS deve facultar à autoridade competente do Estado-Membro da pretendida operação uma cópia da declaração apresentada ao Estado-Membro de registo, assim como uma cópia da confirmação de receção e completude.

Artigo 14.º

Registo de operadores de UAS e de UAS certificados

1. Os Estados-Membros estabelecem e mantêm sistemas de registo exatos para os UAS cuja conceção esteja sujeita a certificação e para os operadores de UAS cuja operação possa representar um risco para a segurança operacional, a segurança contra atos ilícitos, a proteção da privacidade, a proteção de dados pessoais ou do ambiente.

2. Os sistemas de registo dos operadores de UAS devem contar com campos para a introdução e troca das seguintes informações:
 - (a) Nome completo e data de nascimento das pessoas singulares e nome e número de identificação das pessoas coletivas;
 - (b) Endereço dos operadores de UAS;
 - (c) Endereço de correio eletrónico e número de telefone;
 - (d) Número de apólice de seguro do UAS se requerido pelo direito nacional ou da União;
 - (e) Confirmação por parte das pessoas coletivas da seguinte declaração: «Todo o pessoal diretamente envolvido nas operações é competente para desempenhar as suas funções e os UAS serão operados apenas por pilotos à distância com o nível de competência apropriado»;
 - (f) Licenças de exploração e LUC concedidas e declarações seguidas de uma confirmação em conformidade com o artigo 12.º, n.º 5, alínea b).
3. Os sistemas de registo de aeronaves não tripuladas cuja conceção esteja sujeita a certificação devem contar com campos para a introdução e troca das seguintes informações:
 - (a) Nome do fabricante;
 - (b) Designação dada pelo fabricante à aeronave não tripulada;
 - (c) Número de série da aeronave não tripulada;
 - (d) Nome completo, endereço de correio eletrónico e número de telefone da pessoa singular ou coletiva em cujo nome está registada a aeronave não tripulada.
4. Os Estados-Membros devem assegurar que os sistemas de registo são digitais e interoperáveis e permitem o acesso mútuo e a troca de informações através do repositório referido no artigo 74.º do Regulamento (UE) 2018/1139.
5. Os operadores da UAS devem registar-se:
 - (a) Quando operam na categoria «aberta» qualquer uma das seguintes aeronaves não tripuladas:
 - i. com uma MTOM igual ou superior a 250 g ou, que em caso de impacto possa transferir a uma pessoa uma energia cinética superior a 80 Joules;
 - ii. equipada com um sensor capaz de capturar dados pessoais, exceto se cumprir a Diretiva 2009/48/CE relativa à segurança dos brinquedos⁷.
 - (b) Quando operam na categoria «específica» uma aeronave não tripulada de qualquer massa.
6. Os operadores de UAS devem registar-se no Estado-Membro onde têm a sua residência, quando forem pessoas singulares, ou onde têm o seu estabelecimento principal, no caso das pessoas coletivas, e assegurar que as suas informações de registo são exatas. Um operador de UAS não pode estar registado em mais do que um Estado-Membro simultaneamente.

⁷

Diretiva 2009/48/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativa à segurança dos brinquedos (JO L 170 de 30.6.2009, p. 1).

Os Estados-Membros devem emitir um número de registo digital único para os operadores de UAS e para os UAS que requerem registo, permitindo a sua identificação individual.

O número de registo dos operadores de UAS deve ser estabelecido com base em normas que suportem a interoperabilidade dos sistemas de registo;

7. O proprietário de uma aeronave não tripulada cuja conceção seja sujeita a certificação deve registar a aeronave não tripulada.

A nacionalidade e a matrícula de uma aeronave não tripulada devem ser estabelecidas em conformidade com o anexo 7 da OACI. Uma aeronave não tripulada não pode estar registada em mais do que um Estado simultaneamente.

8. Os operadores de UAS podem apor o seu número de registo em todas as aeronaves não tripuladas que satisfaçam as condições descritas no n.º 5.

Artigo 15.º

Condições operacionais para as áreas geográficas de UAS

1. Ao definir áreas geográficas de UAS por motivos de segurança operacional, segurança contra atos ilícitos, proteção da privacidade ou do ambiente, os Estados-Membros podem:
 - (a) Proibir determinadas ou todas as operações de UAS, requerer condições particulares para determinadas operações ou para todas as operações de UAS, ou requerer uma licença de exploração prévia para determinadas operações ou para todas as operações de UAS;
 - (b) Sujeitar as operações de UAS a normas ambientais específicas;
 - (c) Permitir o acesso apenas a determinadas classes de UAS;
 - (d) Permitir o acesso apenas a UAS equipados com determinadas características técnicas, nomeadamente sistemas de identificação à distância ou sistemas de reconhecimento geoespacial.
2. Com base numa avaliação do risco efetuada pela autoridade competente, os Estados-Membros podem designar determinadas áreas geográficas em que as operações de UAS estão isentas de um ou mais requisitos da categoria «aberta».
3. Sempre que, nos termos dos n.ºs 1 ou 2 os Estados-Membros definem as áreas geográficas de UAS, para efeitos de reconhecimento geoespacial devem assegurar que as informações sobre as áreas geográficas de UAS, incluindo o respetivo período de validade, são publicadas num formato digital único comum.

Artigo 16.º

Operações de UAS no quadro de clubes e associações de aeromodelismo

1. A pedido de um clube ou associação de aeromodelismo, a autoridade competente pode emitir uma autorização para operações de UAS no âmbito de clubes e associações de aeromodelismo.
2. A autorização referida no n.º 1 é emitida em conformidade com:
 - (a) Normas nacionais pertinentes;

- (b) Procedimentos estabelecidos, estrutura organizativa e sistema de gestão do clube ou associação de aeromodelismo, assegurando que:
 - i. os pilotos à distância no quadro dos clubes ou associações de aeromodelismo são informados das condições e limitações definidos na autorização emitida pela autoridade competente;
 - ii. os pilotos à distância no quadro dos clubes ou associações de aeromodelismo são assistidos na obtenção da competência mínima requerida para operar o UAS de forma segura e de acordo com as condições e limitações definidas na autorização;
 - iii. o clube ou associação de aeromodelismo toma as medidas adequadas quando informado de que um piloto à distância a operar no quadro de clubes ou associações de aeromodelismo não cumpre as condições e limitações definidas na autorização e, se necessário, informa a autoridade competente;
 - iv. o clube ou associação de aeromodelismo providencia, a pedido da autoridade competente, a documentação necessária para efeitos de supervisão e monitorização.
- 3. A autorização a que se refere o n.º 1 deve especificar as condições em que as operações no quadro de clubes ou associações de aeromodelismo podem ser realizadas e devem ser limitadas ao território do Estado-Membro em que são emitidas.
- 4. Os Estados-Membros podem permitir que os clubes e associações de aeromodelismo registem os seus membros nos sistemas de registo estabelecidos em conformidade com o artigo 14.º por sua conta. Se não for o caso, os membros de clubes e associações de aeromodelismo devem registar-se em conformidade com o artigo 14.º

Artigo 17.º

Designação da autoridade competente

- 1. Cada Estado-Membro deve designar uma ou mais entidades como autoridade competente para as funções referidas no artigo 18.º
- 2. Sempre que um Estado-Membro designe mais do que uma entidade como autoridade competente deve:
 - (a) Definir claramente as áreas de competência de cada autoridade competente em termos de responsabilidades;
 - (b) Estabelecer um mecanismo de coordenação adequado entre essas entidades a fim de assegurar a supervisão efetiva de todas as organizações e pessoas abrangidas pelo presente regulamento.

Artigo 18.º

Funções da autoridade competente

A autoridade competente é responsável:

- (a) Pela execução do presente regulamento;

- (b) Pela emissão, suspensão ou revogação dos certificados dos operadores de UAS e das licenças de pilotos à distância que operem dentro da categoria «certificada» de operações de UAS;
- (c) Pela emissão, aos pilotos à distância, de uma prova da conclusão de um exame de conhecimentos teóricos em linha em conformidade com as rubricas UAS.OPEN.020 e UAS.OPEN.040 do anexo e pela emissão, alteração, suspensão, limitação ou revogação dos certificados de competência de pilotos à distância em conformidade com a rubrica UAS.OPEN.030 do anexo;
- (d) Pela emissão, alteração, suspensão, limitação ou revogação das licenças de exploração e dos LUC e pela verificação da completude das declarações, necessários para realizar operações de UAS na categoria «específica» de operações de UAS;
- (e) Pela conservação de documentos, registos e relatórios relativos a licenças de exploração de UAS, declarações, certificados de competência de pilotos à distância e LUC;
- (f) Por tornar disponíveis, num formato digital único comum, informações sobre as áreas geográficas de UAS identificadas pelos Estados-Membros e estabelecidas no espaço aéreo nacional do seu Estado;
- (g) Pela emissão de uma confirmação de receção e completude em conformidade com o artigo 12.º, n.º 5, alínea b), ou uma confirmação em conformidade com o artigo 13.º, n.º 2;
- (h) Pelo desenvolvimento de um sistema de supervisão baseado no riscos para:
 - i. operadores de UAS que tenham apresentado uma declaração ou que sejam titulares de uma licença de exploração ou de um LUC;
 - ii. clubes e associações de aeromodelismo que sejam titulares de uma autorização a que se refere o artigo 16.º;
- (i) Por operações que não pertençam à categoria «aberta», que estabeleçam um planeamento de auditorias baseado no perfil de risco, no nível de conformidade e no desempenho em termos de segurança operacional dos operadores de UAS que tenham apresentado uma declaração, ou que sejam titulares de um certificado emitido pela autoridade competente;
- (j) Por operações que não pertençam à categoria «aberta», que realizem inspeções em relação aos operadores de UAS que tenham apresentado uma declaração ou sejam titulares de um certificado emitido pela autoridade competente que procede às inspeções dos UAS e assegura que os operadores de UAS e os pilotos à distância cumprem o presente regulamento;
- (k) Pela implementação de um sistema para detetar e examinar incidentes de não cumprimento por operadores de UAS a operar nas categorias «aberta» ou «específica» e comunicados em conformidade com o artigo 19.º, n.º 2;
- (l) Por facultar aos operadores de UAS informações e orientações para promoção da segurança operacional das operações de UAS;
- (m) Por estabelecer e manter sistemas de registo para os UAS cuja conceção esteja sujeita a certificação e para os operadores de UAS cuja operação possa representar um risco para a segurança operacional, a segurança contra atos

ilícitos, a proteção da privacidade, a proteção de dados pessoais ou do ambiente.

Artigo 19.º

Informações em matéria de segurança operacional

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros e as autoridades de fiscalização e controlo do mercado referidas no artigo 36.º do Regulamento (UE) .../... [AD] cooperam em matéria de segurança operacional e estabelecem procedimentos para o intercâmbio eficiente de informações nessa matéria.
2. Cada operador de UAS deve comunicar à autoridade competente qualquer ocorrência relacionada com a segurança operacional e qualquer troca de informações relativa aos seus UAS em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸.
3. A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («Agência») e as autoridades competentes recolhem, analisam e publicam informações em matéria de segurança operacional relativas aos UAS no seu território em conformidade com o artigo 119.º do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os respetivos atos de execução.
4. Após receção de qualquer das informações referidas nos n.ºs 1, 2 ou 3, a Agência e a autoridade competente tomam as medidas necessárias para resolver quaisquer questões de segurança operacional com base nos dados mais fidedignos e na melhor análise que for possível, tendo em conta as interdependências entre os diferentes domínios da segurança operacional da aviação, e entre a segurança operacional da aviação, a cibersegurança e outros domínios técnicos dos normativos da aviação.
5. Sempre que a autoridade competente ou a Agência tomarem medidas em conformidade com o n.º 4, notificam imediatamente todas as partes interessadas e as organizações que precisem de cumprir essas medidas em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os seus atos de execução.

Artigo 20.º

Disposições particulares relativas à utilização de determinados UAS na categoria «aberta»

Os tipos de UAS na aceção da Decisão n.º 768/2008/CE⁹, que não cumprem o disposto no Regulamento (UE) .../... [AD] e que não sejam de fabrico caseiro, podem continuar a ser operados nas condições seguintes, sempre que já tenham sido colocados no mercado antes de [...] [SP: *inserir data três anos após a data de entrada em vigor do Regulamento (UE) .../...*]:

- (a) Na subcategoria A1 definida na parte A do anexo, desde que a aeronave não tripulada tenha uma massa máxima à descolagem inferior a 250 g, incluindo a sua carga útil;

⁸ Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18).

⁹ Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos, e que revoga a Decisão 93/465/CEE (JO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

- (b) Na subcategoria A3 definida na parte A do anexo, desde que a aeronave não tripulada tenha uma massa máxima à decolagem inferior a 25 kg, incluindo a sua carga útil e o combustível.

Artigo 21.º

Adaptação das autorizações, declarações e certificados

1. As autorizações concedidas aos operadores de UAS, os certificados de competência de piloto à distância e as declarações feitas por operadores de UAS ou documentação equivalente, emitida com base no direito nacional, devem permanecer válidos até [SP: *inserir data dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento*].
2. Até [SP: *inserir data dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento*] os Estados-Membros devem converter os seus atuais certificados de competência de piloto à distância e as suas autorizações de operadores de UAS ou as suas declarações, ou documentação equivalente, incluindo os emitidos até essa data, em conformidade com o presente regulamento.
3. Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, as operações de UAS conduzidas no quadro de clubes e associações de aeromodelismo devem poder continuar a decorrer em conformidade com as normas nacionais relevantes e sem uma autorização em conformidade com o artigo 16.º até [SP: *inserir data três anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento*].

Artigo 22.º

Disposições transitórias

Sem prejuízo do disposto no artigo 20.º, a utilização de UAS na categoria «aberta» que não cumpram os requisitos constantes das partes 1 a 5 do anexo do Regulamento (UE) .../... [AD] deve ser permitida por um período de transição de dois anos com início um ano após a data de entrada em vigor do presente regulamento, nas seguintes condições:

- (a) As aeronaves não tripuladas com uma massa máxima à decolagem inferior a 500 g são operadas de acordo com os requisitos operacionais estabelecidos na parte A, rubrica UAS.OPEN.020, ponto 1, do anexo, por um piloto à distância com um nível de competência definido pelo Estado-Membro em causa;
- (b) As aeronaves não tripuladas com uma massa máxima à decolagem inferior a 2 kg são operadas mantendo uma distância mínima horizontal de 50 metros das pessoas e os pilotos à distância têm um nível de competência pelo menos equivalente ao estabelecido na parte A, rubrica UAS.OPEN.030, ponto 2, do anexo;
- (c) As aeronaves não tripuladas com uma massa máxima à decolagem inferior a 25 kg são operadas dentro dos requisitos operacionais definidos na rubrica UAS.OPEN.040, pontos 1 e 2, e os pilotos à distância têm um nível de competência pelo menos equivalente ao estabelecido na parte A, rubrica UAS.OPEN.020, ponto 4, alínea b), do anexo;

Artigo 23.º

Entrada em vigor e aplicação

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

O presente regulamento é aplicável a partir de [SP: inserir um ano após a entrada em vigor do presente regulamento].

2. O artigo 5.º, n.º 5, é aplicável a partir da data em que o apêndice 1 do anexo for alterado a fim de incluir os cenários de referência aplicáveis. Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 5, os Estados-Membros podem aceitar declarações por parte de operadores de UAS com base em cenários de referência nacionais, caso esses cenários cumpram os requisitos da rubrica UAS.SPEC.020 do anexo até que o presente regulamento seja alterado a fim de incluir o cenário de referência no apêndice 1 do anexo.

3. O artigo 15.º, n.º 3, aplica-se a partir de [SP: inserir data dois anos após a data de entrada em vigor].

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

Feito em Bruxelas, em 24.5.2019

Pela Comissão

O Presidente
Jean-Claude JUNCKER