

PT

PT

PT

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de ()

que altera o Regulamento (CE) N° 1592/2002 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação a fim de alargar o seu âmbito à regulamentação das operações aéreas, do licenciamento de pilotos e das aeronaves de países terceiros

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Tendo consultado o Comité das Regiões³,

Nos termos do procedimento previsto no artigo 251° do Tratado⁴,

Considerando o seguinte:

- (1) O segundo considerando do Regulamento (CE) n° 1592/2002⁵ especifica, nomeadamente, que devem ser definidos os requisitos essenciais necessários para abranger as operações aéreas e o licenciamento de tripulações e a sua aplicação a aeronaves de países terceiros; o seu artigo 7° exige que, com a maior brevidade possível, a Comissão apresente ao Parlamento Europeu e ao Conselho propostas respeitantes aos princípios básicos, à aplicabilidade e aos requisitos essenciais tendo em vista a regulamentação das pessoas e entidades envolvidas na exploração de aeronaves.
- (2) O âmbito da acção da Comunidade deverá ser claramente definido de modo a que as pessoas, as entidades e os produtos abrangidos pelo presente Regulamento e pelas normas aprovadas para a sua execução possam ser identificados sem ambiguidade; esse âmbito é mais bem definido por referência a uma lista de aeronaves cujas operações ficam excluídas da acção comunitária; a lista de aeronaves excluídas tal

¹ A publicar

² A publicar

³ A publicar

⁴ A publicar

⁵ JO L 240, 7.9.2002, p. 1.

como é definida no anexo II do Regulamento (CE) nº 1592/2002 deverá ser utilizada para esse efeito, sob reserva de alterações destinadas a facilitar a sua compreensão.

- (3) Os cidadãos europeus devem usufruir em permanência de um nível de protecção elevado e uniforme, pelo que as aeronaves de países terceiros exploradas no território em que o Tratado é aplicável, com destino a este território ou a partir dele, devem estar sujeitas a uma supervisão adequada a nível comunitário.
- (4) A Comunidade deve definir, de acordo com as normas estabelecidas pela Convenção de Chicago, requisitos essenciais aplicáveis às pessoas e entidades envolvidas na exploração de aeronaves, bem como às pessoas e aos produtos envolvidos na formação e nos exames médicos dos pilotos; tais requisitos deverão ser definidos sempre que necessários para a regulamentação dos mecânicos de voo. A Comissão deve ser habilitada a elaborar as normas de execução necessárias.
- (5) O funcionamento eficaz de uma segurança da aviação civil comunitária nos domínios abrangidos pelo presente regulamento requer uma cooperação reforçada entre a Comunidade, os Estados-Membros e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de modo a que as situações de falta de segurança sejam detectadas e se tomem as medidas de correcção que forem necessárias.
- (6) A promoção de uma cultura de segurança e o correcto funcionamento de um sistema regulamentar nos domínios abrangidos pelo presente regulamento exigem que os incidentes e ocorrências sejam espontaneamente comunicados pelas pessoas que os testemunham; essa comunicação seria facilitada pela criação de um ambiente não repressivo, devendo ser tomadas medidas adequadas a nível dos Estados-Membros para assegurar a protecção dessas informações e de quem as comunica.
- (7) Em conformidade com os princípios de boa governação, os organismos de avaliação adequadamente acreditados deverão estar habilitados a conceder licenças aos pilotos envolvidos em operações de carácter recreativo.
- (8) Para poder prestar uma assistência adequada à Comunidade, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação deverá poder conceder, ela própria, certificados a pessoas, entidades e produtos abrangidos pelo presente regulamento, sempre que a acção centralizada seja mais eficiente do que a certificação a nível dos Estados-Membros; a Agência deverá estar, pela mesma razão, habilitada a tomar decisões relativas à exploração das aeronaves, à qualificação das tripulações ou à segurança das aeronaves de países terceiros, quando esta for a melhor maneira de garantir a uniformidade e facilitar o funcionamento do mercado interno; à Agência deverá ser conferida a autoridade necessária para desempenhar estas funções.
- (9) Deverão ser introduzidas alterações em vários artigos do Regulamento (CE) nº 1592/2002 para oferecer a protecção necessária às pessoas regulamentadas, sempre que a Agência tome decisões que as afectem, ao abrigo do presente regulamento; deverão ser introduzidas novas definições para facilitar a compreensão dos artigos aditados ao dito regulamento.
- (10) Em conformidade com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade consagrados no artigo 5º do Tratado, os objectivos da acção encarada, nomeadamente a criação e aplicação uniforme de normas comuns para a regulamentação do licenciamento das tripulações, das operações aéreas e das aeronaves de países terceiros, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, e podem,

por conseguinte, devido à dimensão ou aos efeitos da acção prevista, ser melhor alcançados a nível comunitário. O presente regulamento limita-se ao mínimo exigido para alcançar esses objectivos e não excede o necessário para esse efeito.

- (11) O presente regulamento estabelece um quadro amplo e adequado para a supervisão das aeronaves de países terceiros quando exploradas no território abrangido pelo Tratado, com destino a este território ou a partir dele. Convirá, pois, revogar oportunamente a Directiva 2004/36/CE⁶ relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários.
- (12) As medidas previstas no presente regulamento baseiam-se no parecer emitido pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação⁷ em conformidade com o n.º 2, alínea b), do artigo 12.º e o n.º 1 do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 1592/2002.
- (13) O Regulamento (CE) n.º 1592/2002 deve ser alterado em conformidade,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 1592/2002 é alterado do seguinte modo:

1. Ao artigo 3.º, são aditadas as seguintes alíneas h) a n):

- “(h) “Operador”: toda e qualquer pessoa singular ou colectiva que explore ou pretenda explorar uma ou mais aeronaves.
- (i) “Operação comercial”: uma actividade aeronáutica remunerada abrangida por um contrato entre um operador e um cliente, em que o cliente não é, directa ou indirectamente, proprietário da aeronave utilizada para efeitos deste contrato e o operador não é, directa ou indirectamente, um empregado do cliente.
- (j) “Aeronave a motor complexa”:
 - (i) um avião:
 - com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou;
 - com uma configuração máxima aprovada superior a 9 lugares ou;
 - certificado para funcionar com uma tripulação mínima de 2 pilotos ou;
 - equipado com (um) motor(es) turbo-jacto(s); ou
 - (ii) um helicóptero:
 - com uma massa máxima à descolagem superior a 3 175kg ou;
 - com uma configuração máxima aprovada superior a 5 lugares ou;

⁶ JO L 143, 30.4.2004, p. 76.

⁷ Parecer da Agência Europeia para a Segurança da Aviação 3/2004, XXXX

- certificada para funcionar com uma tripulação mínima de 2 pilotos; ou
- (iii) uma aeronave de rotor inclinável.
- (k) “Operação de recreio”: uma operação não comercial com uma aeronave a motor não complexa.
- (l) “Organismo de avaliação”: um organismo que pode avaliar a conformidade das pessoas singulares ou colectivas com as regras estabelecidas para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais e emitir o certificado correspondente.
- (m) “Equipamento de simulação para fins de formação”: qualquer tipo de dispositivo em que as condições de voo são simuladas em terra; incluem-se os simuladores de voo, os aparelhos de treino de voo, os aparelhos de treino de procedimentos de voo e navegação e os dispositivos de formação na utilização dos instrumentos básicos.
- (n) “Qualificação”: uma declaração inserida numa licença de piloto, que estabelece as condições especiais, as prerrogativas ou limitações referentes a essa licença.

2. O artigo 4º é alterado do seguinte modo:

- (a) As alíneas b) e c) do nº 1 passam a ter a seguinte redacção:
 - “(b) Registadas num Estado-Membro, a não ser que a sua supervisão regulamentar de segurança tenha sido delegada num país terceiro e que não sejam utilizadas por um operador comunitário, ou
 - (c) Registadas num país terceiro e utilizadas no território dos Estados-Membros por um operador estabelecido ou residente na Comunidade”;
- (b) ao nº 1 é aditada a seguinte alínea d):
 - “(d) Registadas num país terceiro e utilizadas por um operador de um país terceiro no território de um Estado-Membro”.
- (c) O último período do nº 1 passa a ter a seguinte redacção:
 - “devem obedecer ao presente regulamento.”
- (d) Os nºs 2 e 3 passam a ter a seguinte redacção:
 - “2. As pessoas envolvidas na exploração das aeronaves referidas nas alíneas b) e c) do nº 1 devem obedecer ao presente regulamento.
 - 3. As operações de aeronaves referidas nas alíneas b), c) e d) do nº 1 devem obedecer ao presente regulamento”.
- (e) É aditado o seguinte nº 4:
 - “4. Os nºs 1, 2 e 3 não são aplicáveis às aeronaves referidas no anexo II.”
- (f) O nº 3 passa a ser o nº 5.

3. O artigo 5º é alterado do seguinte modo:

- (a) O nº 2 passa a ter a seguinte redacção:
- “2. O cumprimento dos requisitos, para as aeronaves referidas no nº 1, alínea b), do artigo 4º, bem como para os produtos, peças e equipamentos nelas instalados, será efectuado do seguinte modo.”
- (b) A alínea d) do nº 2 passa a ter a seguinte redacção:
- “(d) As entidades responsáveis pela manutenção de produtos, peças e equipamentos devem demonstrar as suas capacidades e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com as suas prerrogativas. Salvo disposição em contrário, essas capacidades e meios devem ser reconhecidas mediante a emissão de uma certificação da entidade. As prerrogativas concedidas às entidades certificadas e o âmbito da certificação deverão ser especificados no Caderno de Certificação.”
- c) ao nº 2 é aditada a alínea e) seguinte:
- “(e) As entidades responsáveis pela concepção e o fabrico de produtos, peças e equipamentos devem demonstrar as suas capacidades e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com as suas prerrogativas. Salvo disposição em contrário, essas capacidades e meios devem ser reconhecidas mediante a emissão de uma certificação da entidade. As prerrogativas concedidas às entidades certificadas e o âmbito da certificação deverão ser especificados no Caderno de Certificação.”
- (d) as alíneas e) e f) do nº 2 passam a ser as alíneas f) e (g);
- (e) é aditado o seguinte nº 3:
- “3. As aeronaves referidas no nº 1, alínea a), do artigo 4º, bem como os produtos, peças e equipamentos nelas instalados cumprirão o disposto no nº 2, alíneas a), b) e e).”
- (f) O parágrafo inicial do nº 3 passa a ter a seguinte redacção:
- “Em derrogação do disposto nos nºs 1, 2 e 3:”
- (g) ao nº 4 é aditada a seguinte alínea j):
- “(j) A forma como as aeronaves referidas no nº 1, alíneas c) e d), do artigo 4º demonstrarão que cumprem os requisitos essenciais.”
- (h) O parágrafo inicial do nº 5 passa a ter a seguinte redacção:
- “Ao estabelecer as normas de execução a que se refere o nº 5, a Comissão zelará especificamente por que estas:”
- (i) ao nº 5 é aditada a seguinte alínea d):
- “(d) Não imponham às aeronaves referidas no nº 1, alíneas c) e d), do artigo 4º requisitos incompatíveis com as obrigações dos Estados-Membros no âmbito da ICAO.”

(j) Os nºs 3, 4 e 5 passam a ser os nºs 4, 5 e 6.

4. O artigo 7º passa a ter a seguinte redacção:

“Artigo 7º

Licenciamento da tripulação

1. As tripulações envolvidas na exploração das aeronaves referidas no nº 1, alíneas b) e c) do artigo 4º e as entidades, os equipamentos de simulação para fins de formação e as pessoas envolvidas na sua formação, aprovação, verificação e avaliação médica cumprirão os requisitos essenciais previstos no anexo III.

2. Um piloto só pode pilotar uma aeronave se possuir uma licença e um atestado médico adequado à operação efectuada:

- (a) Para que a licença de piloto seja emitida é necessário demonstrar que o piloto cumpre as regras estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais relativos aos conhecimentos teóricos, às capacidades práticas e à proficiência linguística; essa licença poderá ser emitida por um organismo de avaliação, quando as suas prerrogativas se limitarem às operações de recreio.
- (b) Para que o atestado médico seja emitido é necessário demonstrar que o piloto cumpre as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais relativos à aptidão médica. Este atestado médico será emitido por examinadores aeromédicos ou por centros aeromédicos, salvo no caso dos pilotos envolvidos em operações de recreio, em que poderá ser emitido por um médico de clínica geral.
- (c) As prerrogativas concedidas ao piloto e o âmbito da licença e do atestado médico deverão estar especificadas nos mesmos;
- (d) No caso das tripulações envolvidas na exploração das aeronaves referidas no nº 1, alínea c) do artigo 4º, o requisito previsto nas alíneas a) e b) poderá ser satisfeito mediante a aceitação de licenças e atestados médicos emitidos por um país terceiro ou em nome deste.

3. A capacidade dos organismos de avaliação, das organizações de formação de pilotos e dos organismos responsáveis pela avaliação da aptidão médica dos pilotos para cumprirem as obrigações associadas às suas prerrogativas no que se refere à emissão de licenças e atestados médicos será reconhecida mediante a concessão de uma certificação:

- a) A homologação de uma entidade será conferida quando for demonstrado que ela cumpre as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais correspondentes;
- b) As prerrogativas concedidas pela certificação serão especificadas na mesma;

4. O equipamento de simulação utilizado na formação de pilotos deverá ser objecto de um certificado, que será emitido quando for demonstrado que o equipamento cumpre as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais correspondentes.

5. As pessoas responsáveis por ministrar formação aos pilotos, avaliar a sua competência ou a sua aptidão física serão obrigadas a possuir um certificado adequado:

- (a) O certificado será emitido quando for demonstrado que o requerente cumpre as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais correspondentes;
- (b) As prerrogativas concedidas pelo certificado deverão estar especificadas no mesmo;

6. A Comissão aprovará, de acordo com o procedimento previsto no nº 3 do artigo 54º, as normas de execução necessárias para a aplicação do presente artigo, especificando, em particular:

- (a) As diferentes qualificações para as licenças de piloto e os atestados médicos adequados para os diversos tipos de actividades exercidas;
- (b) As condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação das licenças, das qualificações para as licenças, dos atestados médicos, dos certificados das entidades, dos organismos de avaliação e dos certificados pessoais;
- (c) As prerrogativas e as obrigações dos titulares das licenças, das qualificações para as licenças, dos atestados médicos, dos certificados das entidades e dos certificados pessoais.

7. Ao estabelecer as normas de execução a que se refere o nº 6, a Comissão zelará especificamente por que estas:

- (a) Reflectam o estado da técnica e as boas práticas no domínio da formação de tripulações de voo;
- (b) Permitam uma reacção imediata às causas comprovadas de acidentes e incidentes graves.”

5. É inserido o seguinte artigo 7º-A:

“Artigo 7º-A

Operações com aeronaves

1. As operações com as aeronaves referidas no nº 1, alíneas b), c) e d), do artigo 4º cumprirão os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV.

2. Os operadores envolvidos em operações comerciais devem demonstrar as suas capacidades e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com as suas prerrogativas;

- (a) Tais capacidades e meios devem ser reconhecidos mediante a emissão de um certificado;
- (b) As prerrogativas concedidas ao operador e o âmbito das operações deverão ser especificados no certificado.
- (c) No caso dos operadores envolvidos na exploração das aeronaves referidas no nº 1, alínea d), do artigo 4º, os requisitos contidos no presente número poderão ser

adequadamente satisfeitos mediante a aceitação de certificados emitidos por um país terceiro ou em seu nome.

3. Os operadores envolvidos na exploração não comercial de aeronaves a motor complexas deverão declarar as suas capacidades e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com a operação da aeronave.

4. A Comissão aprovará, de acordo com o procedimento previsto no nº 3 do artigo 54º, as normas de execução necessárias para a aplicação do presente artigo, especificando, em particular:

- (a) As condições para explorar uma aeronave em conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV;
- (b) As condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados dos operadores referidos no nº 2;
- (c) As prerrogativas e obrigações dos operadores e dos titulares de certificados.

5. Ao estabelecer as normas de execução a que se refere o nº 4, a Comissão zelará especificamente por que estas:

- (a) Reflectam o estado da técnica e as boas práticas no domínio das operações aéreas;
- (b) Tenham em conta a experiência adquirida a nível mundial com as aeronaves em serviço, e o progresso científico e técnico;
- (c) Permitam uma reacção imediata às causas comprovadas de acidentes e incidentes graves;
- (d) Não imponham às aeronaves referidas no nº 1, alíneas c) e d), do artigo 4º requisitos que sejam incompatíveis com as obrigações dos Estados-Membros no âmbito da ICAO.”

6. É inserido o seguinte artigo 7º-B:

“Artigo 7º-B

Mecânicos de voo

No que respeita aos princípios básicos, à aplicabilidade e aos requisitos essenciais para o licenciamento dos mecânicos de voo, a Comissão deve, com a maior brevidade possível, apresentar propostas para o efeito ao Parlamento Europeu e ao Conselho.”

7. É inserido o seguinte artigo 7º-C:

“Artigo 7º-C

Supervisão colectiva

1. Os Estados-Membros e Agência concertar-se-ão no sentido de assegurar a aplicação efectiva das disposições do presente regulamento e das suas normas de execução, através da correcta recolha de informações, incluindo inspecções das plataformas de estacionamento, e da sua partilha.

2. A Comissão aprovará, de acordo com o procedimento previsto no nº 3 do artigo 54º, as normas de execução necessárias para a aplicação do presente artigo, especificando, em particular:

- (a) As condições para a recolha e o intercâmbio de informações;
- (b) As condições para a realização de inspecções das plataformas de estacionamento;
- (c) As condições em que uma aeronave não conforme com o presente regulamento e as suas normas de execução deverá ser imobilizada.”

8. No Artigo 8º, o nº 2 passa a ter a seguinte redacção:

“2. Na pendência da adopção das normas de execução a que se refere o nº 4 do artigo 5º, o nº 5 do artigo 7º e o nº 3 do artigo 7º-A, e sem prejuízo do disposto no nº 2 do artigo 57º, os certificados que não possam ser emitidos em conformidade com o presente regulamento podem ser emitidos com base na regulamentação nacional aplicável.”

9. O artigo 10º é alterado do seguinte modo:

- (a) O nº 5 passa a ter a seguinte redacção:

“5. Caso possa ser estabelecido por outros meios um nível de segurança equivalente ao conseguido através da aplicação das normas de execução dos artigos 5º, 6º, 7º e 7º-A, os Estados-Membros podem, sem fazer discriminações com base na nacionalidade, conceder uma homologação em derrogação às referidas normas de execução. Nesses casos, os Estados-Membros em causa notificarão a Comissão de que tencionam conceder tal homologação e apresentarão razões que mostrem a necessidade de derrogações às normas em causa, bem como os termos previstos para garantir um nível de protecção equivalente.”

- b) É aditado um novo nº 7:

“7. A Agência também poderá conceder isenções ou homologações em conformidade com os nºs 3 e 5, quando actuar como autoridade competente. Neste caso, os Estados-Membros e a Comissão serão notificados pela Agência e a decisão referida nos nºs 4 e 6 será tomada nos termos do nº 3 do artigo 54º.”

10. É inserido o seguinte artigo 11º-A:

“Artigo 11º-A

Protecção das informações de segurança

1. Quando as informações a que se refere o artigo 11º forem voluntariamente fornecidas por uma pessoa singular, a identificação da fonte das informações será suprimida nos relatórios correspondentes.

2. Sem prejuízo das normas de direito penal aplicáveis, os Estados-Membros abster-se-ão de proceder judicialmente relativamente a infracções não premeditadas ou resultantes de negligência de que tomem conhecimento exclusivamente por terem sido objecto de

comunicação em aplicação do presente regulamento e das suas normas de execução, excepto em casos de negligência grosseira.

3. Os Estados-Membros deverão assegurar, nos termos da legislação e práticas nacionais, que os trabalhadores que fornecerem informações em aplicação do presente regulamento e das suas normas de execução não serão prejudicados pelo seu empregador, excepto em casos de negligência grosseira.”

11. No artigo 13º, a alínea c) passa a ter a seguinte redacção:

“c) Adoptará as decisões adequadas para efeitos dos artigos 15º, 15º-A, 15º-B, 45º e 46º.”

12. O artigo 15º é alterado do seguinte modo:

(a) O parágrafo inicial do nº 1 passa a ter a seguinte redacção:

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

(b) Ao nº 1 são aditadas as seguintes alíneas k) e l):

“(k) Para cada aeronave para a qual for solicitada uma autorização de voo relativa a um único voo, estabelecer as limitações adequadas;

(l) Emitir autorizações de voo para aeronaves quando tais autorizações forem necessárias para a execução de uma série de voos .”

(c) É aditado um novo nº 3:

“3. No que se refere às aeronaves referidas no nº 1, alínea b), do artigo 4º, a Agência definirá, à medida do necessário, os requisitos de formação para a emissão de qualificações a aditar no certificado pessoal das pessoas responsáveis pela entrega de um produto, peça ou equipamento após uma operação de manutenção”

13. É inserido o seguinte artigo 15º-A:

“Artigo 15º-A

Certificação do pessoal

1. No que respeita às aeronaves referidas no nº 1, alíneas a), b) e c) do artigo 4º, a Agência definirá, na medida do necessário, os requisitos de formação para a emissão das qualificações individuais necessárias para a sua exploração.

2. No que respeita às pessoas e entidades referidas no nº 2 do artigo 4º, a Agência deverá:

- (a) Conduzir, por si mesma ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades qualificadas, inspecções e auditorias às entidades e organismos de avaliação para os quais emita certificados;
- (b) Emitir e renovar os certificados:
 - (i) das organizações de formação do pessoal e dos centros aeromédicos estabelecidos no território dos Estados-Membros, se solicitado pelo Estado-Membro em causa, ou
 - (ii) das organizações de formação do pessoal e dos centros aeromédicos estabelecidos fora do território dos Estados-Membros;
 - (iii) dos organismos de avaliação, se por eles for solicitado.
- (c) Modificar, limitar, suspender ou revogar o certificado pertinente da entidade em causa, sempre que deixem de estar preenchidas as condições em que foi emitido ou o detentor do certificado, quer se trate de uma pessoa singular ou colectiva, não cumpra as obrigações impostas pelo presente regulamento ou pelas suas normas de execução.

3. No que respeita aos equipamentos de simulação para fins de formação a Agência deve:

- (a) Conduzir, por si mesma ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades qualificadas, inspecções técnicas dos equipamentos para os quais emita certificados;
- (b) Emitir e renovar os certificados:
 - (i) dos equipamentos de simulação para fins de formação estabelecidos no território dos Estados-Membros, se solicitado pelo Estado-Membro em causa, ou
 - (ii) dos equipamentos de simulação para fins de formação utilizados pelas entidades que ministram formação para as quais a Agência emita certificados ou que estejam estabelecidos fora do território dos Estados-Membros;
- (c) Modificar, limitar, suspender ou revogar o certificado pertinente, sempre que deixem de estar preenchidas as condições em que foi emitido ou o detentor do certificado, quer se trate de uma pessoa singular ou colectiva, não cumpra as obrigações impostas pelo presente regulamento ou pelas suas normas de execução.”

14. É inserido o seguinte artigo 15º-B:

“Artigo 15º-B

Operações

1. No que respeita às aeronaves a que se refere o nº 1, alíneas a) e b), do artigo 4º, a Agência definirá, consoante o necessário, uma Lista Principal de Equipamento Mínimo com os equipamentos exigidos para cada tipo de aeronave que poderão estar temporariamente inoperativos, mantendo-se um nível de segurança aceitável.

2. No que respeita aos operadores envolvidos em operações comerciais, a Agência deverá:

- (a) Conduzir, por si mesma ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades qualificadas, inspecções técnicas e auditorias aos operadores para os quais emita certificados;
- (b) Emitir e renovar os certificados:
 - (i) dos operadores estabelecidos no território dos Estados-Membros, se solicitado pelo Estado-Membro em causa, ou
 - (ii) dos operadores estabelecidos fora do território dos Estados-Membros;
- (c) Modificar, limitar, suspender ou revogar o certificado pertinente do operador, sempre que deixem de estar preenchidas as condições em que foi emitido ou essa entidade não cumpra as obrigações que lhe são impostas pelo presente regulamento ou pelas suas normas de execução.

3. A Agência pode determinar, por meio de uma directiva operacional, que uma dada operação seja proibida, limitada ou sujeita a certas condições, com a finalidade de manter a segurança.

4. No que respeita à limitação do tempo de voo, a Agência deve:

- (a) estabelecer e notificar as especificações de certificação aplicáveis para garantir a conformidade com os requisitos essenciais.
- (b) aprovar os esquemas individuais de tempo de voo dos operadores quando tais esquemas não possam ser aprovados ao abrigo de uma especificação de certificação aplicável.”

15. No artigo 29º, a alínea a) do nº 3 passa a ter a seguinte redacção:

- “(a) Aprovar as medidas da Agência previstas pelos artigos 13º, 15º, 15º-A e 15º-B dentro dos limites estabelecidos pelo presente regulamento, pelas suas normas de execução e por qualquer lei aplicável;”

16. No artigo 35º, o nº 1 passa a ter a seguinte redacção:

- “1. São passíveis de recurso as decisões da Agência tomadas nos termos dos artigos 15º, 15º-A, 15º-B, 46º ou 53º.”

17. No artigo 46º, o primeiro parágrafo do nº 1 passa a ter a seguinte redacção:

- “1. Para a aplicação dos artigos 15º, 15º-A e 15º-B, a Agência pode realizar ela própria, ou atribuir a autoridades aeronáuticas nacionais ou entidades qualificadas, toda a investigação necessária das empresas. As investigações serão efectuadas de acordo com as disposições legislativas dos Estados-Membros em que decorrem. Para o efeito, as pessoas autorizadas ao abrigo do presente regulamento estão habilitadas a:”

18. É aditado ao artigo 57º o seguinte nº 3:

- “3. É revogada a Directiva 2004/36/CE, com efeitos a partir.....”

19. No artigo 58º, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

“Os artigos 5º e 6º, 7º, 7º-A, 7º-B e 7-C aplicam-se a partir das datas previstas nas suas normas de execução.”

Artigo 2º

O anexo II do Regulamento (CE) nº 1592/2002 é alterado pelo anexo I do presente regulamento.

Artigo 3º

É aditado um novo anexo III ao Regulamento (CE) nº 1592/2002 de acordo com o texto do anexo II do presente regulamento.

Artigo 4º

É aditado um novo anexo IV ao Regulamento (CE) nº 1592/2002 de acordo com o texto do anexo III do presente regulamento.

Artigo 5º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

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

Feito em Bruxelas, em XX XX XXX

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

Anexo I

“Anexo II

Aeronaves referidas no n° 4 do artigo 4°

As aeronaves a que não se aplicam os n°s 1, 2 e 3 do artigo 4° são aquelas que se enquadram em pelo menos uma das categorias deste anexo a seguir enumeradas:

(a) aeronaves históricas que satisfaçam os seguintes critérios:

(i) Aeronaves não complexas:

- cuja concepção inicial seja comprovadamente anterior a 01.01.1955 e
- cuja produção tenha cessado antes de 01.01.1975.

ou

(ii) aeronaves com manifesta relevância histórica, pelas seguintes razões:

- participação num acontecimento histórico digno de registo, ou
- avanço importante na evolução da aviação, ou
- papel de destaque desempenhado nas forças armadas de um Estado-Membro,

(b) aeronaves especificamente concebidas ou modificadas para fins de investigação, experimentais ou científicos, de que só deva ser produzido um pequeno número de exemplares;

(c) aeronaves construídas, numa proporção não inferior a 51%, por um amador ou uma associação sem fins lucrativos de amadores, para uso próprio e sem quaisquer objectivos comerciais;

(d) aeronaves que tenham estado ao serviço de forças militares, salvo se forem de um tipo para o qual a Agência tenha adoptado uma norma de projecto;

(e) aviões, helicópteros e pára-quedas propulsiionados com um máximo de dois lugares e uma massa máxima à descolagem (MTOM), registada pelos Estados-Membros, não superior a:

(i) 300 kg para os aviões terrestres/helicópteros monolugares, ou

(ii) 450 kg para os aviões terrestres/helicópteros bilugares, ou

(iii) 330 kg para os hidroaviões ou aviões anfíbios/helicópteros monolugares, ou

(iv) 495 kg para os hidroaviões ou aviões anfíbios/helicópteros bilugares, desde que, quando funcionem ora como hidroaviões/helicópteros ora como aviões terrestres/helicópteros, não excedam o limite correspondente de MTOM;

(v) 472,5 kg para os aviões terrestres bilugares equipados com um sistema de pára-quedas para recuperação total instalado na estrutura do avião;

(vi) 315 kg para os aviões terrestres monolugares equipados com um sistema de pára-quedas para recuperação total instalado na estrutura do avião.

E, para as aeronaves com uma velocidade de perda ou velocidade estabilizada de cruzeiro mínima em configuração de aterragem não superior a 35 nós de velocidade-ar calibrada (CAS)

(f) giroplanos monolugares e bilugares com uma massa máxima à descolagem não superior a 560 kg;

(g) planadores cuja massa estrutural não exceda os 80 kg, no caso dos monolugares, ou os 100 kg no caso dos bilugares, incluindo os que são lançados a pé;

(h) reproduções de aeronaves que satisfaçam os critérios das alíneas a) ou d), cuja concepção estrutural seja semelhante à aeronave original;

(i) aeronaves não tripuladas cuja massa operacional não exceda os 150 kg;

(j) quaisquer outras aeronaves cuja massa total em vazio, incluindo combustível, não exceda os 70 kg.”

Anexo II

“Anexo III

Requisitos essenciais para o licenciamento de pilotos

1. Formação
 - 1.a. Generalidades
 - 1.a.1. Uma pessoa que inicie uma formação para pilotar um avião deve ter suficiente maturidade a nível educacional, físico e mental para adquirir, reter e demonstrar os conhecimentos teóricos e as competências práticas pertinentes.
 - 1.b. Conhecimentos teóricos
 - 1.b.1. Os pilotos devem adquirir e manter um nível de conhecimentos adequado às funções exercidas nas aeronaves e proporcionais aos riscos associados ao tipo de actividade. Nesses conhecimentos devem incluir-se, no mínimo, os seguintes:
 - (i) legislação Aeronáutica;
 - (ii) conhecimentos gerais de aeronaves;
 - (iii) questões técnicas relativas à categoria da aeronave;
 - (iv) *performance* e Planeamento de Voo;
 - (v) comportamento Humano e Limitações;
 - (vi) meteorologia;
 - (vii) navegação;
 - (viii) procedimentos operacionais, incluindo gestão dos recursos;
 - (ix) princípios de voo; e
 - (x) comunicações.
 - 1.c. Demonstração e manutenção dos conhecimentos teóricos
 - 1.c.1. A aquisição e a retenção dos conhecimentos teóricos devem ser demonstradas através de uma avaliação contínua durante a formação e, se necessário, através de exames.
 - 1.c.2. Deve ser mantido um nível adequado de competência em matéria de conhecimentos teóricos. A conformidade com este nível deve ser demonstrada por meio de avaliações regulares, exames, provas ou testes. A frequência dos exames, provas ou testes deve ser proporcional ao nível de risco associado à actividade.
 - 1.d. Competências práticas
 - 1.d.1. Os pilotos devem adquirir e manter as competências práticas adequadas para exercerem as suas funções nas aeronaves. Tais competências devem ser proporcionais

aos riscos associados ao tipo de actividade e abranger os seguintes aspectos, caso as funções exercidas nas aeronaves o justifiquem:

- (i) actividades antes do voo e em voo, incluindo a *performance* da aeronave, o cálculo da massa e da centragem, a inspecção e a preparação da aeronave, o planeamento do combustível, a avaliação das condições meteorológicas, o planeamento da rota, as restrições do espaço aéreo e a disponibilidade de pistas;
- (ii) procedimentos do aeródromo e circuitos de tráfego;
- (iii) procedimentos e precauções de prevenção contra colisões;
- (iv) controlo da aeronave por referências visuais exteriores;
- (v) manobras de voo, nomeadamente em situações críticas, e manobras “de viragem brusca” associadas, na medida do que for tecnicamente exequível;
- (vi) descolagens e aterragens normais e com vento cruzado;
- (vii) voo por referência somente aos instrumentos, de acordo com o tipo de actividade;
- (viii) procedimentos operacionais, incluindo capacidade de trabalho em equipa e de gestão dos recursos, em conformidade com o tipo de operação, quer seja com uma só tripulação ou com tripulações múltiplas;
- (ix) navegação e aplicação das regras do ar e dos procedimentos conexos, recorrendo, consoante o necessário, a referências visuais ou a ajudas de navegação;
- (x) operações anormais e de emergência, incluindo simulações de mau funcionamento do equipamento da aeronave;
- (xi) cumprimento dos procedimentos de serviços de tráfego aéreo e de comunicações;
- (xii) aspectos específicos do tipo ou classe da aeronave, e
- (xiii) treino adicional das competências práticas de voo que possam ser necessárias para atenuar os riscos associados a actividades específicas.

1.e. Demonstração e manutenção das competências práticas

1.e.1. Os pilotos devem demonstrar aptidão para executarem os procedimentos e manobras com um grau de perícia adequado às funções exercidas na aeronave:

- (i) operando a aeronave dentro dos seus limites;
- (ii) executando todas as manobras com suavidade e precisão;
- (iii) demonstrando bom senso e bom desempenho aeronáutico;
- (iv) utilizando os conhecimentos aeronáuticos, e

- (v) mantendo sempre o controlo da aeronave de maneira que sejam assegurados resultados satisfatórios de procedimentos ou manobras.

1.e.2. Deve ser mantido um nível adequado de aptidão nas competências práticas. A conformidade deve ser demonstrada por meio de avaliações regulares, exames, provas ou testes. A frequência dos exames, provas ou testes deve ser proporcional ao nível de risco associado à actividade.

1.f. Proficiência linguística

Salvo nos casos em que o risco de segurança associado possa ser atenuado por outros meios, os pilotos devem demonstrar proficiência no uso da língua inglesa, a qual deverá incluir:

- (i) capacidade de compreensão dos documentos de informação meteorológica;
- (ii) utilização de cartas aeronáuticas de rota, de partida e de chegada, e dos documentos de informação aeronáutica associados, e
- (iii) capacidade de comunicar em inglês com outros tripulantes e serviços de navegação aérea durante todas as fases do voo, incluindo a preparação do mesmo.

1.g. Equipamento de simulação para fins de formação

Sempre que se utilize um equipamento de simulação na formação ou na demonstração de que as competências práticas foram adquiridas ou mantidas, este equipamento deve ser qualificado num determinado nível de desempenho nos domínios pertinentes para a realização das tarefas correspondentes. Em especial, a reprodução da configuração, das características de assistência, do desempenho da aeronave e do comportamento dos sistemas deve representar a aeronave de forma adequada.

1.h. Curso de treino

1.h.1. A formação deve ser efectuada através de um curso de treino.

1.h.2. Os cursos de treino devem satisfazer as seguintes condições:

- (i) deve ser elaborado um programa de treino para cada tipo de curso oferecido, e
- (ii) o programa fará uma apresentação pormenorizada do desenrolar da instrução de conhecimentos teóricos e da instrução prática de voo (incluindo em dispositivos auxiliares de treino), se aplicável.

1.i. Instrutores

1.i.1. Instrução de conhecimentos teóricos.

A instrução de conhecimentos teóricos deve ser ministrada por instrutores adequadamente qualificados. Estes devem:

- (i) possuir conhecimentos adequados no domínio em que a instrução será ministrada, e

- (ii) estar aptos a utilizar técnicas de instrução adequadas.

1.i.2. Treino de voo e instrução em dispositivos auxiliares de treino.

O treino de voo e em dispositivos auxiliares de treino deve ser ministrado por instrutores adequadamente qualificados, que:

- (i) satisfaçam os requisitos em termos de conhecimentos teóricos e de experiência adequados para a instrução ministrada;
- (ii) estejam aptos a utilizar as técnicas de instrução adequadas;
- (iii) tenham praticado técnicas de instrução nas manobras e nos procedimentos de voo sobre os quais deverá incidir a instrução de voo;
- (iv) tenham demonstrado aptidão para ministrar instrução nos domínios em que essa instrução deverá incidir, incluindo procedimentos antes e após o voo e em terra, e
- (v) receber cursos de refrescamento periódicos para assegurar a actualização do nível de instrução.

Os instrutores de voo também devem estar autorizados a agir como pilotos comandantes nas aeronaves que são objecto da instrução, salvo no caso da formação sobre novos tipos de aeronaves.

1.j. Examinadores

1.j.1. As pessoas responsáveis por avaliar a competência dos pilotos devem:

- (i) satisfazer ou ter satisfeito os requisitos aplicáveis aos instrutores de voo;
- (ii) estar aptos a avaliar o desempenho dos pilotos e a realizar provas e testes de voo.

2. Organizações de formação

2.a. Requisitos para as organizações de formação

2.a.1. As organizações de formação de pilotos devem preencher os seguintes requisitos:

- (i) possuir todos os meios necessários para o cumprimento das obrigações associadas à sua actividade. Estes meios incluem, entre outros, os seguintes: instalações, pessoal, equipamentos, ferramentas e material, documentação das tarefas, obrigações e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e manutenção de registos;
- (ii) implementar e manter um sistema de gestão relativo à segurança e ao nível da formação, procurando melhorá-lo permanentemente, e
- (iii) celebrar acordos com outras organizações pertinentes, na medida do necessário, para garantir a sua permanente conformidade com os requisitos supramencionados.

3. Aptidão médica

3.a. Critérios médicos

- 3.a.1. Todos os pilotos devem demonstrar periodicamente que têm a aptidão médica necessária para desempenharem as suas funções de forma satisfatória, tendo em conta o tipo de actividade. A conformidade deve ser demonstrada mediante uma avaliação adequada, baseada nas melhores práticas aeromédicas, tendo em conta o tipo de actividade e a eventual degradação mental e física causada pela idade.

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

- (i) executar as tarefas necessárias para a operação de uma aeronave, ou
- (ii) desempenhar, em algum momento, as suas funções, ou
- (iii) percepção correctamente o seu meio ambiente.

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

3.b. Examinadores aeromédicos

- 3.b.1 Os examinadores aeromédicos devem:

- (i) ser qualificados e licenciados na prática da medicina;
- (ii) ter recebido formação em medicina aeronáutica e seguido cursos de refrescamento periódicos neste domínio, a fim de garantir que os níveis de avaliação são mantidos;
- (iii) ter adquirido conhecimentos práticos e experiência das condições em que os pilotos desempenham as suas funções.

3.c Centros aeromédicos

- 3.c.1 Os centros aeromédicos devem preencher as seguintes condições:

- (i) dispor de todos os meios necessários para as várias obrigações ligadas às suas prerrogativas. Estes meios incluem, entre outros, os seguintes: instalações, pessoal, equipamentos, ferramentas e materiais, documentação das tarefas, obrigações e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e manutenção de registos;
- (ii) implementar e manter um sistema de gestão relativo à segurança e ao nível da avaliação médica, procurando melhorá-lo permanentemente;
- (iii) celebrar acordos com outras organizações pertinentes, na medida do necessário, para garantir a sua permanente conformidade com estes requisitos.”

Requisitos essenciais para as operações aéreas

1. Generalidades
 - 1.a. Os voos não devem ser efectuados se os membros da tripulação e, se for caso disso, todo o restante pessoal operacional envolvido na sua preparação e execução não estiverem familiarizados com as leis, regulamentos e procedimentos aplicáveis, pertinentes para o desempenho das suas funções, prescritos para as áreas a atravessar, para os aeródromos que deverão ser utilizados e os meios de navegação aérea conexos.
 - 1.b. Os voos devem ser efectuados de modo a assegurar a observância dos procedimentos operacionais especificados no Manual de Voo ou, quando necessário, no Manual de Operações, relativamente à preparação e à execução do voo. Para facilitar esta observância, deve existir um sistema de listas de verificação que possa ser utilizado, consoante necessário, pelos membros da tripulação em todas as fases da operação da aeronave, em condições e situações normais, anormais e de emergência. Deverão ser definidos procedimentos para toda e qualquer situação de emergência razoavelmente previsível.
 - 1.c. Antes de cada voo, devem definir-se as funções e tarefas de cada membro da tripulação. O piloto comandante deve ser responsável pela operação e pela segurança da aeronave, bem como pela segurança de todos os membros da tripulação, passageiros e carga a bordo.
 - 1.d. Os artigos ou substâncias susceptíveis de constituir um risco significativo para a saúde, a segurança, a propriedade ou o ambiente, tais como mercadorias perigosas, armas e munições, não devem ser transportados nas aeronaves sem que sejam aplicados procedimentos e instruções de segurança específicos para atenuar os riscos correspondentes.
 - 1.e. Todos os dados, documentos, registos e informações relativos a cada voo e necessários para comprovar o respeito das condições especificadas no nº 2.c, deverão ser conservados e continuar a estar disponíveis durante um período mínimo compatível com o tipo de operação.
2. Preparação dos voos
 - 2.a. Os voos não devem ser iniciados sem ter sido verificado, por todos os meios razoáveis à disposição, que as seguintes condições se encontram satisfeitas:
 - 2.a.1. Que estão disponíveis os meios adequados directamente necessários para a execução do voo e para a operação segura da aeronave, incluindo equipamentos de comunicações e ajudas de navegação, tendo em conta a documentação AIS disponível.
 - 2.a.2. A tripulação deve estar familiarizada com a localização e a utilização dos equipamentos de emergência pertinentes, devendo os passageiros ser igualmente informados das mesmas. À tripulação e aos passageiros devem ser facultadas informações suficientes e específicas sobre os procedimentos de emergência e a utilização dos equipamentos de segurança existentes na cabina.

2.a.3. O piloto comandante deve certificar-se de que:

- (i) a aeronave está em perfeitas condições de navegabilidade, tal como é especificado no ponto 6;
- (ii) se necessário, que a aeronave está devidamente registada e que existem a bordo os certificados adequados que o comprovam;
- (iii) os instrumentos e o equipamento especificados no ponto 5 e necessários para a execução do voo existem na aeronave e estão operacionais, excepto se a MEL (Lista de Equipamento Mínimo) aplicável ou um documento equivalente o determinarem de outro modo;
- (iv) a massa da aeronave e a localização do seu centro de gravidade permitem realizar o voo dentro dos limites prescritos nos documentos de aeronavegabilidade;
- (v) toda a bagagem de mão, as bagagens de porão e a carga estão adequadamente carregados e acondicionados, e
- (vi) as limitações operacionais especificadas no ponto 4 não serão excedidas em momento algum durante o voo.

2.a.4. A tripulação de voo deverá dispor de informações sobre as condições meteorológicas à partida, no destino e, se for caso disso, nos aeródromos alternativos, bem como sobre as condições em rota. As condições atmosféricas de risco potencial deverão merecer especial atenção.

2.a.5. No caso de um voo em que se prevejam condições de gelo, a aeronave deverá estar certificada, equipada e/ou tratada para funcionar com segurança nessas circunstâncias.

2.a.6. No caso dos voos baseados nas Regras de Voo Visual, as condições meteorológicas ao longo da rota devem ser de molde a possibilitar a conformidade com estas regras. No caso dos voos baseados nas Regras de Voo por Instrumentos deve seleccionar-se um destino e, se for caso disso, um ou mais aeródromos alternativos onde a aeronave possa aterrar, tendo em conta, nomeadamente, as condições meteorológicas previstas, o equipamento de navegação aérea disponível, as instalações de terra disponíveis e os procedimentos de voo por instrumentos aprovados pelo Estado onde está localizado o aeródromo de destino e/ou alternativo.

2.a.7 O combustível e o óleo a bordo deverão ser suficientes para efectuar o voo pretendido com segurança, tendo em conta as condições meteorológicas previstas, qualquer elemento que afecte o desempenho da aeronave e eventuais atrasos previstos durante o voo. Devem ainda ser transportadas reservas de combustível para as contingências. Devem definir-se procedimentos de gestão do combustível em rota, quando tal se justificar.

3. Operações de voo

3.a. No que respeita às operações de voo, devem observar-se todas as condições seguintes:

3.a.1. Tendo em conta o tipo de aeronave, durante a decolagem e a aterragem, e sempre que o piloto comandante o entenda necessário por razões de segurança, cada membro da

- tripulação deve estar sentado no seu lugar e utilizar os sistemas de retenção fornecidos, tendo em conta o tipo de aeronave.
- 3.a.2. Todos os membros da tripulação de voo que estejam de serviço na cabina de pilotagem deverão permanecer nos seus postos, com os cintos de segurança apertados, salvo em rota e devido a necessidades fisiológicas ou operacionais.
 - 3.a.3. Tendo em conta o tipo de aeronave, o piloto comandante deverá assegurar que, antes da descolagem e da aterragem, bem como durante a rolagem no solo e sempre que se considere necessário por questões de segurança, os passageiros ocupam os seus assentos ou lugares e têm os cintos de segurança devidamente apertados.
 - 3.a.4. Os voos devem realizar-se de modo a manter uma distância adequada em relação a outras aeronaves e a garantir uma área livre de obstáculos suficiente, durante todas as fases do voo. Essa distância deverá ser, no mínimo, a exigida pelas regras do ar aplicáveis.
 - 3.a.5. Os voos não devem prosseguir se as condições conhecidas não se mantiverem, no mínimo, equivalentes às referidas no ponto 2. Além disso, no caso dos voos baseados nas regras de voo por instrumentos, a aproximação a um aeródromo não deve prosseguir abaixo das altitudes mínimas especificadas ou além de uma determinada posição, se os critérios de visibilidade prescritos não se encontrarem preenchidos.
 - 3.a.6. Numa situação de emergência, o piloto comandante deve assegurar que todos os passageiros são devidamente instruídos, consoante a emergência em causa.
 - 3.a.7. O piloto comandante deve tomar todas as medidas necessárias para minimizar as consequências para o voo de eventuais distúrbios causados por passageiros.
 - 3.a.8. A rolagem das aeronaves não deve efectuar-se na área de movimento de um aeródromo, nem os seus rotores devem estar a trabalhar sem uma pessoa adequadamente qualificada aos comandos.
 - 3.a.9. Os procedimentos de gestão de combustível aplicáveis durante o voo devem ser utilizados, quando for caso disso.
4. *Performance* da Aeronave e limitações operacionais
 - 4.a. As aeronaves devem ser operadas em conformidade com os documentos que atestam a sua aeronavegabilidade e com todos os procedimentos e limitações operacionais inscritos nos seus manuais de voo aprovados ou em documentos equivalentes, consoante os casos. O manual de voo ou os ditos documentos, respeitantes a cada aeronave, devem estar à disposição da tripulação e ser constantemente actualizados.
 - 4.b. A aeronave deve ser operada em conformidade com a documentação ambiental aplicável.
 - 4.c. Não se deve iniciar ou prosseguir um voo se a *performance* especificada para a aeronave, considerando todos os factores que afectam significativamente o seu nível de *performance*, não permitir que todas as fases do voo sejam executadas dentro das distâncias/áreas aplicáveis e áreas livres de obstáculos com a massa operacional prevista. Entre os factores de desempenho que afectam significativamente a descolagem, a fase em rota e a aproximação/aterragem figuram, nomeadamente:

- (i) os procedimentos operacionais;
 - (ii) a altitude de pressão do aeródromo;
 - (iii) a temperatura;
 - (iv) o vento;
 - (v) a dimensão, o desvio e as condições da área de descolagem/aterragem, e
 - (vi) as condições da estrutura do avião, da fonte de alimentação ou dos sistemas, tomando em consideração a sua possível deterioração.
- 4.c.1. Tais factores deverão ser tidos em conta directamente, como parâmetros operacionais, ou indirectamente, por meio de deduções ou margens, que poderão ser previstas na programação dos dados de desempenho, de acordo com o tipo de operação.
5. Instrumentos, dados e equipamentos
- 5.a. As aeronaves devem estar equipadas com todos os equipamentos de navegação, comunicações e outros que sejam necessários para o voo planeado, tendo em conta a regulamentação relativa ao tráfego aéreo e as regras do ar aplicáveis durante as diversas fases do voo.
- 5.b. Nos casos em que se justifique, as aeronaves devem estar equipadas com todos os equipamentos de segurança, médicos, de evacuação e de sobrevivência necessários, tendo em conta os riscos associados às áreas de operação, às rotas planeadas, à altitude e à duração do voo.
- 5.c. Todos os dados necessários para a execução do voo pela tripulação deverão estar actualizados e disponíveis a bordo da nave, tendo em conta a regulamentação do tráfego aéreo aplicável, as regras do ar, as altitudes de voo e as áreas de operação.
6. Aeronavegabilidade Permanente
- 6.a. A aeronave não deve ser operada se:
- (i) não estiver em perfeitas condições de navegabilidade;
 - (ii) o equipamento operacional e de emergência necessário para o voo planeado não estiver operacional;
 - (iii) o documento de aeronavegabilidade da aeronave não estiver válido, e
 - (iv) a manutenção da aeronave não for realizada em conformidade com o seu programa de manutenção.
- 6.b. Antes de cada voo, a aeronave deve ser inspeccionada, através de um teste prévio, para determinar se está apta para o voo.
- 6.c. O programa de manutenção deve conter, nomeadamente, as tarefas e os intervalos de manutenção, em especial aqueles que tiverem sido especificados como sendo obrigatórios nas instruções de aeronavegabilidade permanente.

- 6.d. A aeronave não deverá ser operada se a sua manutenção e colocação ao serviço não tiverem sido efectuadas por pessoas ou organizações qualificadas para estas funções. Os certificados de aptidão para serviço assinados deverão conter, nomeadamente, os dados básicos referentes aos trabalhos de manutenção executados.
- 6.e. Todos os registos que demonstrem a aeronavegabilidade da aeronave devem ser conservados até as informações neles contidas terem sido substituídas por novas informações equivalentes em âmbito e em pormenor, mas não menos de um ano, no caso dos registos de manutenção pormenorizados. Quando uma aeronave for permanentemente retirada de serviço, é aplicável um período mínimo de 90 dias. Quando a aeronave for alugada, todos os registos que demonstram a sua aeronavegabilidade devem ser conservados pelo menos durante o período desse aluguer.
- 6.f. Todas as modificações e reparações deverão cumprir os requisitos essenciais de aeronavegabilidade. A documentação fundamentada que comprove a conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade deverá ser conservada.
7. Membros da tripulação
- 7.a. O número de tripulantes e a composição da tripulação devem ser determinados tendo em conta:
- (i) as limitações de certificação da aeronave, incluindo, se aplicável, a demonstração pertinente de evacuação de emergência;
 - (ii) a configuração da aeronave, e
 - (iii) o tipo e a duração das operações.
- 7.b. Os membros da tripulação de cabina devem:
- (i) ser treinados e avaliados regularmente para atingirem e manterem um nível de competência adequado, a fim de desempenharem as funções de segurança que lhes foram atribuídas, e
 - (ii) ser periodicamente avaliados em termos de aptidão médica para exercerem sem falhas as funções de segurança que lhes foram atribuídas. A conformidade deverá ser demonstrada mediante uma avaliação adequada baseada nas melhores práticas aeromédicas.
- 7.c. O piloto comandante deverá ter autoridade para dar todas as ordens e tomar quaisquer medidas necessárias para garantir a operação e a segurança da aeronave, das pessoas e/ou dos bens a bordo.
- 7.d. Numa situação de emergência, que ponha em risco a operação ou a segurança da aeronave e/ou das pessoas a bordo, o piloto comandante deve tomar as medidas que considerar necessárias por razões de segurança. Quando essas medidas envolverem uma violação da regulamentação ou dos procedimentos locais, o piloto comandante deverá ser responsável por notificar sem demora a autoridade local competente.
- 7.e. Não devem ser simuladas situações anormais de emergência com passageiros ou carga a bordo.

- 7.f. Nenhum membro da tripulação deverá permitir que a realização das suas tarefas ou a sua capacidade de decisão se deteriore ao ponto de pôr em risco a segurança do voo devido aos efeitos da fadiga, da acumulação da fadiga, da privação do sono, do número de sectores percorridos, do trabalho nocturno, etc. Os períodos de repouso devem ter a duração suficiente para os membros da tripulação superarem os efeitos dos serviços anteriores e estarem bem repousados no início do período de serviço seguinte.
- 7.g. Os membros da tripulação não devem desempenhar as suas tarefas a bordo de uma aeronave sob a influência de substâncias psicoactivas ou do álcool, ou quando não estiverem fisicamente aptos devido a ferimentos, fadiga, medicação, doença ou outras causas semelhantes.
8. Requisitos adicionais para a operação com fins comerciais e para a operação de aeronaves a motor complexas.
- 8.a. A operação com fins comerciais e a operação de aeronaves a motor complexas não deverá ter lugar se não estiverem preenchidas as seguintes condições:
- 8.a.1. o operador deve dispor directa ou indirectamente, através de contratos, dos meios necessários para a escala e o âmbito das operações. Estes meios compreendem, entre outros: aeronave, instalações, pessoal, equipamento, documentação das tarefas, responsabilidades e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e manutenção de registos.
- 8.a.2. o operador apenas deverá utilizar pessoal adequadamente qualificado e treinado e deverá implementar e manter programas de formação e avaliação dos membros da tripulação e de outro pessoal relevante.
- 8.a.3. o operador deve estabelecer uma Lista de Equipamento Mínimo (MEL), ou um documento equivalente, que tenha em conta os seguintes aspectos:
- (i) o documento deve prever a operação da aeronave, em condições específicas, com determinados instrumentos, equipamentos ou funções inoperativos no início do voo;
 - (ii) o documento deve ser elaborado para cada aeronave, tendo em conta as condições operacionais e de manutenção pertinentes do operador, e
 - (iii) a MEL deve basear-se na Lista Principal de Equipamento Mínimo (MMEL), caso exista, e não ser menos restritiva do que esta;
- 8.a.4. o operador deve implementar e manter um sistema de gestão destinado a assegurar a conformidade com estes requisitos essenciais aplicáveis às operações e procurar melhorá-lo permanentemente, e
- 8.a.5. o operador deve estabelecer e manter um programa de segurança e prevenção de acidentes, incluindo um programa de comunicação das ocorrências, que deverá ser utilizado pelo sistema de gestão de modo a contribuir para o objectivo de contínua melhoria da segurança das operações.
- 8.b. A operação com fins comerciais e a operação de aeronaves a motor complexas devem ser sempre realizadas de acordo com o Manual de Operações do operador. Esse

manual deve conter, em relação a cada uma das aeronaves operadas, todas as instruções, informações e procedimentos necessários ao desempenho das funções do pessoal de operações. As limitações aplicáveis ao tempo de voo, aos períodos de serviço e de repouso dos membros da tripulação devem ser especificadas. O Manual de Operações e as suas revisões devem estar conformes com o Manual de Voo aprovado e ser alterados na medida do necessário.

- 8.c. O operador deve definir os procedimentos necessários para minimizar as consequências de eventuais distúrbios causados por passageiros para a segurança das operações de voo.
- 8.d. O operador deve elaborar e manter programas de segurança adaptados à aeronave e ao tipo de operação incluindo, nomeadamente:
- (i) a segurança do compartimento da tripulação de voo;
 - (ii) a lista de verificação dos procedimentos de busca da aeronave;
 - (iii) programas de formação;
 - (iv) a protecção dos sistemas electrónicos e informáticos para impedir interferências intencionais e a corrupção dos mesmos, e
 - (v) a comunicação de interferências ilícitas.

Quando as medidas de segurança possam afectar adversamente a segurança das operações, os riscos devem ser avaliados e adoptados procedimentos adequados para atenuar tais riscos, o que poderá exigir a utilização de equipamento especializado.

- 8.e. O operador deve designar um piloto comandante entre os membros da tripulação de voo.
- 8.f. A prevenção da fadiga deve ser gerida através de um sistema de escalas de serviço. É necessário que esse sistema de escalas inclua, para um voo ou uma série de voos, o tempo de voo, os períodos de serviço de voo, os períodos de serviço e os tempos de repouso adaptados. As limitações estabelecidas no âmbito do sistema de escalas devem tomar em consideração todos os factores relevantes que contribuem para a fadiga, como o número de sectores percorridos, a travessia dos fusos horários, a privação do sono, a perturbação dos ciclos circadianos, o trabalho nocturno, o posicionamento, o tempo de serviço acumulado em determinados períodos e a partilha das tarefas entre os membros da tripulação, e também o aumento do número de tripulantes.
- 8.g. As tarefas especificadas no ponto 6.a e as descritas nos pontos 6.d. e 6.e. devem ser controladas por uma entidade responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente, que deve satisfazer, para além dos requisitos previstos no ponto 3.a do anexo I, as seguintes condições:
- (i) a entidade deve estar qualificada para a manutenção de produtos, peças e equipamentos à sua responsabilidade, ou ter celebrado um contrato com uma organização com essas qualificações em relação a estes produtos, peças e equipamentos, e

- (ii) a entidade deve elaborar um manual para utilização e orientação do pessoal em causa, que contenha uma descrição dos seus procedimentos de aeronavegabilidade permanente, incluindo, quando aplicável, uma descrição dos acordos administrativos celebrados entre a entidade e a organização de manutenção aprovada.”