

Bruxelas, 10 de setembro de 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	8 de setembro de 2026
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	C(2026) 6142 final
Assunto:	REGULAMENTO DELEGADO (UE) .../... DA COMISSÃO de 8.9.2026 que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que se refere às limitações do tempo de voo e de serviço e aos requisitos de repouso relativos aos serviços de táxi aéreo, aos serviços de emergência médica e às operações monopiloto

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento C(2026) 6142 final.

Anexo: C(2026) 6142 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 8.9.2026
C(2026) 6142 final

REGULAMENTO DELEGADO (UE) .../... DA COMISSÃO

de 8.9.2026

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que se refere às limitações do tempo de voo e de serviço e aos requisitos de repouso relativos aos serviços de táxi aéreo, aos serviços de emergência médica e às operações monopiloto

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DO ATO DELEGADO

O objetivo do presente ato delegado é estabelecer regras harmonizadas sobre as limitações do tempo de voo e de serviço e os requisitos de repouso relativos aos serviços de táxi aéreo, aos serviços de emergência médica e às operações de transporte aéreo comercial monopiloto com aviões.

Além disso, o presente ato delegado visa atenuar os riscos associados à acumulação de níveis inaceitáveis de fadiga por parte da tripulação de voo e introduzir um quadro jurídico harmonizado para a gestão da fadiga, adaptado a estas operações, assegurando condições de concorrência equitativas e um nível uniforme de segurança da aviação civil em toda a União.

2. CONSULTAS ANTERIORES À ADOÇÃO DO ATO

Em conformidade com o artigo 128.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2018/1139⁽¹⁾, antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

O presente projeto de ato delegado foi apresentado ao Grupo de Peritos da Comissão para a Segurança da Aviação, que inclui representantes dos Estados-Membros, na sua reunião de DD/MM/AA.

O presente projeto de ato delegado baseia-se no Parecer n.º 02/2026 da AESA, cujo conteúdo tinha sido inicialmente alvo de consulta pública através do aviso de alteração proposta (NPA) 2017-17 e, posteriormente, com os órgãos consultivos da AESA através do aviso de alteração proposta 2024-106.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DO ATO DELEGADO

O artigo 32.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139 habilita a Comissão a adotar atos delegados nos termos do artigo 128.º desse regulamento, a fim de estabelecer regras pormenorizadas a respeito das condições a cumprir pelos operadores e pelos membros da sua tripulação no que se refere às limitações do tempo de voo e de serviço, bem como aos requisitos de repouso aplicáveis aos membros da tripulação, e às condições e procedimentos necessários relativamente à aprovação, pelas autoridades nacionais competentes, dos regimes individuais de especificação do tempo de voo.

Em conformidade com o artigo 139.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139, o Regulamento (CEE) n.º 3922/91⁽²⁾ é revogado a partir da data de aplicação do presente ato delegado.

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

REGULAMENTO DELEGADO (UE) .../... DA COMISSÃO

de 8.9.2026

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que se refere às limitações do tempo de voo e de serviço e aos requisitos de repouso relativos aos serviços de táxi aéreo, aos serviços de emergência médica e às operações monopiloto

(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, e que altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 32.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão⁽²⁾ estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, incluindo as limitações do tempo de voo e de serviço e os requisitos de repouso (FTL) para operadores de transporte aéreo comercial (CAT) com aviões utilizados em operações regulares e *charter*.
- (2) Ao desenvolver os requisitos FTL para operadores CAT nos termos do Regulamento (UE) n.º 965/2012, decidiu-se abordar os FTL relativos aos serviços de táxi aéreo, aos serviços de emergência médica e às operações monopiloto numa fase posterior, a fim de permitir a recolha de provas científicas sobre os fatores que afetam a fadiga nessas operações.
- (3) De acordo com o artigo 8.º, n.º 2 do Regulamento (UE) n.º 965/2012, os FTL para os operadores CAT com aviões usados para serviços de táxi aéreo, serviços de emergência médica (AEMS) e operações monopiloto encontram-se sujeitas aos requisitos do direito nacional referidos no artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho⁽³⁾ e na subparte Q do anexo III do mesmo regulamento.

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

Importa que essa derrogação permaneça válida até que as novas medidas comecem a ser aplicadas em conformidade com o presente regulamento.

- (4) Os requisitos da subparte Q do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 foram desenvolvidos para efeitos de operações regulares e *charter* com tripulação múltipla. No entanto, aplicam-se igualmente às operações de táxi aéreo a pedido, serviços de emergência médica (AEMS) e operações monopiloto, apesar das diferenças entre essas operações e as operações de tripulações com mais de um elemento, e do tipo de aeronave utilizada. Do mesmo modo, a subparte Q do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 não estabelece um limite máximo diário do período de serviço de voo para operações monopiloto e AEMS e não contempla períodos de serviço de assistência, repouso a bordo e de serviço de voo repartido. Por conseguinte convém alterar o Regulamento (UE) n.º 965/2012 de modo a incluir FTL adequados, aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial com aviões para os serviços de táxi aéreo, os AEMS e as operações monopiloto.
- (5) A natureza das funções de um piloto em operações aéreas, como táxi aéreo e AEMS, difere significativamente das de um piloto em operações regulares ou *charter*, uma vez que os pilotos de táxi aéreo e AEMS normalmente efetuam menos viagens, embora mais longas. As operações de táxi aéreo e de AEMS exigem uma atividade de 24 horas que pode envolver trabalho por turnos, operações noturnas, horários irregulares e imprevisíveis e mudanças frequentes de fuso horário. Por conseguinte, deve ser estabelecido um justo equilíbrio entre regras prescritivas e regras baseadas no desempenho, uma vez que a aplicação de regras semelhantes concebidas para ambientes operacionais totalmente diferentes seria contrária ao objetivo de garantir um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na União Europeia.
- (6) Devem ser introduzidas medidas de atenuação específicas em conformidade com os objetivos de proteção contra riscos estabelecidos no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, a fim de refletir as realidades operacionais do setor, incluindo a natureza dos voos de táxi aéreo e de AEMS, que não estão abertos ao público em geral, bem como o tipo e a escala das operações, que são menos complexas e envolvem aviões menos complexos do que os serviços regulares ou fretados. Cada uma dessas medidas de atenuação deve ser direcionada e responder aos riscos associados à fadiga identificados decorrentes de práticas de programação, períodos de serviço ou disposições de repouso específicos.
- (7) A fim de responder melhor a considerações ou práticas operacionais nacionais específicas, os Estados-Membros deverão ser autorizados a derrogar determinadas disposições introduzidas pelo presente regulamento ou a desviar-se das especificações de certificação conexas, aplicando requisitos cujo nível de segurança seja, pelo menos, equivalente ao das disposições do presente regulamento. Quaisquer derrogações ou desvios ao disposto no presente regulamento devem ser notificados e tratados em conformidade com os artigos 71.º e 76.º, n.º 7 do Regulamento (UE) n.º 2018/1139, que preveem decisões transparentes e não discriminatórias, baseadas em critérios objetivos.
- (8) A fim de assegurar uma transição harmoniosa da subparte Q do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 atualmente em vigor e da regulamentação nacional dos Estados-Membros, os operadores e as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão dispor de tempo suficiente para atualizar os seus documentos operacionais, implementar ferramentas informáticas adequadas e dar formação ao

peçoal pertinente para cumprir as novas medidas. Por conseguinte, há que diferir a data de aplicação do presente regulamento.

- (9) Convém atualizar as secções ARO.OPS.235 do anexo II e ORO.FTL.125 do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 para se alinharem com o Regulamento (UE) 2018/1139 e eliminarem referências obsoletas, sem introduzir quaisquer impactos económicos, sociais ou administrativos negativos nos membros das tripulações, nos operadores ou nas autoridades competentes. A fim de apoiar as autoridades nacionais competentes na atualização dos seus procedimentos de aprovação, esses pontos devem aplicar-se às operações regulares e *charter* a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.
- (10) Embora o quadro regulamentar em vigor já exija que as autoridades competentes dos Estados-Membros monitorizem e acompanhem as ocorrências em matéria de segurança comunicadas na aviação civil, a fim de garantir o mais elevado nível de segurança da aviação e atenuar os riscos associados à fadiga, é importante que a aplicação das novas regras seja ativamente monitorizada pelos Estados-Membros e pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («Agência»), que está habilitada, nos termos do artigo 85.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139, a realizar inspeções e outras atividades de monitorização com vista a assegurar a aplicação uniforme desse regulamento e dos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo.
- (11) As medidas previstas no presente regulamento têm por base o parecer n.º 02/2026⁽⁴⁾ emitido pela Agência em conformidade com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

1) No artigo 2.º, primeiro parágrafo, são aditados os seguintes pontos 16), 17) e 18):

- «16) «Voo do serviço de emergência médica (AEMS) por avião», um voo com um avião em que o transporte imediato e célere é essencial e que apresenta todas as seguintes características:
- (a) o seu objetivo é facilitar a assistência médica de emergência através do transporte de:
 - (i) pessoal médico; e/ou
 - (ii) material médico (equipamento, sangue, órgãos, medicamentos); e/ou
 - (iii) pessoas doentes ou feridas e outras pessoas diretamente envolvidas;
 - (b) inclui os setores sobrevoados para posicionar um avião com o objetivo de transportar as pessoas referidas na alínea a), subalínea i), ou alínea a), subalínea iii), ou o material médico referido na alínea a), subalínea ii), ou para assegurar o regresso do avião à base operacional do AEMS;

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>.

17) «Operação regular», uma série de voos com todas as seguintes características:

- (i) em cada voo, existem lugares ou capacidade para transporte de carga ou de correio, disponíveis para compra individual pelo público (quer diretamente à transportadora aérea, quer aos seus agentes autorizados);
- (ii) são realizados de modo a assegurar o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos, de uma das seguintes formas:
 - segundo um horário publicado,
 - com voos tão regulares ou frequentes que constituam, de forma patente, uma série sistemática;

18) «Operação *charter*», uma operação de transporte aéreo comercial (CAT) não regular realizada a pedido com um avião de configuração operacional máxima de lugares de passageiros (MOPSC) igual ou superior a 20 lugares.».

2) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Limitações do tempo de voo

1. As operações CAT com aviões, destinadas a operações regulares e *charter*, estão sujeitas aos requisitos da subparte FTL (A) do anexo III. As operações CAT com aviões, destinadas a operações de emergência médica e táxi aéreo, estão sujeitas aos requisitos da subparte FTL (B) do anexo III.
2. Em relação às limitações do tempo de voo e aos requisitos de repouso, as operações CAT com helicópteros deverão cumprir os requisitos do direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal.
3. No que diz respeito às limitações do tempo de voo e aos requisitos de repouso, as operações não comerciais, incluindo as operações não comerciais especializadas com aviões e helicópteros a motor complexos, bem como as operações comerciais especializadas com aviões e helicópteros, devem cumprir os requisitos do direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal ou, se o operador não tiver estabelecimento principal, do local onde o operador se encontra estabelecido ou reside.
4. No que respeita às limitações do tempo de voo, o operador IAM deve cumprir os requisitos do direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal ou, se o operador não tiver estabelecimento principal, do local onde o operador se encontra estabelecido ou reside.».

3) No artigo 9.º-B), o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

- «1. A Agência e as autoridades competentes dos Estados-Membros devem monitorizar a eficácia das limitações do tempo de voo e de serviço e dos requisitos de repouso estabelecidos no presente regulamento.».

4) O anexo II é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

5) O anexo III é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 15 de outubro de 2028.

Contudo, o anexo I e o ponto 4) do anexo II são aplicáveis a partir de [[Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor do presente regulamento](#)].

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

Feito em Bruxelas, em 8.9.2026

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN