



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 17 de outubro de 2022
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

NOTA DE ENVIO

| | |
|----------------|---|
| de: | Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora |
| para: | Secretariado-Geral do Conselho |
| n.º doc. Com.: | COM(2022) 529 final - ANEXO |
| Assunto: | ANEXO do RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO – O Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação |

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2022) 529 final - ANEXO.

Anexo: COM(2022) 529 final - ANEXO



Bruxelas, 17.10.2022
COM(2022) 529 final

ANNEX

ANEXO

do

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

O Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação

Índice

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | POLÍTICAS, OBJETIVOS E RECURSOS EUROPEUS NO DOMÍNIO DA SEGURANÇA | 6 |
| 1.1. | O sistema europeu de segurança da aviação | 6 |
| 1.2. | O Sistema Europeu de Segurança da Aviação e a OACI..... | 7 |
| 1.3. | O quadro normativo da União em matéria de segurança operacional da aviação e de proteção do ambiente | 8 |
| 1.3.1. | Estrutura do quadro normativo de segurança operacional da União..... | 8 |
| 1.3.2. | Regulamento (UE) 2018/1139 e regras conexas..... | 14 |
| 1.3.3. | Investigação de acidentes e incidentes na aviação civil..... | 23 |
| 1.3.4. | Comunicação, análise e seguimento de ocorrências na aviação civil | 23 |
| 1.3.5. | Lista de transportadoras aéreas objeto de proibição de operação na UE | 24 |
| 1.4. | Competências e responsabilidades em matéria de segurança operacional da aviação na União Europeia..... | 24 |
| 1.4.1. | Processo de decisão na União Europeia..... | 24 |
| 1.4.2. | Competências e responsabilidades em matéria de segurança da aviação no âmbito do sistema europeu de segurança aeronáutica..... | 25 |
| 1.5. | Investigação de acidentes e incidentes | 35 |
| 1.5.1. | Regras aplicáveis..... | 35 |
| 1.5.2. | Recomendações de segurança | 35 |
| 1.5.3. | Cooperação com outras entidades | 36 |
| 1.6. | Execução da lei | 36 |
| 1.6.1. | Fiscalização dirigida aos Estados-Membros | 36 |
| 1.6.2. | Fiscalização dirigida às organizações reguladas do setor | 37 |
| 2. | GESTÃO DOS RISCOS PARA A SEGURANÇA AO NÍVEL EUROPEU..... | 39 |
| 2.1. | Recolha, análise e intercâmbio de dados de segurança..... | 41 |
| 2.2. | Gestão dos riscos para a segurança a nível da UE: processo de elaboração e atualização do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação | 42 |
| 2.2.1 | Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação: a dimensão internacional | 46 |
| 2.3. | Medição do desempenho no domínio da segurança operacional | 47 |
| 2.3.1 | Acordo quanto ao desempenho de segurança das organizações | 47 |
| 2.3.2 | Desempenho de segurança dos Estados-Membros | 48 |
| 2.3.3 | Avaliação anual de segurança da AESA..... | 49 |
| 2.4. | Requisitos de gestão da segurança para as autoridades e organizações..... | 50 |
| 3. | GARANTIA DE SEGURANÇA AO NÍVEL EUROPEU | 51 |
| 3.1 | Supervisão da segurança operacional..... | 51 |
| 3.1.1 | Controlo da aplicação das regras nos Estados-Membros..... | 51 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.1.2 | Supervisão das organizações certificadas | 51 |
| 3.2 | Direcionamento da supervisão dos domínios que mais preocupação suscitam ou que mais carecem de atenção, em função dos dados de segurança | 52 |
| 3.2.1 | Direcionamento da monitorização dos Estados-Membros em função dos dados de segurança..... | 52 |
| 3.2.2 | Direcionamento da supervisão do setor em função dos dados de segurança..... | 53 |
| 4. | PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL AO NÍVEL EUROPEU | 54 |
| 4.1 | Atividades ao nível da UE..... | 55 |
| 4.1.1 | Comunicação sobre segurança operacional | 55 |
| 4.2 | Formação ao nível da UE | 56 |
| | Lista de acrónimos | 57 |

Quadro 1 Quadro normativo da União Europeia no domínio da segurança operacional da aviação. 9

Quadro 2 Autoridades competentes em virtude das regras da UE..... 26

Figura 1 Inter-relações das partes interessadas no sistema europeu de segurança aeronáutica 30

Figura 2 O processo europeu de gestão dos riscos para a segurança

Figura 3 Relação entre a EASP, o EPAS e outros programas e planos

INTRODUÇÃO

O presente documento apresenta o Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação, descrevendo o conjunto aplicável de regras em matéria de aviação e as atividades e processos de gestão conjunta da segurança da aviação civil a nível da União.

O Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação corresponde funcionalmente, ao nível da UE, ao programa estatal de segurança operacional da aviação descrito no anexo 19 da Convenção de Chicago. O Regulamento (UE) 2018/1139 introduziu um novo capítulo obrigatório sobre a gestão da segurança da aviação no quadro normativo da UE no domínio da aviação. Estabelece, entre outros aspetos, que a Comissão deve adotar, publicar e atualizar um documento (o «Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação») que descreva o funcionamento do sistema europeu de segurança da aviação, contendo as regras, atividades e processos utilizados para gerir a segurança da aviação civil na União, em conformidade com o seu quadro normativo.

O programa explica como é gerida a segurança aeronáutica numa perspetiva europeia. Uma vez que muitas das regras e atividades relacionadas com a segurança da aviação são hoje adotadas e coordenadas a nível da UE, os Estados-Membros devem fazer referência ao Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação nos programas congéneres a nível nacional. Daí que do Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação devam constar, pelo menos, os elementos relacionados com as responsabilidades de gestão nacional da segurança operacional descritos nas normas internacionais e nas práticas recomendadas. De facto, havendo legislação da UE em determinados domínios da segurança aeronáutica, os Estados-Membros dificilmente poderiam descrever como gerem a segurança no seu território sem considerar a dimensão europeia. Além disso, na maioria dos domínios abrangidos pela Convenção de Chicago, os Estados transferiram a sua competência para a União. O Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação explica também como a UE satisfaz as obrigações internacionais decorrentes desta delegação de competências.

O Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação modela-se pela forma e estrutura da apresentação do programa estatal de segurança operacional da aviação constante do anexo 19 da Convenção de Chicago:

O Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação descreve igualmente o processo de desenvolvimento, adoção, atualização e aplicação do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação.

O objetivo do Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação é assegurar que o sistema de gestão da segurança aeronáutica na União Europeia se traduz no mais alto nível de desempenho de segurança, uniformemente usufruído em toda a União e continuamente aperfeiçoado, tendo simultaneamente em conta outros objetivos de relevo, como a proteção do ambiente.

Ao descrever os processos de gestão conjunta da segurança aeronáutica ao nível europeu e, em especial, a forma como a Comissão Europeia (a seguir designada «a Comissão»), os Estados-Membros e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação cooperam na identificação de riscos e tomam as medidas apropriadas para minimizar esses riscos para a segurança operacional, o Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação contribui para a realização do objetivo definido ao nível da União, isto é, garantir um nível elevado de segurança em toda a UE. Assegura, assim, que todos os intervenientes estão cientes das suas responsabilidades e que se instituem as regras e processos necessários para reforçar a segurança aeronáutica e assim contribuir para prevenir acidentes na região europeia e noutras regiões.

TERMINOLOGIA

No presente documento:

- sempre que se faça referência aos «Estados-Membros», tal significa os 27 Estados-Membros da UE;
- sempre que se faça referência aos «Estados-Membros da AESA», tal significa os 27 Estados-Membros da UE, bem como a Islândia, o Listenstaine, a Noruega e a Suíça;
- sempre que se faça referência aos «Estados EUR da OACI», tal significa os 55 Estados da região EUROPA da OACI, que inclui todos os Estados-Membros da UE;
- por toda e qualquer referência ao «regulamento de base» («RB»), entenda-se o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação¹; e
- Entende-se por «rede de analistas» a rede de analistas da segurança da aviação referida no Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil².

1 Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (Texto relevante para efeitos do EEE); JO L 212 de 22.08.2018, p. 1.

2 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 (Texto relevante para efeitos do EEE); JO L 122 de 24.4.2014, p. 18.

1. POLÍTICAS, OBJETIVOS E RECURSOS EUROPEUS NO DOMÍNIO DA SEGURANÇA

1.1. O sistema europeu de segurança da aviação

O Sistema Europeu de Segurança da Aviação inclui as regras e os processos utilizados para gerir a segurança da aviação civil na União, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139. Essas regras e processos garantem um elevado nível de segurança na aviação civil, harmonizam os aspetos de segurança e facilitam a livre circulação de produtos, serviços, pessoas e capitais envolvidos na aviação civil.

Ao mesmo tempo, o sistema:

- melhora a competitividade do setor da aviação da União,
- promove a eficiência em termos de custos, nomeadamente, evitando a duplicação, promove a eficácia dos processos de regulamentação, de certificação e de supervisão, bem como uma utilização eficiente dos recursos conexos ao nível nacional e da União;
- presta assistência aos Estados-Membros no exercício dos direitos que lhes assistem e no cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força da Convenção de Chicago, garantindo uma interpretação comum e a aplicação uniforme e atempada das suas disposições;
- promove, a nível mundial, a posição da União em matéria de normas e de regras no domínio da aviação civil, estabelecendo relações de cooperação adequadas com os países terceiros e com as organizações internacionais; e
- promove a interoperabilidade técnica e operacional e a partilha das melhores práticas administrativas.

O sistema de gestão da segurança aeronáutica assenta na colaboração estreita entre a Comissão, a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir, «a AESA» ou «a Agência»), os Estados-Membros e o setor da aviação.

O nível elevado e uniforme de proteção dos cidadãos europeus e dos passageiros decorre fundamentalmente da adoção de normas de segurança comuns e de medidas que asseguram que os produtos, as pessoas e as organizações³ satisfazem essas normas na UE, bem como de processos eficientes de gestão dos riscos para a segurança a nível regional, estatal e setorial. O artigo 85.º do Regulamento (UE) 2018/1139 prevê um sistema de execução, no âmbito do qual a Agência assiste a Comissão no controlo da aplicação do presente regulamento e dos seus atos delegados e de execução pelos Estados-Membros.

O sistema ancora-se também na investigação diligente dos acidentes e incidentes, que permite identificar lacunas de segurança e acionar medidas para as colmatar. O programa europeu de segurança operacional da aviação compreende igualmente a utilização de uma abordagem mais proativa e assente em elementos comprovados, cujo objetivo é a identificação dos riscos que representam a maior ameaça para a segurança e das medidas necessárias para os minimizar. Em especial, o sistema tira partido das identificações de risco baseadas em dados e das avaliações realizadas pelo programa Data4Safety (megadados) apoiado pela Comissão e coordenado pela AESA, com a participação de parceiros relevantes da comunidade aeronáutica europeia.

³ Para os fins do presente documento, trata-se das organizações do setor que fornecem produtos ou serviços aeronáuticos.

1.2. O Sistema Europeu de Segurança da Aviação e a OACI

O Sistema Europeu de Segurança da Aviação é estreitamente coordenado com o desenvolvimento e a aplicação das normas e práticas recomendadas (SARP) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

A Comissão e a AESA acompanham o seu processo de desenvolvimento e programam as medidas de regulamentação correspondentes sempre que se confirme que é necessária uma alteração do quadro normativo europeu. Tal inclui a avaliação das propostas de alteração dos anexos da OACI (Carta dos Estados da OACI do tipo I), bem como a identificação das divergências entre o quadro normativo da UE e os anexos da OACI (Carta dos Estados da OACI do tipo II e listas de verificação da conformidade). Na avaliação das disparidades, a AESA e a Comissão apoiam os Estados-Membros que têm de notificar essas disparidades à OACI. Na sequência da avaliação pela AESA, a Comissão propõe ao Conselho da UE uma decisão sobre a notificação das disparidades.

Além disso, a Comissão e a AESA trabalham em parceria com o Gabinete Regional da OACI para a região Europa/Atlântico Norte (EUR/NAT) no sentido de promover uma abordagem regional da gestão da segurança da aviação, incentivar a gestão colaborativa dos riscos e criar sinergias no âmbito das várias iniciativas de reforço da segurança da UE. O Plano Regional Europeu de Segurança Operacional da Aviação (RASP EUR) é instrumental neste contexto: desde 2017, o Gabinete Regional da OACI, a Comissão e a AESA têm vindo a operar em conjunto para desenvolver esse plano (RASP), que se baseia nas ações definidas no Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação (EPAS), permitindo assim que os Estados EUR da OACI possam beneficiar do processo de planeamento da segurança estabelecido e dos seus vários resultados, em termos de material regulamentar, resultados de promoção da segurança, orientações, instrumentos ou boas práticas. O primeiro RASP EUR foi publicado em janeiro de 2019.

A Comissão e a AESA estão igualmente representadas no Grupo de Planeamento do Sistema de Aviação Europeu (EASPG) e no Grupo de Coordenação do Programa (GPC). Os principais objetivos do EASPG consistem em assegurar que os planos de desenvolvimento do sistema de navegação aérea e os planos de segurança da aviação na região EUR continuam a ser coerentes e compatíveis com os das regiões adjacentes, bem como com os planos globais da OACI, e gerir e coordenar a sua aplicação. Além disso, o EASPG desempenha um papel importante na promoção e facilitação da harmonização e coordenação dos programas nacionais e sub-regionais EUR relacionados com a navegação aérea e a segurança.

Por último, a Comissão e a AESA estão representadas no Grupo de Estudo do Plano Global de Segurança da Aviação (GASP), contribuindo assim para a manutenção do GASP, bem como dos respetivos materiais e ferramentas de orientação. O principal objetivo do GASP é reduzir continuamente o número de vítimas mortais e o risco de acidentes mortais, orientando o desenvolvimento de uma estratégia harmonizada de segurança da aviação com base em seis objetivos do GASP com metas associadas, bem como o desenvolvimento e a aplicação de planos regionais e nacionais de segurança da aviação.

Por outro lado, a AESA promove o Programa Estatal de Segurança (SSP) e a implementação da gestão da segurança a nível mundial através de projetos de assistência técnica da UE e procedendo em colaboração com os gabinetes regionais da OACI para apoiar os Estados e as organizações regionais de supervisão da segurança (RSOO). Os principais objetivos destes projetos consistem em melhorar o nível de segurança a nível mundial, ajudando os Estados a criar os seus SSP, ajudando os Estados e as RSOO a adotarem mecanismos de cooperação regional, garantindo assim o cumprimento das SARP da OACI. No quadro destas atividades,

as políticas e os objetivos europeus de segurança podem ser eficazmente promovidos a nível regional e mundial.

1.3. O quadro normativo da União em matéria de segurança operacional da aviação e de proteção do ambiente

1.3.1. Estrutura do quadro normativo de segurança operacional da União

O artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece que a competência no domínio dos transportes é partilhada entre a União Europeia e os Estados-Membros. O artigo 100.º, n.º 2, do TFUE autoriza o Parlamento Europeu e o Conselho a estabelecerem disposições adequadas para o transporte aéreo, na sequência de proposta da Comissão. O artigo 2.º, n.º 2, do TFUE estabelece que, quando os Tratados atribuem à União uma competência partilhada com os Estados-Membros num domínio específico, a União e os Estados-Membros podem legislar e adotar atos juridicamente vinculativos nesse domínio, e que os Estados-Membros exercem a sua competência na medida em que a União não tenha exercido a sua.

Podem, assim, definir-se ao nível da União requisitos legais no domínio da segurança operacional aeronáutica, mediante a adoção de legislação da União.

O quadro normativo da União que rege a segurança operacional da aviação civil compõe-se de regulamentos do Parlamento Europeu e do Conselho, complementados, quando necessário, com regulamentos delegados e de execução da autoria da Comissão. Nos atos jurídicos estão inscritos mecanismos de avaliação da sua aplicação e eficácia, que podem inclusivamente levar a que os atos sejam revistos, além de serem avaliados no âmbito das inspeções de normalização dos Estados-Membros efetuadas pela AESA.

O quadro que se segue sintetiza a legislação e a regulamentação aplicáveis no domínio da segurança operacional da aviação, adotadas ao nível da UE.

Quadro 1 Quadro normativo da União Europeia no domínio da segurança operacional da aviação

| <i>Regulamento de base da AESA e regulamentos de execução e delegados conexos</i> | | |
|---|------------------------|---|
| Regulamentação de base | (UE) n.º 2018/1139 | Anexo I: Aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea d) Anexo II: Requisitos essenciais de aeronavegabilidade Anexo III: Requisitos essenciais para a compatibilidade ambiental dos produtos Anexo IV: Requisitos essenciais para a tripulação Anexo V: Requisitos essenciais das operações aéreas Anexo VI: Requisitos essenciais aplicáveis às entidades qualificadas Anexo VII: Requisitos essenciais aplicáveis aos aeródromos Anexo VIII: Requisitos essenciais aplicáveis aos ATM/ANS e aos controladores de tráfego aéreo Anexo IX: Requisitos essenciais aplicáveis às aeronaves não tripuladas Anexo X: Quadro de correspondência |
| Aeronavegabilidade inicial | RE: (UE) n.º 748/2012 | Anexo I: Parte 21 Anexo II: Regulamento revogado - lista de alterações Anexo III: Quadro de correspondência |
| Especificações adicionais de aeronavegabilidade para as operações | RE: (UE) n.º 2015/640 | Anexo I: Parte 26 |
| Aeronavegabilidade Permanente | RE: (UE) n.º 1321/2014 | Anexo I: Parte M Anexo II: Parte 145 Anexo III: Parte 66 Anexo IV: Parte 147 Anexo V-A: Parte T ANEXO V-B: Parte ML Anexo V-C Parte CAMO Anexo V-D: Parte CAO |
| Tripulação de voo | RE: (UE) n.º 1178/2011 | Anexo I: Parte FCL Anexo II: Conversão de licenças não UE Anexo III: Licenças de países terceiros Anexo IV: Parte MED Anexo V: Parte CC Anexo VI: Parte ARA Anexo VII: Parte ORA Anexo VIII: Parte DTO |
| Operações aéreas | RE: (UE) n.º 965/2012 | Anexo I: Definições Anexo II: Parte ARO Anexo III: Parte ORO Anexo IV: Parte CAT Anexo V: Parte SPA Anexo VI: Parte NCC Anexo VII: Parte NCO Anexo VIII: Parte SPO |
| Aeróstatos - Operações aéreas | RE: (UE) n.º 2018/395 | Anexo I: Parte DEF Anexo II: Parte BOP Anexo III: Parte BFCL |

| | | |
|---|------------------------|--|
| Planadores – Operações aéreas | RE: (UE) n.º 2018/1976 | Anexo I: Parte DEF Anexo II: Parte SAO Anexo III: Parte SFCL |
|---|------------------------|--|

Regulamento de base da AESA e regulamentos de execução e delegados conexos (continuação)

| | | |
|---|--|---|
| Operadores de países terceiros | RE: (UE) n.º 452/2014 | Anexo I: Parte TCO Anexo II: Parte ART |
| ATM/ANS Prestação de serviços - Gestão do Tráfego Aéreo/Serviços de Navegação Aérea | RE: (UE) n.º 2017/373 | Anexo I: Definições Anexo II: Parte ATM/ANS.AR Anexo III: Parte ATM/ANS.OR Anexo IV: Parte ATS Anexo V: Parte MET Anexo VI: Parte AIS Anexo VII: Parte DAT Anexo VIII: Parte CNS Anexo IX: Parte ATFM Anexo X: Parte ASM Anexo XI: Parte FPD Anexo XII: Parte NM Anexo XIII: Parte PERS |
| Interoperabilidade da Rede Europeia de ATM | RE: (UE) n.º 1079/2012 RE: (UE) n.º 1207/2011 RE: (UE) n.º 1206/2011 RE: (UE) n.º 29/2009 RE: (CE) n.º 262/2009 RE: (CE) n.º 633/2007 RE: (CE) n.º 1033/2006 RE: (CE) n.º 1032/2006 | |
| Controladores de tráfego aéreo | RE: (UE) n.º 2015/340 | Anexo I: Parte ATCO Anexo II: PARTE ATCO.AR Anexo III: PARTE ATCO.OR Anexo IV: PARTE ATCO.MED |
| Requisitos de utilização do espaço aéreo (ACAS II) | RE: (UE) n.º 1332/2011 | Anexo: ACAS |
| Requisitos de utilização do espaço aéreo (PBN) | RE: (UE) n.º 2018/1048 | Anexo: Subparte PBN |
| SERA | RE: (UE) n.º 923/2012 | Anexo: Regras aéreas normalizadas europeias |
| Aeródromos | RE: (UE) n.º 139/2014 | Anexo I: Definições Anexo II: Parte ADR.AR Anexo III: Parte ADR.OR Anexo IV: Parte ADR.OPS |
| Sistemas de aeronaves não tripuladas (UAS) (Regras e procedimentos para a | RE: (UE) n.º 2019/947 | Anexo: Ops UAS nas categorias «Aberta» e «Específica» |

| | | |
|--|-----------------------|--|
| operação de aeronaves não tripuladas) | | |
| UAS e operadores de países terceiros de sistemas de aeronaves não tripuladas | DR: (UE) n.º 2019/945 | Anexo |
| Quadro normativo do espaço «U» | RE: (UE) n.º 2021/664 | <p>Anexo I: Critérios para a definição de capacidades, requisitos de desempenho, condições operacionais e restrições ao espaço aéreo a que se refere o artigo 3.º, n.º 4</p> <p>Anexo II: Publicação da informação comum referida no artigo 5.º, n.º 4, alínea a)</p> <p>Anexo III: Qualidade, latência e proteção dos dados referidas no artigo 5.º, n.º 4, alínea b), e no artigo 7.º, n.º 5, alínea c)</p> <p>Anexo IV: Pedido de autorização de voo de UAS referido no artigo 6.º, n.º 4</p> <p>Anexo V: Intercâmbio de dados e informações operacionais pertinentes entre os prestadores de serviços no espaço «U» e os prestadores de serviços de tráfego aéreo nos termos do artigo 7.º, n.º 3</p> <p>Anexo VI: Certificado de prestador de serviços no espaço «U» referido no artigo 14.º, n.º 3</p> <p>Anexo VII: Certificado de prestador único de serviços de informação comum referido no artigo 14.º, n.º 3</p> |

Outros regulamentos sobre o funcionamento da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação

| | | |
|---|------------------------|-------|
| Taxas e encargos | RE: (UE) n.º 2019/2153 | Anexo |
| Multas e sanções | RE: (UE) n.º 646/2012 | |
| Inspeções de normalização | RE: (UE) n.º 628/2013 | |

Regulamentos no domínio da segurança da aviação não decorrentes do regulamento de base da AESA

| | | |
|---|---|---|
| Comunicação de ocorrências | RE: (UE) n.º 376/2014 | Anexo I: Lista de requisitos aplicáveis aos regimes de comunicação obrigatória e aos regimes de comunicação voluntária de ocorrências Anexo II: Partes interessadas Anexo III: Pedido de informações do Repositório Central Europeu |
| Sistema comum europeu de classificação de risco | DR: (UE) n.º 2020/2034 que complementa o RE (UE) n.º 376/2014 | Anexo: O sistema comum europeu de classificação de risco |
| Lista que classifica as ocorrências na aviação civil a comunicar obrigatoriamente em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 | RE: (UE) n.º 2015/1018 | Anexo I: Ocorrências relacionadas com a operação das aeronaves Anexo II: Ocorrências relacionadas com as condições técnicas, com a manutenção e com a reparação das aeronaves Anexo III: Ocorrências relacionadas com os serviços e com as instalações de navegação aérea Anexo IV: Ocorrências relacionadas com os aeródromos e os serviços em terra Anexo V: Ocorrências relacionadas com aeronaves que não sejam aeronaves a motor complexas, incluindo planadores e veículos mais leves do que o ar |
| Investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil | (UE) n.º 996/2010 | Anexo: Lista de exemplos de incidentes graves |
| Harmonização dos requisitos técnicos e procedimentos administrativos no setor da aviação civil | Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho | |
| Estabelecimento de uma lista comunitária de transportadoras aéreas objeto de proibição de operação na Comunidade | (CE) n.º 2111/2005 | Anexo: Critérios comuns para apreciação de uma proibição de operação por motivos de segurança ao nível comunitário |
| Regras de execução para a lista comunitária de transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade | (CE) n.º 473/2006 | Anexo A: Informações a fornecer por um Estado-Membro que apresente um pedido nos termos do n.º 2 do artigo 4.º do regulamento de base Anexo B: Comunicação por um Estado-Membro de medidas de carácter excepcional tomadas nos termos do n.º 1 do artigo 6.º do regulamento de base para impor uma proibição de operação no seu território Anexo C: Comunicação por um Estado-Membro de medidas de carácter excepcional tomadas em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2, do regulamento de base relativo à manutenção ou imposição de uma proibição de operação no seu território quando a Comissão tiver |

| | | |
|---|-----------------------|---|
| | | decidido não incluir tais medidas na lista comunitária |
| Lista comunitária de transportadoras aéreas objeto de proibição de operação na Comunidade | (UE) n.º 474/2006 | Anexo A: Lista de transportadoras aéreas cuja totalidade das operações é objeto de uma proibição na Comunidade |
| | | Anexo B: Lista das transportadoras aéreas que são objeto de restrições operacionais na Comunidade |
| Quadro do Céu Único Europeu | (CE) n.º 549/2004 | |
| Prestação de serviços ANS do Céu Único Europeu | (CE) n.º 550/2004 | Anexo I: Requisitos aplicáveis às organizações reconhecidas Anexo II: Condições a anexar aos certificados |
| Céu Único Europeu – organização e utilização do espaço aéreo | (CE) n.º 551/2004 | |
| Céu Único Europeu – Projetos comuns | RE: (UE) n.º 409/2013 | |
| Sistema de tarifação do desempenho no Céu Único Europeu – indicadores-chave de desempenho em matéria de segurança | RE: (UE) n.º 2019/317 | Anexo I: Indicadores essenciais de desempenho (IED) aplicáveis à fixação de objetivos e indicadores de monitorização Anexo II: Modelo para os planos de desempenho a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo a que se refere o artigo 10.º, n.º 1 Anexo III: Modelo para os planos de desempenho da rede a que se refere o artigo 10.º, n.º 5 Anexo IV: Critérios aplicáveis à avaliação dos planos de desempenho e metas a nível nacional ou funcional dos blocos de espaço Anexo V: Critérios aplicáveis à avaliação do projeto de plano de desempenho da rede Anexo VI: Lista de dados relativos ao desempenho a fornecer à Comissão para efeitos de monitorização do desempenho nos termos do artigo 36.º, n.º 1, e do artigo 37.º Anexo VII: Custos determinados e custos reais Anexo VIII: Requisitos aplicáveis ao cálculo das unidades de serviços de rota e de terminal a que se refere o artigo 25.º Anexo IX: Taxa unitária Anexo X: Critérios para avaliar se a prestação de serviços a que se refere o artigo 35.º, n.º 1, está sujeita às condições de mercado Anexo XI: Quadros de declaração para fundamentar a base de custos e as taxas unitárias a apresentar à Comissão em conformidade com o artigo 35.º, n.º 6 Anexo XII: Elementos essenciais para a consulta a que se referem o artigo 24.º, n.º 3, e o artigo 30.º, n.º 1 Anexo XIII: Requisitos específicos aplicáveis aos regimes de incentivos a que se refere o artigo 11.º, n.º 3 |

| | | |
|--|------------------------------------|--|
| Restrições operacionais relacionadas com o ruído nos aeroportos da União | RE: (UE) n.º 598/2014 ⁴ | Anexo I: Avaliação da poluição sonora num aeroporto Anexo II: Avaliação da relação custo-eficácia das restrições de operação relacionadas com o ruído |
|--|------------------------------------|--|

No sítio web EUR-Lex, na secção «repertório da legislação da União Europeia», capítulo [07.40.30](#)⁵, podem ser consultadas a legislação e regulamentação aplicáveis no domínio da segurança aeronáutica. A Agência publica também uma sinopse do quadro regulamentar⁶.

Para apoiar a aplicação da legislação da UE em matéria de segurança da aviação e promovê-la a nível mundial, a AESA disponibiliza versões consolidadas das regras da aviação através do seu projeto eRules, com vista à digitalização das regras da aviação. As **Regras Easy Access** (regras «acesso convivial») apresentam a legislação relativa à aviação de uma forma consolidada e convivial (as regras de execução com todas as suas alterações são apresentadas juntamente com os respetivos meios de conformidade aceitáveis, documentos de orientação, especificações de certificação e especificações pormenorizadas).

Estão disponíveis regras de acesso convivial para todos os domínios da aviação, divulgadas em formato pdf e como publicação dinâmica em linha. Podem ser encontradas nos seguintes links: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>

1.3.2. Regulamento (UE) 2018/1139 e regras conexas

1.3.2.1. Requisitos legais

O Regulamento (UE) 2018/1139⁷ é a peça central do sistema de segurança operacional da aviação da UE. A sua finalidade é o estabelecimento e a preservação de um nível uniforme elevado de segurança operacional da aviação na Europa, para o que estabelece regras comuns no domínio da aviação civil. O regulamento prevê também o reconhecimento mútuo dos certificados, introduz um processo de inspeções de normalização para controlo da aplicação das regras pelos Estados-Membros e estabelece a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação.

O Regulamento (UE) 2018/1139 define «requisitos essenciais» que impõem às autoridades, pessoas e organizações objetivos e obrigações exigentes, com vista à prossecução do seu objetivo. Os requisitos essenciais implementam as normas e práticas recomendadas estabelecidas nos anexos da Convenção de Chicago. Dizem respeito aos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, aos operadores envolvidos no transporte aéreo, aos pilotos e às pessoas, produtos e organizações envolvidas na sua formação e exames médicos, aos aeródromos, aos serviços de gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea (ATM/ANS)

⁴ [EUR-Lex - 32014R0598 - PT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>

⁶ <https://www.easa.europa.eu/regulations>

⁷ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (Texto relevante para efeitos do EEE); JO L 212 de 22.08.2018, p. 1.

prestados no espaço aéreo do território em que se aplica o Tratado da União Europeia, bem como aos controladores de tráfego aéreo e às aeronaves não tripuladas.

Em aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, a Comissão adotou regulamentos delegados e de execução, incluindo os enumerados no quadro incluído na secção 1.3.1.

Todas estas normas são diretamente aplicáveis nos Estados-Membros, não carecendo de transposição nacional.

Na União Europeia, a aplicação do direito da UE é fundamentalmente da responsabilidade dos Estados-Membros. As tarefas de certificação e supervisão previstas no Regulamento (UE) 2018/1139 e suas regras de execução são portanto, na sua maior parte, executadas ao nível nacional pelas autoridades nacionais competentes. No entanto, nalguns casos bem definidos, como por exemplo as certificações de entidades de projeto, a autoridade competente é a AESA, investida de poderes para emitir certificados e tomar as medidas sancionatórias conexas.

Os domínios de segurança da aviação em que a competência da UE é atualmente exercida são os seguintes:

1) Certificação de aeronavegabilidade e certificação ambiental

As regras da UE aplicam-se às aeronaves a que se referem as alíneas a) e b) do artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139, que não sejam aeronaves não tripuladas, e os seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados devem cumprir os requisitos essenciais de aeronavegabilidade estabelecidos no anexo II desse regulamento.

No respeitante ao ruído e às emissões, essas aeronaves e os seus motores, hélices, peças e equipamentos não instalados devem estar conformes com os requisitos de proteção ambiental constantes das últimas alterações ao anexo 16 da Convenção de Chicago, que é objeto de adaptações regulares. Os requisitos essenciais de compatibilidade ambiental estabelecidos no anexo III do Regulamento (UE) 2018/1139 são igualmente aplicáveis aos produtos, peças e equipamentos não instalados, na medida em que as disposições da Convenção de Chicago referidas no primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 9.º não contenham requisitos de proteção ambiental.

É aplicável um conjunto de regras relativas à aeronavegabilidade inicial e permanente ao projeto de produtos, ao projeto de peças, ao projeto de equipamento não instalado, a aeronaves individuais, às entidades responsáveis pelo projeto, produção, gestão da aeronavegabilidade permanente e à manutenção, conforme aplicável, de produtos, peças e equipamentos não instalados, bem como ao pessoal responsável por estas atividades.

2) Proteção ambiental

A AESA adota medidas no que respeita às emissões e ao ruído, para efeitos da certificação de projetos de produtos em conformidade com o artigo 11.º do Regulamento (UE) 2018/1139 com o objetivo de prevenir os efeitos prejudiciais significativos no clima, no ambiente e na saúde humana causados pelas atividades da aviação civil em causa. Ao tomar essas medidas, a AESA tem devidamente em conta as normas internacionais e as práticas recomendadas, os benefícios ambientais, a viabilidade tecnológica e o impacto económico. As medidas incluem a garantia da disponibilidade de normas ambientais através da participação efetiva da UE a montante no processo do Comité para a Proteção Ambiental da Aviação (CAEP) da OACI. Além disso, o Regulamento (UE) 2018/1139 habilita a UE a criar normas ambientais nos domínios em que não estão disponíveis normas da OACI, incluindo, entre outras, aeronaves híbridas, elétricas e a hidrogénio.

De um modo geral, a Comissão e a AESA definem e coordenam as políticas e ações de proteção ambiental da aviação civil a nível da UE. Neste contexto, a Comissão, a AESA,

outras instituições, órgãos, organismos e agências da UE, bem como os Estados-Membros, são chamados a cooperar em questões ambientais. A cooperação inclui atividades relacionadas com o Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE) e com o regulamento relativo ao registo, avaliação, autorização e restrição dos produtos químicos (REACH)⁸. No mesmo contexto, a AESA está também a contribuir para a execução das ações da estratégia ambiental da UE, tais como o desenvolvimento de um programa de rotulagem ambiental para a aviação no âmbito da Estratégia de Mobilidade Inteligente e Sustentável⁹, bem como o apoio prestado no que diz respeito ao desenvolvimento do pacote «Objetivo 55», que inclui a proposta da Comissão relativa ao quadro legislativo do plano RefuelUE no que se refere à aviação¹⁰, estando a AESA cometida de um papel de acompanhamento e comunicação de informações sobre a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis.

Além disso, uma análise ambiental elaborada conjuntamente pela Agência Europeia do Ambiente (AEA) e pela AESA, com a colaboração do gestor da rede do Céu Único Europeu (SES), apresenta um relato objetivo da situação em termos de proteção do ambiente no que respeita à aviação civil na União. Esta análise, publicada de três em três anos no Relatório Ambiental da Aviação Europeia, contém recomendações sobre a forma de melhorar o nível de proteção ambiental no domínio da aviação civil na União. O último relatório foi publicado em setembro de 2022¹¹.

Além disso, a AESA tem também um mandato para recolher e verificar informações sobre o ruído e o desempenho das aeronaves para a modelização do ruído nas imediações dos aeroportos, em conformidade com o Regulamento (UE) 598/2014¹².

3) Tripulação de voo

Os pilotos e os tripulantes de cabina envolvidos nas operações das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2018//1139, que não sejam aeronaves não tripuladas, bem como os dispositivos de treino de simulação de voo, as pessoas e organizações envolvidas na formação, nos exames, nas verificações e na avaliação médica desses pilotos e desses tripulantes de cabina, devem cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV desse regulamento. Os pilotos devem ser titulares de uma licença de piloto e de um certificado médico de piloto adequado à operação a realizar, a tripulação de cabina envolvida em operações de transporte aéreo comercial deve ser titular de um certificado e são necessárias aprovações para os centros de medicina aeronáutica, as organizações de formação de pilotos e as organizações de formação de tripulantes de cabina.

São obrigatórios certificados para cada dispositivo de treino de simulação de voo utilizado na formação de pilotos. As pessoas responsáveis pela formação de voo, pelo treino de simulação

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

9 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330

10 COM(2021) 561 final.

11 https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

12 Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada e que revoga a Diretiva 2002/30/CE. JO L 173 de 12.6.2014, p. 65.

de voo ou pela avaliação das competências dos pilotos, bem como os examinadores médicos aeronáuticos, devem também ser titulares de um certificado.

4) Operações aéreas

As operações das aeronaves abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, que não sejam aeronaves não tripuladas, devem cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V e, se aplicável, nos anexos VII e VIII do regulamento. Os operadores de aeronaves devem apresentar uma declaração sobre a sua capacidade e sobre os meios de que dispõem para assumir as suas responsabilidades associadas à operação de aeronaves em conformidade com os atos de execução aplicáveis da UE, ou ser titulares de um certificado. Esse certificado deve especificar as prerrogativas concedidas ao operador de aeronave e pode ser alterado para acrescentar ou suprimir prerrogativas. Do mesmo modo, o certificado pode ser limitado, suspenso ou revogado se o titular deixar de cumprir as regras e procedimentos da UE aplicáveis com vista à sua emissão e manutenção.

5) Aeródromos e assistência em escala

Os aeródromos, o equipamento de aeródromo relacionado com a segurança, a exploração de aeródromos e a prestação de serviços de assistência em escala e de gestão da placa de estacionamento (AMS) nos aeródromos devem cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VII e, se aplicável, no anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/1139. As regras da UE aplicam-se aos aeródromos situados no território a que se aplicam os Tratados e que satisfazem todos os seguintes critérios:

- aeródromos abertos ao uso público;
- aeródromos que oferecem serviços de transporte aéreo comercial; e
- que disponham de uma pista por instrumentos pavimentada com uma extensão igual ou superior a 800 metros; ou
- exclusivamente para helicópteros que utilizam procedimentos de aproximação ou de partida por instrumentos.

As regras da UE estabelecem requisitos comuns para:

- a conceção, manutenção e exploração dos aeródromos,
- incluindo o equipamento de segurança utilizado nessas infraestruturas,
- o projeto, o fabrico, a manutenção e a operação de equipamentos de aeródromo relacionados com a segurança utilizados ou destinados a serem utilizados nos aeródromos abrangidos pelo âmbito de aplicação das regras da UE, e a prestação de serviços de assistência em escala e de AMS nesses aeródromos; e
- a proteção das áreas envolventes dos aeródromos referidos, sem prejuízo da legislação nacional e da União e nacional aplicáveis em matéria de ambiente e de ordenamento do território.

6) ATM/ANS, incluindo a implementação do céu único europeu

A prestação de serviços ATM/ANS deve satisfazer os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VIII e, quando aplicável, no anexo VII. As aeronaves que operam no espaço aéreo do céu único europeu, salvo as utilizadas nas atividades a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/1139 devem cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VIII, ponto 1. Os prestadores de ATM/ANS são obrigados a possuir um certificado que especifique os privilégios concedidos, assim que tenham demonstrado a conformidade com as regras da UE aplicáveis. Além disso, as organizações envolvidas no projeto, na produção ou na manutenção de sistemas e de componentes ATM/ANS podem ser obrigadas a ser titulares de um certificado.

A AESA é a autoridade competente responsável pela certificação, supervisão e fiscalização em relação a determinados prestadores de serviços ATM/ANS e organizações de formação ATCO — incluindo prestadores pan-europeus — bem como das organizações envolvidas no projeto, na produção ou na manutenção de sistemas e componentes ATM/ANS.

A AESA presta assistência técnica à Comissão, a seu pedido, na implementação do céu único europeu, tal como definido no artigo 93.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

7) Controladores de tráfego aéreo

Os controladores de tráfego aéreo envolvidos na prestação de serviços ATM/ANS, bem como as pessoas, organizações e dispositivos de treino artificial envolvidos na formação, exames, verificações e avaliação médica desses controladores de tráfego aéreo, devem cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VIII do Regulamento (UE) 2018/1139. Os controladores de tráfego aéreo devem ser titulares de uma licença de controlador de tráfego aéreo e de um certificado médico de controlador de tráfego aéreo que especifique as prerrogativas concedidas. Tais licenças e certificados são suscetíveis de serem alterados para acrescentar ou suprimir prerrogativas. Além disso, podem ser limitados, suspensos ou revogados se o titular deixar de cumprir as regras e procedimentos da UE aplicáveis para a emissão e manutenção de uma licença ou de um certificado médico. As organizações de formação de controladores de tráfego aéreo e os centros de medicina aeronáutica devem ser titulares de um certificado. As pessoas responsáveis pela formação prática, pela avaliação das competências práticas dos controladores de tráfego aéreo, bem como os examinadores médicos aeronáuticos devem cumprir determinados requisitos em termos de competências.

8) Aeronaves não tripuladas

O projeto, a produção, a manutenção e a operação de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamento não instalado e equipamento de controlo remoto, bem como o pessoal, incluindo os pilotos à distância, e as organizações envolvidas nessas atividades, devem cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no [anexo IX](#) e, se for caso disso, os requisitos essenciais estabelecidos nos anexos II, IV e V do Regulamento (UE) 2018/1139. Tendo em conta a natureza e os riscos da atividade em causa, as características operacionais das aeronaves não tripuladas em causa e as características da área de operação, pode ser exigido um certificado para o projeto, a produção, a manutenção e a operação de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamento não instalado e equipamento para as controlar remotamente, bem como para o pessoal, incluindo os pilotos remotos, e as organizações envolvidas nestas atividades. O certificado deve especificar as limitações em matéria de segurança, as condições operacionais e as prerrogativas, e pode ser alterado para acrescentar ou suprimir limitações, condições e privilégios, bem como limitado, suspenso ou revogado se o respetivo titular deixar de cumprir as condições, regras e procedimentos para a emissão ou manutenção de tal certificado.

9) Operadores de países terceiros

As aeronaves a que se refere o [artigo 2.º, n.º 1, alínea c\)](#), do Regulamento (UE) 2018/1139, bem como a respetiva tripulação e as suas operações, devem cumprir as normas da OACI aplicáveis. Na eventualidade de tais normas não existirem, essas aeronaves, a sua tripulação de voo e as suas operações devem cumprir, no que diz respeito às aeronaves que não sejam aeronaves não tripuladas, os requisitos essenciais estabelecidos nos anexos II, IV e V do Regulamento (UE) 2018/1139. No que diz respeito às aeronaves não tripuladas, estas devem cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no [anexo IX](#) e, se for caso disso, os requisitos essenciais estabelecidos nos anexos II, IV e V do referido regulamento.

10) Investigação e Inovação (I&I)

O Regulamento (UE) 2018/1139 conferiu à AESA uma série de novas competências essenciais. A Agência assiste a Comissão e os Estados-Membros, no domínio da I&I, com vista à identificação dos principais temas de investigação no domínio da aviação civil, de modo a contribuir para a coerência e a coordenação entre as funções de investigação e desenvolvimento financiadas por dinheiros públicos e as políticas que se inscrevem no âmbito de aplicação do presente regulamento. A AESA apoia a Comissão na definição e execução dos programas-quadro da União pertinentes para as atividades de investigação e inovação e dos programas de trabalho anuais e plurianuais, incluindo na condução dos processos de avaliação, na análise dos projetos financiados e na exploração dos resultados dos projetos de investigação e inovação. A Agência também executa partes relacionadas com a aviação civil do Programa-Quadro de Investigação e Inovação da UE e desenvolve atividades de investigação *ad hoc* que são compatíveis com as funções da Agência e com os objetivos do Regulamento (UE) 2018/1139.

O setor europeu da aviação registou um desenvolvimento bem-sucedido nas últimas décadas, colocando a Europa numa posição de liderança no mercado mundial competitivo. Os programas de I&I da UE no domínio da aviação europeia, bem como as atividades de investigação dos Estados-Membros e da indústria, constituem elementos importantes. Estas iniciativas são diretamente relevantes para o objetivo da EASP e do EPAS de garantir o mais elevado nível de segurança operacional, de segurança contra atos ilícitos e de proteção do ambiente na Europa.

As novas tecnologias e conceitos emergem a um ritmo sem precedentes. Os programas europeus e nacionais de I&I, incluindo Clean Sky/Clean Aviation e SESAR, estão a desenvolver novos conceitos e soluções no domínio da aviação, que terão de ser certificados ou aprovados antes de se tornarem operacionais na Europa e em países terceiros. Além disso, os novos operadores, em especial no setor dos drones, introduzem novos requisitos na arena aeronáutica europeia e exigem novas respostas regulamentares europeias.

O sistema europeu de segurança da aviação apoia a implantação destas novas soluções e, de um modo mais geral, a integração segura de novas tecnologias e conceitos.

No que diz respeito ao EPAS, os projetos de investigação que passam a fazer parte do plano decorrem da lista de temas prioritários da agenda de investigação para os quais está assegurada uma fonte de financiamento ou em que é provável que o projeto seja financiado no início do período de referência do EPAS.¹³

O programa Data4Safety constitui uma fonte valiosa para a identificação dos dados pertinentes (dados de voo, dados de tráfego, condições meteorológicas, relatórios de segurança, etc.) disponíveis de forma agregada para apoiar os projetos de investigação, em conformidade com o artigo 72.º do Regulamento (UE) 2018/1139, que insta a AESA a recolher e analisar dados de segurança para identificar riscos e medir o desempenho em matéria de segurança do sistema europeu de segurança da aviação.

¹³ Para mais informações sobre as atividades de investigação da Agência, consulte-se o sítio Web da AESA: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

11) Interdependências entre a segurança operacional e a segurança contra atos ilícitos no domínio da aviação civil, incluindo cibersegurança

O Regulamento (UE) 2018/1139 estabelece que a Comissão, a Agência e os Estados-Membros cooperam nas matérias relacionadas com a segurança contra atos ilícitos no domínio da aviação civil, incluindo no domínio da cibersegurança, quando existam interdependências entre a segurança operacional e a segurança contra atos ilícitos no domínio da aviação civil. A AESA pode também prestar assistência técnica à Comissão, a pedido desta, sempre que possua os conhecimentos especializados pertinentes em matéria de segurança operacional, na aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴¹ e de outras disposições pertinentes do direito da União. A fim de contribuir para a proteção da aviação civil contra atos ilícitos, a Agência deve, se necessário, reagir sem demora injustificada a um problema urgente, tomando medidas relacionadas com a aeronavegabilidade e a certificação ambiental para fazer face às vulnerabilidades da concepção das aeronaves e recomendando medidas corretivas a tomar pelas autoridades nacionais competentes ou pelas pessoas singulares e coletivas abrangidas pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e/ou divulgando informações relevantes a essas autoridades e pessoas, caso o problema afete a operação da aeronave, incluindo os riscos para a aviação civil decorrentes de zonas de conflito.

12) Cooperação internacional

Por força de acordos internacionais no setor da aviação, a UE alarga o seu quadro normativo a países terceiros e regiões em todo o mundo. Estes acordos visam quer a plena convergência normativa com as regras da UE aplicáveis, com vista a alargar o mercado único da aviação da UE a estes países terceiros e regiões, quer estabelecer regras e procedimentos para o reconhecimento mútuo dos certificados. A este respeito, é importante salientar a intensa atividade desenvolvida pela Comissão e pela AESA no sentido de prestar assistência técnica a regiões e países terceiros para os apoiar na aplicação da legislação da UE aplicável em matéria de aviação. Essa assistência contribui para a harmonização das regras, o reconhecimento mútuo dos certificados no interesse da indústria europeia e a promoção das normas de segurança operacional da aviação europeia. A Agência pode cooperar com as autoridades competentes de países terceiros e com organizações internacionais e estabelecer acordos de cooperação com essas autoridades e organizações internacionais.

No contexto da OACI, a AESA presta assistência aos Estados-Membros no exercício dos seus direitos e no cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força dos acordos internacionais relacionados com matérias abrangidas pelo presente regulamento, em especial os seus direitos e obrigações ao abrigo da Convenção de Chicago.

A Agência atua como organização regional de fiscalização da segurança no âmbito da OACI (ver secção 1.2 supra).

13) Gestão de crises no setor da aviação

A Comissão, bem como a AESA, em conformidade com o artigo 91.º do Regulamento (UE) 2018/1139, tomaram medidas imediatas no seu domínio de competência para contribuir para uma resposta atempada e para a mitigação da crise da COVID-19. A AESA, em coordenação com as partes interessadas pertinentes, emitiu uma série de requisitos e recomendações para os Estados-Membros e as partes interessadas da aviação, sob a forma de diretivas de

segurança, boletins informativos sobre segurança, orientações e materiais de promoção da segurança.

Entre estes documentos, a AESA e o Centro Europeu de Prevenção e Controlo das Doenças (ECDC) emitiram um documento conjunto que define medidas para garantir a segurança sanitária dos passageiros dos transportes aéreos e do pessoal da aviação quando as companhias aéreas retomarem os horários de voo regulares na sequência das graves perturbações causadas pela COVID-19¹⁴.

14) Interdependências entre a segurança da aviação civil e fatores socioeconómicos

O artigo 89.º do Regulamento (UE) 2018/1139 introduziu o requisito seguinte: «*A Comissão, a Agência e as outras instituições, órgãos, organismos e agências da União e os Estados-Membros cooperam, no âmbito dos respetivos domínios de competência, com vista a assegurar que sejam tidas em conta as interdependências entre a segurança operacional da aviação civil e os fatores socioeconómicos conexos, nomeadamente no âmbito de procedimentos regulamentares, da supervisão e da execução de uma cultura justa [...], a fim de dar resposta aos riscos socioeconómicos para a segurança da aviação*».

Estipula ainda que «*a Agência publica, de três em três anos, um relatório que apresente um balanço objetivo das ações e medidas tomadas, em especial as que abordam as interdependências entre a segurança operacional da aviação civil e os fatores socioeconómicos*».

Tal está em consonância com o processo europeu de gestão dos riscos para a segurança (*European Safety Risk Management - SRM*), que é um processo proativo baseado em dados, que visa identificar e avaliar sistematicamente as questões de segurança, incluindo as decorrentes de fatores socioeconómicos. A AESA publicou a primeira edição da revisão do artigo 89.º em dezembro de 2021¹⁵. Essa revisão examina, em especial, as implicações para a segurança dos fatores socioeconómicos nos domínios do emprego e das condições de trabalho, da saúde e do estilo de vida e da educação. Identifica igualmente possíveis ações e medidas futuras no contexto do EPAS.

1.3.2.2. Medidas relativas à Agência

A aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos regulamentos de execução e delegados conexos apoia-se, quando necessário, em especificações de certificação (EdC) e outras especificações pormenorizadas (OEP), meios de conformidade aceitáveis (MCA) e documentos de orientação (DO).

As especificações de certificação incluem normas técnicas, que indicam os meios de demonstrar a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os atos delegados e de execução nele baseados. São utilizadas para fins de certificação de produtos, pessoas e organizações. Nos casos previstos no Regulamento (UE) 2018/1139, algumas EdC constituem a base de certificação para a emissão do certificado pela AESA.

As outras especificações pormenorizadas são normas não vinculativas emitidas pela Agência para efeitos de aplicação de determinadas disposições do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos

14 [ECDC/AESA – Protocolo de segurança sanitária na aviação no contexto da COVID-19 EASA \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/easa/pt/pt/14-01-2020-protocolo-de-seguranca-sanitaria-na-aviacao-no-contexto-da-covid-19)

15 [A AESA publica um estudo sobre os fatores socioeconómicos relacionados com a segurança da aviação EASA \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/easa/pt/pt/15-01-2021-aesa-publica-um-estudo-sobre-os-fatores-socioeconomicos-relacionados-com-a-seguranca-da-aviacao)

atos delegados e de execução adotados com base no mesmo, quando o Regulamento (UE) 2018/1139 exige a utilização de especificações pormenorizadas para a declaração de conformidade pela organização ou pessoa sujeita a essa obrigação de declaração.

Os MCA são normas não obrigatórias emitidas pela Agência e de que as pessoas ou organizações interessadas podem fazer uso para demonstrar a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os atos delegados e de execução com base nele adotados ou com as EdC e as OEP;

Os DO são documentos não vinculativos emitidos pela Agência, que ilustram o significado dos atos delegados e de execução, das EdC ou de OEP, sendo usados para apoiar a interpretação do Regulamento (UE) 2018/1139 e os atos delegados e de execução com base nele adotados, bem como das especificações de certificação e de outras especificações pormenorizadas.

1.3.2.3. Flexibilidade

Sendo a aviação uma atividade complexa, é impossível as regras contemplarem todas as situações, impondo-se alguma flexibilidade para que as atividades se possam desenvolver e se preserve simultaneamente um nível apropriado de segurança.

Para o efeito, o Regulamento (UE) 2018/1139 contém disposições em matéria de flexibilidade que permitem aos Estados-Membros isentar qualquer pessoa singular ou coletiva sujeita ao regulamento dos requisitos aplicáveis, em caso de circunstâncias imprevisíveis urgentes que afetem essas pessoas ou de necessidades operacionais urgentes dessas pessoas, desde que estejam preenchidas todas as seguintes condições:

- Não é possível dar uma resposta adequada face a essas circunstâncias ou necessidades, em conformidade com os requisitos aplicáveis;
- São garantidas a segurança operacional, a proteção do ambiente e a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis, se necessário através da aplicação de medidas de mitigação;
- O Estado-Membro tomou medidas para reduzir as eventuais distorções das condições de mercado na sequência da concessão da isenção, na medida do possível; e
- A isenção limita-se ao estritamente necessário, em termos de âmbito e de duração, e é aplicada de modo não discriminatório.

Se a isenção tiver sido concedida por uma duração superior a oito meses consecutivos ou se o Estado-Membro tiver reiteradamente concedido a mesma isenção e a sua duração total exceder oito meses, a Agência avalia se estão reunidas as condições previstas supra e emite, no prazo de três meses a contar da data de receção da última notificação, uma recomendação à Comissão no que respeita às conclusões da avaliação. Subsequentemente, a Comissão, tendo em conta essa recomendação, avalia se essas condições foram cumpridas. Se considerar que estas não se encontram reunidas ou se se afastar das conclusões da avaliação da Agência, a Comissão adota para o efeito, no prazo de três meses a contar da data da receção da referida recomendação, um ato de execução com a sua decisão. Após ser notificada de um ato de execução que confirme que essas condições não se encontram reunidas, o Estado-Membro em causa revoga imediatamente a isenção concedida.

Se um Estado-Membro considerar que a demonstração da conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis definidos nos anexos pode ser efetuada por outros meios que não os estabelecidos nos atos delegados e de execução adotados com base no presente regulamento e que esses meios apresentam vantagens significativas do ponto de vista da segurança da aviação civil ou da eficiência para as pessoas abrangidas pelo presente regulamento ou para as

autoridades em causa, pode apresentar à Comissão e à Agência um pedido fundamentado de alteração do ato delegado ou de execução em causa, de modo a permitir a utilização desses outros meios. Nesse caso, a Agência formula sem demora injustificada uma recomendação à Comissão sobre se o pedido do Estado-Membro satisfaz as condições previstas supra. Se necessário, a Comissão considera, sem demora e tendo em conta essa recomendação, a possibilidade de alteração do ato delegado ou de execução em causa.

1.3.3. Investigação de acidentes e incidentes na aviação civil

As regras aplicáveis à investigação de acidentes e incidentes são definidas ao nível europeu, nomeadamente no Regulamento (UE) n.º 996/2010¹⁶. Este regulamento visa garantir um nível elevado de eficácia, celeridade e qualidade das investigações de segurança na aviação civil europeia, cujo único objetivo consiste em prevenir acidentes e incidentes, e não apurar culpas ou imputar responsabilidades. Além disso, reforça a cooperação entre as autoridades investigadoras, criando a rede europeia das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil (ENCASIA), e contém disposições relativas ao armazenamento das recomendações de segurança e das intervenções conexas numa base de dados central da UE.

Na [secção 1.5](#) dão-se mais informações sobre o processo de investigação de acidentes e incidentes na União Europeia.

1.3.4. Comunicação, análise e seguimento de ocorrências na aviação civil

O Regulamento (UE) n.º 376/2014¹⁷ estabelece regras relativas à comunicação, análise e seguimento de ocorrências, que complementam as regras específicas na matéria relativas à comunicação de ocorrências incluídas nos regulamentos de execução neste domínio. Esta legislação estabelece requisitos destinados a incentivar uma cultura sólida de comunicação de informações. Estabelece também para o setor, os Estados-Membros e a AESA obrigações de recolha dos elementos respeitantes às ocorrências e de análise das ocorrências, com o objetivo de apoiar os processos respetivos de gestão da segurança. Assegura ainda que as informações serão devidamente protegidas e partilhadas pelos Estados-Membros e com a AESA. O regulamento contém ainda disposições para promover os princípios da cultura justa em todos os Estados-Membros.

Por último, o EASP beneficia do trabalho da rede de analistas criada pelo presente regulamento com o objetivo de determinar que medidas devem ser implementadas a nível da União numa perspetiva baseada em dados concretos. Este trabalho beneficia da análise avançada disponível na plataforma Data4Safety, bem como da possibilidade, se for caso disso, de fundir os dados de ocorrência com outras fontes de dados, reforçando assim a dimensão deste trabalho baseada em dados e permitindo uma melhor identificação e avaliação do sistema de riscos a nível de todo o sistema.

16 Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE Texto relevante para efeitos do EEE (Texto relevante para efeitos do EEE); JO L 295 de 12.11.2010, p. 35.

17 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 (Texto relevante para efeitos do EEE); JO L 122 de 24.4.2014, p. 18.

1.3.5. Lista de transportadoras aéreas objeto de proibição de operação na UE

O Regulamento (CE) n.º 2111/2005¹⁸ (a seguir, «Regulamento n.º 2111/2005») estabelece regras relativas ao estabelecimento e publicação de uma lista da UE, baseada em critérios comuns, das transportadoras aéreas que são objeto de proibição de operação na União por razões de segurança. A [lista das companhias aéreas proibidas de operar](#)¹⁹, adotada com base neste regulamento, é ela própria um regulamento, sendo portanto diretamente aplicável nos Estados-Membros. A lista de transportadoras aéreas proibidas de operar é estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão²⁰. A base de dados é atualizada regularmente.

Assiste a Comissão na atualização da lista o Comité da Segurança Aérea, composto por técnicos especialistas em segurança aeronáutica de todos os Estados-Membros da AESA e presidido pela Comissão. O Comité da Segurança Aérea adota o seu parecer por maioria qualificada, com base numa proposta da Comissão²¹.

A decisão de incluir ou remover da lista uma transportadora (ou um grupo de transportadoras certificadas num mesmo Estado) é tomada com base nos critérios comuns de segurança estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Esses critérios compreendem, por exemplo, a existência de deficiências de segurança da parte da transportadora aérea, a incapacidade ou a relutância da transportadora aérea ou das autoridades responsáveis pela sua supervisão em corrigir as deficiências de segurança, a proibição de operação imposta por países terceiros, os relatórios de auditoria emanados de países terceiros ou de organizações internacionais (OACI) e as informações confirmadas relativas a acidentes. Todos os critérios têm em conta as normas de segurança da aviação pertinentes, ou seja, as SARP da OACI no caso dos operadores de países terceiros ou a legislação da UE no caso dos operadores europeus.

1.4. Competências e responsabilidades em matéria de segurança operacional da aviação na União Europeia

1.4.1. Processo de decisão na União Europeia

O artigo 100.º, n.º 2, do TFUE autoriza a adoção, entre outras, de medidas para melhorar a segurança do transporte aéreo. Essas medidas são adotadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário e após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões.

18 Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE (Texto relevante para efeitos do EEE); JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

19 Mais informações em http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_pt.htm

20 Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de Março de 2006, que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (Texto relevante para efeitos do EEE); JO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

21 O procedimento é estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão; JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

A legislação é proposta pela Comissão, que tem o direito de iniciativa, e apresentada ao Parlamento Europeu e ao Conselho, instituições frequentemente designadas «colegisladores». O Parlamento Europeu, eleito pelos cidadãos europeus, e o Conselho, composto pelos representantes dos Estados-Membros, podem alterar o texto proposto pela Comissão, sob reserva do disposto nos Tratados. A adoção pelos colegisladores implica o seu acordo quanto ao texto.

Uma vez aprovado pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, o texto definitivo é assinado pelos Presidentes e Secretários-Gerais de ambas as instituições. Depois de assinado, o texto é publicado no Jornal Oficial.

Os regulamentos são diretamente aplicáveis em toda a UE, a partir da data fixada na versão publicada no Jornal Oficial.

Os atos adotados pelo procedimento descrito atrás podem delegar poderes na Comissão ou conferir-lhe competências de execução. A Comissão só detém esses poderes ou competências se o ato jurídico de base o prever.

Para a adoção de atos delegados, foi criado um grupo de peritos específico, no âmbito do qual a Comissão, após um debate aprofundado sobre as propostas regulamentares com peritos representantes dos Estados-Membros, adota os atos delegados. Para a adoção de atos de execução, foi criado um comité específico²² mandatado para adotar projetos de atos de execução dos Regulamentos (UE) 2018/1139 e (UE) n.º 376/2014. A Comissão apresenta projetos de regulamento baseados principalmente em propostas apresentadas pela AESA (os chamados pareceres) que foram objeto de uma ampla consulta das partes interessadas antes da sua publicação pela Agência. O projeto de regulamento é debatido neste comité de regulamentação composto por representantes dos 27 Estados-Membros, que conta igualmente, a título de observadores, com representantes da Islândia, do Listenstaine, da Noruega, da Suíça e do Órgão de Fiscalização da EFTA, em conformidade com o Acordo EEE²³ e com o Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos²⁴. O comité dá parecer sobre as medidas propostas pela Comissão e a regulamentação de execução é adotada.

No domínio da segurança operacional da aviação civil, outro comité é relevante: o «Comité da Segurança Aérea», que participa na atualização da lista de transportadoras aéreas objeto de proibição de operação, prevista no Regulamento (UE) 2111/2005. Além disso, o Comité do Céu Único é responsável pela adoção das regras do sistema de desempenho, que incluem os indicadores de desempenho de segurança para os serviços ATM/ANS.

1.4.2. Competências e responsabilidades em matéria de segurança da aviação no âmbito do sistema europeu de segurança aeronáutica

1.4.2.1. Síntese das competências e responsabilidades

22 Comité para a aplicação das regras comuns de segurança no domínio da aviação civil - «Comité da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação: Comité da AESA».

23 Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, JO L 1 de 3.1.1994, Anexo XIII – p. 1.

24 Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos, JO L 114 de 30.4.2002, p. 73.

Quadro 2 Autoridades competentes em virtude das regras da UE

| DOMÍNIOS DE COMPETÊNCIA | ESTADOS-MEMBROS | AESA |
|---|--|---|
| <p>Aeronavegabilidade e proteção ambiental das aeronaves, abrangendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aeronaves, - aeronaves de asa rotativa, - planadores, - balões dirigíveis, - aeróstatos, - aeronaves não tripuladas | Certificação da aeronavegabilidade das aeronaves (individuais) | Certificação do tipo de aeronaves, motores e hélices |
| | Certificação da aeronavegabilidade das aeronaves (individuais) | Certificação das peças e equipamentos |
| | Não aplicável | Certificação e supervisão das entidades de projeto |
| | Certificação e supervisão das organizações de produção, com exceção daquelas para as quais a AESA é a autoridade competente | <p>Certificação e supervisão das organizações de produção de países terceiros</p> <p>Certificação e supervisão das organizações de produção da UE cujo certificado tenha sido transferido em conformidade com o artigo 64.º ou 65.º do regulamento de base²⁵.</p> |
| | Certificação e supervisão das entidades de manutenção (parte 145), com exceção daquelas para as quais a AESA é a autoridade competente | <p>Certificação e supervisão das entidades de manutenção de países terceiros (parte 145)</p> <p>Certificação e supervisão das entidades abrangidas pela parte 145 da UE cujo certificado tenha sido transferido em conformidade com o artigo 64.º ou com o artigo 65.º do regulamento de base.</p> |
| | Certificação e supervisão das entidades de aeronavegabilidade combinada (parte CAO), com exceção daquelas para as quais a AESA é a autoridade competente | <p>Certificação e supervisão das entidades de aeronavegabilidade combinada de países terceiros (parte CAO)</p> <p>Certificação e supervisão das entidades da Parte CAO da UE cujo certificado tenha sido transferido em conformidade com o artigo 64.º ou com o artigo 65.º do regulamento de base.</p> |
| | Certificação e supervisão das entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente (parte | Certificação e supervisão das entidades de gestão da aeronavegabilidade |

25 Artigo 64.º: reatribuição de responsabilidades a pedido dos Estados-Membros – Artigo 65.º: reatribuição de responsabilidades a pedido de organizações que operam em mais de um Estado-Membro.

| | | |
|--|--|---|
| | CAMO), com exceção daquelas para as quais a AESA é a autoridade competente | permanente de países terceiros (parte CAMO) Certificação e supervisão das entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente da UE cujo certificado tenha sido transferido em conformidade com o artigo 64.º ou com o artigo 65.º do regulamento de base. |
| | Licenciamento do pessoal de certificação da manutenção | Não aplicável |
| | Certificação e supervisão das entidades de formação em manutenção aeronáutica (parte 147), com exceção daquelas para as quais a AESA é a autoridade competente | Certificação e supervisão das entidades de formação em manutenção aeronáutica de países terceiros (parte 147) Certificação das entidades de formação em manutenção aeronáutica da UE (parte 147) cujo certificado tenha sido transferido em conformidade com o artigo 64.º ou com o artigo 65.º do RB. |
| Operações aéreas | Não aplicável | Autorização de operadores de países terceiros (transporte aéreo comercial) |
| | Certificação e supervisão dos operadores de transportes aéreos comerciais/titulares de certificados de operador aéreo (COA), com exceção daqueles para os quais a AESA é a autoridade competente | Certificação e supervisão dos operadores de transporte aéreo comercial cujo COA tenha sido transferido em conformidade com o artigo 64.º ou com o artigo 65.º do RB. |
| | Supervisão/autorização de outros operadores (operações não comerciais, operações especializadas), com exceção daqueles para os quais a AESA é a autoridade competente | Supervisão/autorização de outros operadores cuja supervisão tenha sido transferida em conformidade com o artigo 64.º ou com o artigo 65.º do RB. |
| Tripulações e certificação médica | Licenciamento e certificação médica de pilotos | Não aplicável |
| | Atestação de tripulantes de cabina | Não aplicável |
| | Certificação e supervisão das organizações de formação de pilotos, com exceção daquelas para as quais a AESA é a autoridade competente | Certificação e supervisão das organizações de formação de pilotos de países terceiros Certificação e supervisão das organizações de formação de pilotos |

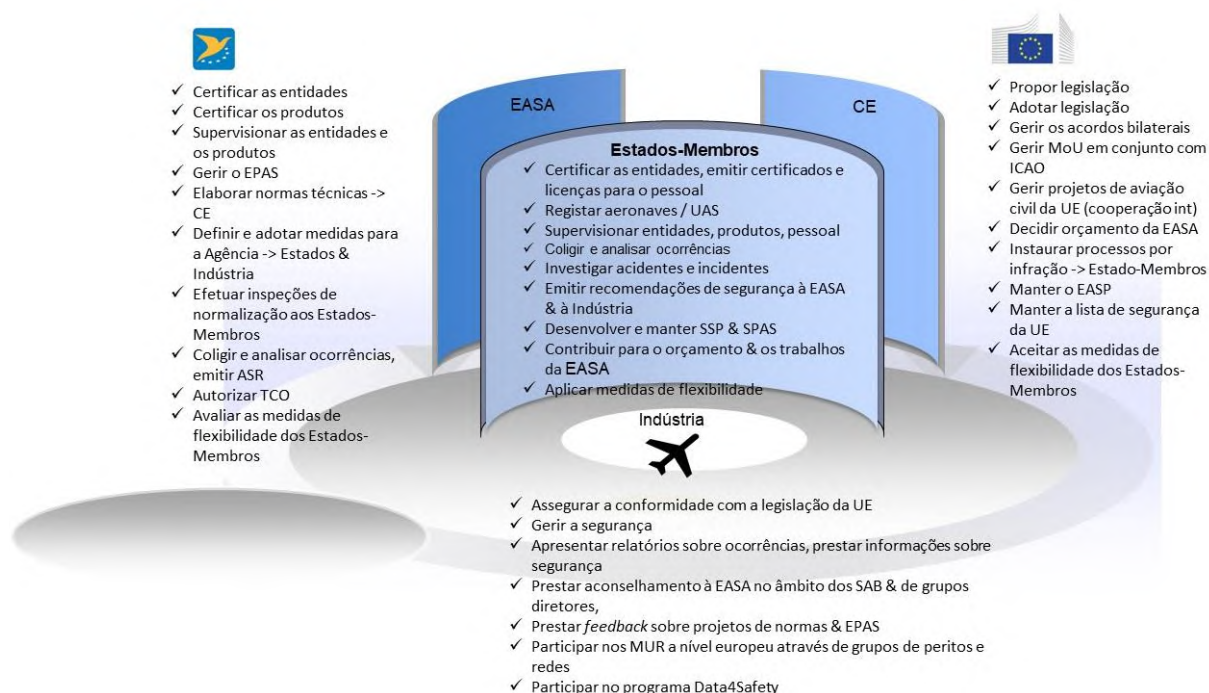
| | | |
|--|--|---|
| | | da UE cujo certificado tenha sido transferido em conformidade com o artigo 64.º ou com o artigo 65.º do RB. |
| | Certificação e supervisão dos centros de medicina aeronáutica, com exceção daqueles para os quais a AESA é a autoridade competente | Certificação e supervisão dos centros de medicina aeronáutica de países terceiros |
| | Certificação de FSTD, com exceção daqueles para os quais a AESA é a autoridade competente | Certificação de FSTD - utilizados por organizações de formação certificadas pela AESA - localizados em países terceiros - localizados em Estados-Membros, a pedido destes |
| | Certificação de instrutores e examinadores e de examinadores médicos aeronáuticos | Não aplicável |
| Serviços ATM/ANS | Certificação e supervisão dos prestadores de serviços ATM/ANS, com exceção daqueles para os quais a AESA é a autoridade competente | Certificação de prestadores de ATM/ANS de países terceiros Certificação e supervisão dos prestadores pan-europeus de serviços ATM/ANS, incluindo o gestor da rede e os prestadores de serviços DAT |
| | Não aplicável | Certificação e supervisão dos certificados e das declarações efetuadas relativamente a determinados equipamentos ATM/ANS relacionados com a segurança. |
| | Licenciamento e certificação médica de controladores do tráfego aéreo | Não aplicável |
| | Certificação das organizações de formação de controladores de tráfego aéreo, com exceção daquelas para as quais a AESA é a autoridade competente | Certificação de organizações de formação de controladores do tráfego aéreo |
| | Certificação de examinadores médicos aeronáuticos e de centros de medicina aeronáutica | Não aplicável |
| Aeródromos (incluindo heliportos e vertiportos) | Certificação de aeródromos e da sua exploração e equipamento de segurança | Certificação e supervisão dos certificados e das declarações efetuadas relativamente a determinados equipamentos de aeródromo relacionados com a segurança. |

| | | |
|--------------|---|--|
| | Certificação de operadores de aeródromos e das respetivas operações | Não aplicável |
| UAS (Drones) | Registo de operadores de UAS e de UAS certificados | Verificação do projeto de UAS operado na categoria «específicos» |
| | Autorizações de exploração para UAS operados na categoria «específicos» | Não aplicável |
| | Emissão inicial e supervisão contínua dos certificados de operador de UAS Ligeiros (LUC) | Não aplicável |
| | Licenciamento e certificação médica de pilotos | Não aplicável |
| Espaço U | Avaliação dos riscos para o espaço aéreo, designação do espaço aéreo «U», reconfiguração dinâmica do espaço aéreo e responsabilidades conexas | Não aplicável |
| | Designação e certificação do prestador único de serviços de informação comum | Não aplicável |
| | Certificação de outros prestadores de serviços no espaço «U» (USSP) | Certificação de USSP pan-europeus e de USSP de países terceiros |

Nota:

As responsabilidades de aprovação/certificação nas várias áreas de competência também abrangem a gestão da segurança e a gestão da segurança da informação, se for caso disso. A conformidade com os requisitos aplicáveis é verificada no âmbito dos processos de certificação/certificação inicial e de supervisão contínua e não está sujeita a qualquer certificado separado de aprovação/certificação da entidade. Por conseguinte, a atribuição de responsabilidades nesses domínios segue a definida no quadro 2.

Figura 1 Inter-relações das partes interessadas no sistema europeu de segurança aeronáutica



1.4.2.2. Estados-Membros

No quadro do processo legislativo ordinário, o Conselho, em que têm assento os representantes dos Estados-Membros, é colegislador a par do Parlamento Europeu (*vide secção 1.3.1*). Os Estados-Membros (mas não o Conselho enquanto tal) são também parte no processo de decisão quando se trata de atos de execução por meio do procedimento de comitologia (*vide secção 1.4.1*).

No estado presente do direito da União, os Estados-Membros são responsáveis pela regulação dos domínios seguintes:

- a) Aeronavegabilidade das aeronaves enumeradas no anexo I do Regulamento 2018/1139 (por exemplo, algumas aeronaves históricas, aeronaves experimentais, ligeiras, etc.);
- b) Operações de aeronaves durante a realização de operações militares, aduaneiras, policiais, de busca e salvamento, de combate a incêndios, de guarda costeira ou atividades ou serviços equiparáveis, desde que não tenham decidido aplicar os requisitos da UE, tal como previsto no artigo 2.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2018/1139;
- c) ATM/ANS, incluindo sistemas e componentes, fornecidos ou disponibilizados pelas forças armadas, desde que um Estado-Membro não tenha decidido aplicar os requisitos da UE, tal como previsto no artigo 2.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2018/1139;
- d) Aeródromos controlados e operados pelas forças militares, desde que um Estado-Membro não tenha decidido aplicar os requisitos da UE, tal como previsto no artigo 2.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2018/1139;

Nota: Sem prejuízo dos requisitos nacionais de segurança e defesa, os Estados-Membros devem assegurar que os serviços ATM/ANS a que se refere a alínea c) prestados ao tráfego aéreo civil, bem como às infraestruturas referidas na alínea d) abertas ao público, oferecem um nível de segurança e interoperabilidade com os sistemas civis tão eficaz quanto o resultante da aplicação dos requisitos essenciais do Regulamento (UE) 2018/1139.

- e) Aeródromos que não satisfazem algum dos critérios seguintes:
 - i) abertos ao uso público;
 - ii) que servem o transporte aéreo comercial;
 - iii) que estão abertos a operações em que se utilizam procedimentos de aproximação ou descolagem por instrumentos e
 - a. têm uma pista pavimentada de extensão igual ou superior a 800 metros; ou
 - b. se destinem a ser exclusivamente operados por helicópteros,
- f) Por decisão do Estado-Membro, aeródromos que cumpram todos os critérios especificados na alínea e), subalíneas i) a iii), mas não movimentem mais de 10 000 passageiros de transporte aéreo comercial ou não tenham mais de 850 movimentos relacionados com operações de carga por ano.
- g) Medidas de limitação do tempo de voo para as zonas não abrangidas pelo direito da UE (cf. artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 965/2012).

Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2018/1139, um Estado-Membro pode decidir aplicar as disposições do capítulo III, secções I, II, III ou VII, a todas ou a parte das atividades referidas no artigo 2.º, n.º 3, alínea a), e ao pessoal e às organizações envolvidos nessas atividades se considerar que, tendo em conta as características das atividades, do pessoal e das organizações em causa e o objetivo e âmbito das disposições em causa, estas podem ser efetivamente aplicadas. Esta possibilidade de «*opt-in*» proporciona flexibilidade aos Estados-Membros para decidirem em que casos a aplicação do direito da União pode ser mais eficiente com vista a alcançar ganhos de segurança, interoperabilidade ou eficiência.

Embora a maior parte da legislação de segurança operacional da aviação seja adotada ao nível da União Europeia, continua a competir aos Estados-Membros assegurarem a segurança no seu território e espaço aéreo. As tarefas de certificação previstas no Regulamento (UE) 2018/1139 e suas regras de execução são executadas, na sua maioria, ao nível nacional, sendo exemplo a aprovação de organizações nacionais e o licenciamento do pessoal. Os Estados-Membros supervisionam essas organizações e pessoas, efetuam auditorias, avaliações e inspeções e tomam medidas para prevenir o incumprimento.

Em alguns domínios, todavia, os certificados são emitidos ao nível da União Europeia. Nesses domínios, os Estados-Membros delegaram na UE as competências que a Convenção de Chicago lhes confere (vide diagrama 2 supra para informações pormenorizadas).

Nos termos do artigo 64.º, n.º 7, do Regulamento (UE) 2018/1139, a reatribuições da responsabilidade ao abrigo do presente artigo não prejudicam os direitos e obrigações dos Estados-Membros nos termos da Convenção de Chicago. Caso um Estado-Membro reatribua, nos termos do presente artigo, a responsabilidade pelas atividades que lhe incumbem nos termos da Convenção de Chicago, notifica a OACI de que a Agência ou outro Estado-

Membro exerce agora, em seu nome, as atividades e deveres que lhe tinham sido atribuídos pela Convenção de Chicago.

Os Estados-Membros são também responsáveis, de acordo com as normas da ICAO, e em conformidade com o Capítulo II do Regulamento (UE) 2018/1139, por elaborar um programa estatal de segurança, alinhado pelo Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação e que sirva os objetivos do sistema europeu de segurança operacional da aviação.

1.4.2.3. A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA)

A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) foi criada em 2002, no intuito de se reorganizarem melhor os domínios abrangidos pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e certas tarefas desempenhadas ao nível da UE passarem a ser executadas por um único organismo especializado. O pessoal da AESA conta com mais de 800 peritos em aviação e funcionários provenientes de todos os Estados-Membros. A Agência tem sede em Colónia (Alemanha), uma delegação em Bruxelas e cinco outras delegações, em Washington (EUA), Montreal (Canadá), Pequim (China), Cidade do Panamá (Panamá) e Singapura.

A AESA é independente em matéria técnica e goza de autonomia jurídica, administrativa e financeira. A AESA é independente no que respeita a matérias técnicas e tem autonomia jurídica, administrativa e financeira e personalidade jurídica, exercendo as funções e as competências que o Regulamento (UE) 2018/1139 lhe atribui.

O Conselho de Administração da AESA, que é composto por representantes dos 27 Estados-Membros da UE, da Islândia, do Listenstaine, da Noruega, da Suíça e da Comissão, define o programa de trabalho da AESA, estabelece o orçamento e fiscaliza o funcionamento da Agência. O Conselho de Administração convida igualmente observadores para as suas deliberações, reunindo os Estados vizinhos da UE que assinaram um acordo global no domínio da aviação com a UE e a indústria representada pelo Conselho Consultivo da AESA.

A AESA é a autoridade competente nas matérias indicadas no diagrama 2. Assim, a AESA é responsável, desde 2003, pela certificação do tipo das aeronaves na UE. O certificado emitido pela Agência atesta que o tipo de aeronave satisfaz os requisitos de segurança estabelecidos na legislação da UE. A AESA monitoriza o desempenho dos tipos de aeronaves em exploração, durante todo o ciclo de vida das aeronaves construídas segundo o projeto do tipo em questão. Por conseguinte, pode impor medidas caso tenha identificado uma situação de insegurança. Emite, para o efeito, «diretivas de aeronavegabilidade» dirigidas ao detentor do certificado do tipo e a que os operadores têm de obedecer no contexto da manutenção das suas aeronaves.

A AESA desempenha igualmente as diversas tarefas e responsabilidades descritas no diagrama 3 supra. Estas incluem a elaboração e adoção de pareceres para assistir a Comissão na preparação das partes técnicas dos regulamentos delegados e de execução.

Na redação dos pareceres supramencionados, a AESA é assistida por órgãos consultivos, que também a aconselham quanto ao conteúdo, às prioridades e à execução do seu programa de definição de normas no contexto do EPAS. A Agência também prepara e adota as medidas (especificações de certificação e outras especificações pormenorizadas, meios aceitáveis de conformidade e documentos de orientação) de apoio à aplicação dessas normas técnicas comuns.

Alem disso, a AESA efetua inspeções de normalização nos Estados-Membros, cuja finalidade é verificar a aplicação das disposições do Regulamento (UE) 2018/1139 e suas regras de execução pelos Estados-Membros (*vide* [secção 3.1.1](#)). Informa a Comissão, que, em última análise, decide se são tomadas medidas de execução por incumprimento com base em consultas técnicas e jurídicas com a Agência.

No domínio da ATM/ANS, a AESA presta assistência técnica à Comissão na implementação do SES, realizando inspeções técnicas, investigações e estudos, bem como contribuindo para a execução do Plano Diretor ATM (MP), incluindo o apoio ao desenvolvimento e à implantação do programa SESAR. Em especial, a AESA responde às necessidades regulamentares e de execução das mudanças operacionais essenciais do programa SESAR e de outros progressos tecnológicos, tais como, entre outros, soluções tecnológicas «U», virtualização, arquitetura em nuvem e operações de torre de controlo remoto, permitindo a utilização de novos métodos de trabalho, melhorias operacionais e tecnologias desenvolvidas pelo SESAR. A AESA também apoia todo o ciclo de inovação SESAR, avaliando os sistemas propostos e supervisionando as soluções implantadas. Estes constituem os alicerces da futura arquitetura do espaço aéreo da Europa em prol da segurança, da eficiência e do desempenho ambiental. A AESA assegura também, em nome da Comissão, a supervisão do gestor de rede para as funções de rede no âmbito da ATM do SES (céu único europeu).

Além disso, a AESA contribui para a aplicação do sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede, nomeadamente fornecendo material de orientação para os elementos relacionados com a segurança do sistema de desempenho ATM do SES (ver ponto 2.3.1).

Compete ainda à AESA autorizar as transportadoras aéreas comerciais de países terceiros que operam à partida, com destino ou no interior dos 31 países da EASA. A Agência ocupa-se unicamente da componente «segurança» da avaliação do operador estrangeiro. As licenças de exploração continuam a ser emitidas pelas autoridades nacionais. Coordena também o programa europeu de inspeções na placa a aeronaves estrangeiras que utilizam os aeroportos da União, no âmbito do programa SAFA (inspeção de segurança de aeronaves estrangeiras).

A AESA presta aconselhamento técnico à Comissão Europeia e aos Estados-Membros, quando necessário. A Agência é também o organismo de execução da assistência técnica nos domínios da segurança da aviação e da gestão do tráfego aéreo a países terceiros e regiões com os quais a UE celebrou acordos de aviação e aos quais a UE se comprometeu a prestar esse apoio. Presta igualmente assistência às autoridades aeronáuticas dos Estados-Membros da UE numa base *ad hoc*.

A AESA desempenha ainda tarefas de recolha, análise e investigação de dados, com o objetivo de reforçar a segurança. Neste contexto, é apoiada pela Rede de Analistas da Segurança Aérea (NoAs). A Agência coordena o programa Data4Safety, cujo principal objetivo consiste em estabelecer capacidades sólidas de gestão de riscos para o setor da aviação europeu, a fim de reforçar a sua capacidade de tomar decisões informadas e baseadas em dados nos diferentes domínios da segurança da aviação. O objetivo do programa é explorar o tipo e o volume sem precedentes de conhecimentos e dados para dar resposta à maior parte das questões e desafios importantes que se colocam e a enfrentar pelo setor europeu dos transportes.

A AESA é membro da célula de coordenação de crises da aviação europeia, a qual é responsável por coordenar a gestão da reação a crises na rede. Contribui, no seu domínio de competência, para dar respostas atempadas e para atenuar as crises no setor da aviação, em coordenação com outras partes interessadas pertinentes.

Por último, compete à AESA preparar e adotar o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação (EPAS).²⁶

²⁶ Ver [seção 2.2](#) para informações pormenorizadas sobre a EPAS e o seu processo de desenvolvimento e adoção. Em inglês, este plano intitulava-se «European Aviation Safety Plan» (EASp). Para evitar confusões com o «European Aviation Safety Programme» (EASP), passou a intitular-se «European Plan for Aviation Safety» (EASP).

A aplicação de princípios sólidos de gestão da segurança é essencial para o constante aumento da segurança da aviação civil na União, antecipando novos riscos neste domínio e fazendo melhor uso dos limitados recursos técnicos. Embora o EPAS já fosse um instrumento bem estabelecido para o planeamento da segurança a nível da UE, foi apenas com o Regulamento (UE) 2018/1139 que este documento obteve um reconhecimento jurídico formal. Aborda as questões de segurança de forma exaustiva e completa.

O capítulo II do Regulamento (UE) 2018/1139 relativo à gestão da segurança exige a adoção do Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação e do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação. Graças a estas disposições, as normas do anexo 19 da OACI e as práticas recomendadas relacionadas com os programas de segurança dos Estados são igualmente transpostas para o direito da UE.

Além disso, o Regulamento (UE) 2018/1139 contém uma série de princípios que devem orientar a AESA, a Comissão e os Estados-Membros na regulamentação da segurança da aviação civil e na adoção de medidas para melhorar a segurança da aviação. Estes princípios exigem, em especial, que as medidas e regras de segurança correspondam e sejam proporcionais à natureza e aos riscos associados aos diferentes tipos de aeronaves, operações e atividades a que se referem. Essas medidas deverão também, na medida do possível, ser elaboradas de forma a incidir nos objetivos a alcançar, admitindo simultaneamente diferentes meios para atingir esses objetivos e fomentar uma abordagem sistémica na área da aviação civil, tendo em conta as interdependências entre a segurança e os outros domínios técnicos, incluindo a cibersegurança. Tal deverá contribuir para uma obtenção mais eficiente em termos de custos dos níveis de segurança exigidos e para estimular a inovação.

1.4.2.4. A Comissão Europeia

Compete à Comissão preparar as propostas de legislação europeia no quadro do processo legislativo ordinário (vide [secção 1.3.1](#)) e preparar e adotar os atos delegados ou de execução se o ato jurídico de base os prever.

Uma vez adotada legislação da UE, a responsabilidade primeira pela sua aplicação correta e em tempo útil incumbe aos Estados-Membros. A Comissão fiscaliza a aplicação da legislação pelos Estados-Membros (vide [secção 3.1.1](#)), sendo assistida pela Agência no processo de inspeções de normalização.

Neste contexto, a Comissão pode intervir se suspeitar que um Estado-Membro infringe o direito da União. Não se encontrando, numa primeira fase, solução para o problema, a Comissão, após ter consultado a AESA, pode abrir um processo formal por infração e intentar eventualmente uma ação contra o Estado-Membro no Tribunal de Justiça da União Europeia (vide [secção 1.6.](#)).

O Parlamento Europeu e o Conselho decidem do orçamento anual da UE, sendo a Comissão responsável pela sua execução. Nesse contexto, a Comissão assegura a afetação de fundos apropriados às atividades da AESA que dependem de financiamentos da UE.

Por último, compete à Comissão preparar, atualizar e adotar o Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação. A Comissão, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139, atualizará, conforme necessário, o Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação, a fim de refletir as alterações nele introduzidas. Para o efeito, consultará a Agência e os Estados-Membros.

1.5. Investigação de acidentes e incidentes

1.5.1. Regras aplicáveis

A responsabilidade pela investigação de acidentes e incidentes, cuja finalidade é a determinação das causas dos acidentes ou incidentes, a fim de reforçar a segurança operacional da aviação, e a formulação de recomendações de segurança a fim de prevenir repetições, é dos Estados-Membros.

O Regulamento (UE) n.º 996/2010 estabelece a base legal ao nível da UE para a prevenção e a investigação de acidentes e incidentes. Este regulamento visa garantir um nível elevado de eficácia, celeridade e qualidade das investigações de segurança na aviação civil europeia, as quais têm por único objetivo prevenir acidentes e incidentes, e não apurar culpas ou imputar responsabilidades. As suas regras garantem, nomeadamente, que a autoridade responsável pela investigação de acidentes e incidentes (autoridade responsável pelas investigações de segurança ou ARIS) é independente das outras entidades do Estado com competências na aviação e de qualquer outra parte ou organização cujos interesses ou atribuições possam colidir com a missão confiada à ARIS ou influenciar a sua objetividade. De acordo com o regulamento, as atividades confiadas às ARIS podem também incluir a recolha e a análise de informações relacionadas com a segurança operacional da aviação, nomeadamente para fins de prevenção de acidentes. Essas atividades, bem como os estudos existentes ou a análise de uma série de investigações, podem também levar à formulação de recomendações de segurança, cujo destinatário as deve ter em consideração e dar-lhes o seguimento apropriado, no interesse da adequada prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil.

1.5.2. Recomendações de segurança

O Regulamento (UE) n.º 996/2010 exige que o destinatário de uma recomendação de segurança informe a ARIS que a emitiu, no prazo de 90 dias a contar da data de receção da carta de transmissão, das medidas tomadas ou em estudo e eventualmente do tempo necessário para a sua aplicação, bem como, no caso de não ser tomada qualquer medida, da respetiva justificação. A ARIS deve comunicar ao destinatário, no prazo de 60 dias a contar da receção da resposta, se considera ou não adequada essa resposta e, caso discorde da decisão de não tomar nenhuma medida, informá-lo das suas razões.

A ARIS adotará procedimentos de registo das medidas tomadas na sequência das recomendações de segurança que formularam e as organizações que receberam recomendações de segurança adotarão também procedimentos de monitorização dos passos dados em reação às recomendações recebidas. A AESA elabora recomendações de segurança dirigidas à Agência e disponibiliza relatórios e dados estatísticos correlatos.

A legislação em vigor prevê igualmente o registo das recomendações de segurança e das intervenções conexas numa base de dados central europeia designada Repositório Central Europeu (RCE), que é gerida pela Comissão. A ARIS também regista na base de dados europeia comum as recomendações de segurança que recebe de países terceiros.

Existe uma necessidade legítima de conferir o acesso público às recomendações de segurança (e às suas respostas), uma vez que o objetivo primordial do Regulamento (UE) n.º 996/2010 é reduzir o número de acidentes e promover a divulgação dos resultados dos incidentes relacionados com a segurança. Uma vez que, por razões de segurança, não deve haver acesso direto ao RCE, todas as recomendações de segurança e as suas respostas contidas no RCE são disponibilizadas ao público em geral através de um sítio Web público separado. Este aspeto está incluído na Plataforma Central ECCAIRS 2 (www.aviationreporting.eu). A missão do Centro Europeu de Coordenação para os Sistemas de Comunicação de Acidentes e Incidentes

(ECCAIRS) consiste em proporcionar uma plataforma digital que permita a aplicação das disposições definidas no Regulamento (UE) n.º 376/2014. O ECCAIRS apoia as autoridades aeronáuticas na recolha, partilha e análise das suas informações de segurança, com o objetivo último de melhorar a segurança da aviação. A AESA presta apoio à Comissão na gestão do RCE.

1.5.3. Cooperação com outras entidades

O Regulamento (UE) n.º 996/2010 reforça a cooperação das ARIS criando a rede europeia das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil (ENCASIA), na qual têm assento os dirigentes das ARIS dos Estados-Membros e/ou, se as competências da ARIS se estenderem a vários modos de transporte, o dirigente do respetivo ramo da aviação, ou os seus representantes. A ENCASIA procura melhorar a qualidade das investigações conduzidas pelas ARIS e reforçar a independência destas autoridades promovendo normas exigentes nos métodos de investigação e na formação dos investigadores. A ENCASIA presta aconselhamento às instituições da União sobre os vários aspetos das investigações de segurança, promove a partilha de informações, o que é útil para o reforço da segurança aeronáutica, coordena e organiza «avaliações pelos pares» e ações de formação e promove as boas práticas de investigação de segurança. Incumbe ainda à ENCASIA analisar as recomendações de segurança emitidas ou recebidas pelos Estados-Membros, com vista à identificação das recomendações importantes com relevância a nível da União.

O Regulamento (UE) n.º 996/2010 estabelece para as ARIS da UE, em sintonia com o anexo 13 da Convenção de Chicago, a obrigação de convidarem a AESA e as autoridades nacionais da aviação civil dos Estados-Membros interessados a participar nas investigações de segurança. O papel da AESA é o de conselheira do investigador responsável ou do representante acreditado da ARIS que conduz a investigação ou nela participa, não devendo tal papel afetar a independência da investigação. As autoridades nacionais da aviação civil dos Estados-Membros podem igualmente participar nas investigações de segurança na qualidade de conselheiras. A AESA e as autoridades nacionais da aviação civil apoiam também as investigações em que participam, disponibilizando à ARIS que conduz a investigação as informações, os conselheiros e os equipamentos solicitados.

O regulamento visa igualmente o reforço da coordenação das investigações pelas ARIS e as outras autoridades que possam participar nas atividades relacionadas com a investigação de segurança, como sejam as autoridades judiciais, da aviação civil ou de busca e salvamento.

1.6. Execução da lei

1.6.1. Fiscalização dirigida aos Estados-Membros

O artigo 17.º, n.º 1, do Tratado da União Europeia estipula que a Comissão assegura a aplicação dos Tratados, bem como das medidas adotadas pelas instituições da UE por força dos mesmos, e supervisiona a aplicação do direito da União, sob a supervisão do Tribunal de Justiça da União Europeia. O artigo 258.º do TFUE estabeleceu o processo geral de execução da União, atribuindo à Comissão o poder de instaurar processos por infração contra os Estados-Membros que considere violarem as suas obrigações. As infrações potenciais podem identificar-se de várias formas, por via da regra pelos resultados das inspeções de normalização efetuadas pela AESA, que assiste a Comissão na monitorização da aplicação da legislação de segurança operacional da aviação. Outras formas incluem as queixas apresentadas à Comissão através de diversas fontes, provenientes de queixosos individuais ou institucionais.

O controlo do cumprimento da legislação da UE em matéria de segurança da aviação e da maior parte do quadro normativo no domínio ATM/ANS é efetuado pela Agência que, por força do artigo 85.º do Regulamento (UE) 2018/1139, está encarregada de assistir a Comissão no controlo da aplicação do regulamento e dos seus atos delegados e de execução pelos Estados-Membros. A Comissão encarregou igualmente a AESA de proceder do mesmo modo no que respeita ao Regulamento (UE) n.º 376/2014 e ao seu regulamento de execução.

Através das disposições e dos procedimentos estabelecidos pelo regulamento específico de execução, o Regulamento de Execução (UE) n.º 628/2013, a AESA controla a aplicação, pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, dos referidos regulamentos, atos delegados e atos de execução, e realiza inspeções de normalização. Além disso, a partir de 2022, as inspeções de normalização são igualmente utilizadas para avaliar os programas de segurança dos Estados-Membros (SSP) que devem ser coerentes com o EPAS e incluir os elementos descritos no anexo 19 da OACI. Esses SSP devem também incluir, ou ser acompanhados por, planos estatais para a segurança da aviação (SPAS) que identifiquem os principais riscos para a segurança e definam medidas para os atenuar, incluindo os riscos e ações identificados no EPAS que sejam relevantes para o Estado em causa.

Concluída uma inspeção de normalização, a AESA redige um relatório de inspeção, no qual consigna as situações de incumprimento identificadas no decurso da inspeção e que é depois enviado ao Estado-Membro interessado e à Comissão. Se as situações de incumprimento identificadas não forem devidamente resolvidas, o assunto é remetido à Comissão, que poderá dar início a um processo por infração com base no artigo 258.º do TFUE.

Para além do processo de normalização, os certificados emitidos pela Agência ou pelas autoridades nacionais competentes e as declarações apresentadas por pessoas singulares e coletivas em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os atos delegados e de execução adotados com base no mesmo estão sujeitos a monitorização pela Comissão e pela AESA. Se considerar que uma pessoa singular ou coletiva em cujo nome foi emitido um certificado ou que tenha apresentado uma declaração não cumpre os requisitos aplicáveis do presente regulamento ou dos atos delegados e de execução nele baseados, a Comissão, com base numa recomendação da Agência, insta o Estado-Membro responsável pela supervisão dessa pessoa a adotar as medidas corretivas e de salvaguarda adequadas, incluindo a limitação ou a suspensão do certificado (vide secção 1.6.2.2. *infra*).

1.6.2. Fiscalização dirigida às organizações reguladas do setor

1.6.2.1. Multas e penalidades

Os regulamentos em vigor no domínio da segurança operacional da aviação preveem que os Estados-Membros estabeleçam coimas e sanções para penalizar as infrações às suas disposições e às regras de execução conexas, se as houver. Essas coimas e sanções deverão ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

Em caso de infração do Regulamento (UE) 2018/1139 ou das regras de execução conexas, e se for a AESA a autoridade competente e supervisora, a Comissão, a pedido da Agência, pode impor coimas ou sanções pecuniárias compulsórias de caráter periódico a pessoas ou organizações para as quais a AESA tenha emitido certificados. Exige-se que as coimas e sanções pecuniárias sejam dissuasivas e proporcionais à gravidade da infração e à capacidade financeira do titular do certificado e tenham em conta a gravidade do risco para a segurança. A Comissão está a preparar um ato delegado neste domínio, em conformidade com o artigo 84.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2018/1139, que estabelecerá critérios pormenorizados e uma metodologia detalhada para estabelecer os montantes e os procedimentos de cobrança

das coimas e sanções pecuniárias compulsórias, incluindo regras em matéria de inquéritos, comunicação de informações e direitos de defesa.

1.6.2.2. Medidas relativas aos certificados e outras

O Regulamento (UE) 2018/1139 exige que os Estados-Membros, a Comissão e a AESA cooperem para assegurar o cumprimento do regulamento e suas regras de execução. Além de supervisionarem os certificados que emitiram ou as declarações que receberam, os Estados-Membros devem efetuar investigações, incluindo inspeções na placa, e tomar as medidas necessárias, incluindo a imobilização de aeronaves. Se detetar ou for informada de uma situação de incumprimento por parte do detentor de um certificado, a autoridade competente (a autoridade nacional ou a AESA) pode ou deve alterar (limitar), suspender ou revogar o certificado, em conformidade com as disposições aplicáveis do Regulamento (UE) 2018/1139 ou das regras de execução conexas.

Além disso, se considerar que uma pessoa singular ou coletiva em cujo nome foi emitido um certificado ou que tenha apresentado uma declaração não cumpre os requisitos aplicáveis, a Comissão, com base numa recomendação da Agência, insta o Estado-Membro responsável pela supervisão a adotar as medidas corretivas e de salvaguarda adequadas, incluindo a limitação ou a suspensão do certificado. Se a Comissão adotar um ato de execução que inclua tal decisão, a mesma produz efeitos e a obrigação de reconhecimento mútuo do certificado ou da declaração deixa de aplicar-se aos outros Estados-Membros. Logo que tenha provas suficientes de terem sido tomadas as medidas corretivas adequadas, a Comissão decide da reposição da obrigação de reconhecimento mútuo.

A AESA também tem mandato para reagir sem demora injustificada a um problema de segurança urgente abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, determinando as medidas corretivas a tomar pelas pessoas singulares e coletivas relativamente às quais atue como autoridade competente e divulgando informações conexas a essas pessoas, incluindo diretivas (diretivas de segurança) ou recomendações.

Para as tarefas relativamente às quais o Estado-Membro é responsável pela certificação e supervisão, em caso de problemas de segurança urgentes, a AESA deve determinar os objetivos de segurança a atingir e recomendar medidas corretivas a tomar pelas autoridades nacionais competentes. Nesse caso, as autoridades nacionais competentes devem informar a AESA, sem demora injustificada, das medidas tomadas para alcançar os objetivos de segurança determinados pela AESA.

Em complemento destas medidas, os Estados-Membros instituíram políticas nacionais de fiscalização para assegurar a correta aplicação da legislação ao nível nacional. No contexto específico do anexo 19 da Convenção de Chicago, a recomendação 3.2.1.2 estabelece explicitamente que os Estados devem adotar uma política de execução que especifique as condições e as circunstâncias em que os prestadores de serviços com um SMS são autorizados a tratar e resolver eventos que envolvam determinados problemas de segurança, a nível interno, no contexto do seu SGS e a contento da autoridade competente do Estado.

2. GESTÃO DOS RISCOS PARA A SEGURANÇA AO NÍVEL EUROPEU

O Regulamento (UE) 2018/1139 estabelece que a aplicação de princípios sólidos de gestão da segurança é essencial para o constante aumento da segurança da aviação civil na União, antecipando novos riscos neste domínio e fazendo melhor uso dos limitados recursos técnicos. O regulamento conclui que é, por conseguinte, necessário estabelecer um quadro comum para o planeamento e a execução de ações de melhoria da segurança. Para o efeito, deverá ser elaborado um Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação e um Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação à escala da União. Cada Estado-Membro deverá também elaborar um programa estatal de segurança operacional, de acordo com os requisitos previstos no anexo 19 da Convenção de Chicago. Esse programa deverá ser acompanhado por um plano que descreva as medidas a tomar pelo Estado-Membro em causa para reduzir os riscos identificados no domínio da segurança operacional.

Neste contexto, o Regulamento (UE) 2018/1139 introduz um novo quadro normativo vinculativo com o seu capítulo II relativo à gestão da segurança da aviação. O artigo 5.º desse regulamento estabelece que, após consulta à Agência e aos Estados-Membros, a Comissão adota, publica e atualiza, se necessário, um documento que descreve o funcionamento do sistema europeu de segurança operacional da aviação, incluindo as regras, as atividades e os processos usados para gerir a segurança da aviação civil ao nível da União, em conformidade com o presente Regulamento («Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação»). O programa inclui, pelo menos, os elementos relacionados com as responsabilidades de gestão nacional da segurança operacional descritos nas normas internacionais e nas práticas recomendadas. Descreve igualmente o processo de elaboração, adoção, atualização e execução do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação a que se refere o artigo 6.º do regulamento, que conta com a colaboração estreita dos Estados-Membros e dos principais interessados.

O artigo 6.º do Regulamento (UE) 2018/1139 estabelece que a Agência, em estreita colaboração com os Estados-Membros e as partes interessadas pertinentes, deve elaborar, adotar, publicar e subsequentemente atualizar, pelo menos uma vez por ano, um Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação. Com base na avaliação das informações de segurança pertinentes e nos resultados baseados em dados do programa Data4Safety, o Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação identifica os principais riscos para a segurança que afetam o sistema europeu de segurança operacional da aviação e define as medidas necessárias para atenuar esses riscos. Este artigo prevê igualmente que a Agência, mais uma vez em estreita colaboração com os Estados-Membros e as partes interessadas pertinentes, deve documentar, numa carteira específica de riscos para a segurança, os riscos para a segurança referidos no artigo e acompanhar a aplicação das medidas de atenuação conexas pelas partes em causa, incluindo, se for caso disso, através da definição de indicadores de desempenho em matéria de segurança.

O Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação deve especificar, tendo em conta os objetivos enumerados no artigo 1.º do Regulamento (UE) 2018/1139, o nível de desempenho de segurança para a União. Na prática, este objetivo é alcançado através da definição de um objetivo de segurança ambicioso, combinado com indicadores de desempenho de segurança baseados nos resultados (operacionais) e em processos, e apoiado pelo sistema de desempenho ATM do SES. Os indicadores de segurança baseados nos resultados são definidos no relatório anual da AESA sobre a segurança (ASR) e monitorizados através do SRM Europeu. Os indicadores baseados nos processos são definidos no capítulo 4 do EPAS e monitorizados através dos procedimentos de normalização da AESA. A Área de Desempenho Essencial da Segurança do Sistema de Desempenho do Céu Único Europeu está em consonância com os princípios e a orientação técnica do quadro de acompanhamento do

desempenho da AESA. Os indicadores de desempenho são definidos por um grupo de trabalho orientado pela Agência e apoiado pelos MCA e pelo DO. Estes indicadores permitem medir a eficácia da gestão da segurança a nível da entidade e monitorizar os resultados em termos de segurança, utilizando o Repositório Central Europeu como fonte de dados.

A Comissão, a Agência e os Estados-Membros devem, em conjunto, procurar alcançar esse nível de desempenho em matéria de segurança.

O artigo 7.º do Regulamento (UE) 2018/1139 institucionaliza o Programa Estatal de Segurança (SSP) a nível dos Estados-Membros. Estabelece que cada Estado-Membro deve, em consulta com as partes interessadas pertinentes, estabelecer e manter um programa estatal de segurança para a gestão da segurança da aviação civil em relação às atividades da aviação sob a sua responsabilidade («programa estatal de segurança operacional»), que deve ser proporcional à dimensão e complexidade dessas atividades e coerente com o Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação. O SSP inclui, pelo menos, os elementos relacionados com as responsabilidades de gestão nacional da segurança operacional descritos nas normas internacionais e nas práticas recomendadas. Além disso, o SSP deve especificar os objetivos de segurança a atingir a nível nacional no que respeita às atividades de aviação sob a responsabilidade do Estado-Membro em causa.

Por último, o artigo 8.º do Regulamento (UE) 2018/1139 estabelece que o SSP deve incluir ou ser acompanhado de um plano estatal de segurança da aviação. Tendo por base a avaliação das informações de segurança pertinentes, cada Estado-Membro, em consulta com os principais interessados, identifica nesse plano os principais riscos para a segurança que afetam o seu sistema nacional de segurança da aviação civil, e toma as medidas necessárias para atenuar esses riscos.

O artigo 8.º especifica ainda que o plano estatal para a segurança da aviação (SPAS) deve incluir os riscos e as ações identificados no EPAS que sejam relevantes para o Estado-Membro em causa e que os Estados-Membros devem informar a Agência dos riscos e ações identificados no EPAS que considerem irrelevantes para o seu sistema nacional de segurança da aviação e das razões para tal. Estas informações são normalmente incluídas no SPAS. As ações dos EPAS que devem ser consideradas pelos Estados-Membros são identificadas como «tarefas dos Estados-Membros». Além disso, para ajudar os Estados-Membros na identificação dos elementos dos EPAS relevantes para os seus SPAS, os Estados-Membros devem ter em conta as principais áreas de risco. Para além de terem em conta essas áreas de risco fundamentais, os Estados são incentivados a rever as carteiras de riscos de segurança do domínio que fornecem uma lista exaustiva de questões de segurança prioritárias para os vários domínios, tal como incluído no volume III do EPAS.

Graças a este novo capítulo II, o Regulamento (UE) 2018/1139 implementa os requisitos internacionais estabelecidos pelo anexo 19 da Convenção de Chicago, que estabelece as prescrições para os sistemas de gestão da segurança dos prestadores de serviços e exige que todos esses sistemas sejam aceites pelo Estado responsável pela certificação em causa. Além disso, o anexo 19 da OACI prevê que os Estados elaborem um programa de gestão da segurança, mais concretamente um SSP, que requer, nomeadamente, o estabelecimento da legislação primária em matéria de aviação, políticas e objetivos claros, objetivos e recursos, sistemas e funções estatais para gerir os riscos para a segurança e garantir a segurança e atividades de promoção da segurança.

Por conseguinte, por força do Regulamento (UE) 2018/1139, a UE mandata os Estados-Membros para estabelecer e manter um programa de gestão da segurança. Além disso, tradicionalmente, a UE refletiu o espírito das normas relevantes da ICAO em vários regulamentos europeus, em particular nos que dão execução ao Regulamento (UE) 2018/1139.

2.1. Recolha, análise e intercâmbio de dados de segurança

As informações relativas à segurança são um recurso importante para a detecção de riscos para a segurança. Vários regulamentos da UE preveem a recolha, análise e intercâmbio de dados em casos apropriados. Trata-se, em particular, de dados de ocorrências na aviação civil (no final de 2021 o Repositório Central Europeu contava mais de 2 400 000 entradas), de dados de transportadoras aéreas de países terceiros e da UE no contexto do programa da UE de inspeções na plataforma de estacionamento (em finais de 2021 a base de dados do SAFA incluía mais de 160 000 relatórios, desde a data em que o sistema SAFA passou a ser o programa da UE de inspeções na plataforma de estacionamento), de recomendações de segurança emitidas ao abrigo do sistema de informação para as recomendações de segurança (SRIS - no final de 2021 estavam armazenadas na base de dados do SRIS mais de 4 100 recomendações de segurança) e de informações recolhidas, analisadas e trocadas no contexto das autorizações de operadores de países terceiros e da elaboração da lista de aeronaves banidas da UE.

Na UE, a recolha, análise e troca de informações relativas às ocorrências na aviação civil são reguladas pelo Regulamento (UE) n.º 376/2014. Este regulamento exige que as organizações, os Estados-Membros, bem como a AESA, criem um sistema de recolha e armazenamento das informações respeitantes às ocorrências relevantes. Essas informações são analisadas, tomando-se se necessário medidas de atenuação dos riscos. As informações respeitantes às ocorrências comunicadas, bem como os dados pertinentes da análise e seguimento das ocorrências, são transferidas para o Repositório Central Europeu (RCE).

Os dados das ocorrências transferidos para o RCE são acessíveis aos Estados-Membros (autoridades nacionais da aviação e autoridades nacionais de investigação), à AESA e à Comissão. A NoAs criada pelo Regulamento (UE) n.º 376/2014 é obrigada a analisar o RCE em apoio da gestão europeia dos riscos de segurança e, por conseguinte, a alimentar o EPAS.

O Regulamento (UE) n.º 376/2014 impõe igualmente às autoridades e à AESA a utilização de um sistema comum europeu de classificação de riscos (ERCS)²⁷. O ERCS mede o risco de segurança das ocorrências comunicadas utilizando uma matriz de 2 dimensões:

- Em primeiro lugar, as linhas da matriz abordam a gravidade, identificando o pior resultado provável do acidente que teria resultado se a ocorrência em avaliação tivesse evoluído para um acidente. Para o efeito é tido em conta tanto o tipo de acidente mais provável como a categoria de perda potencial de vida com base na dimensão da aeronave e na proximidade das áreas de elevada densidade populacional ou de alto risco.
- Em segundo lugar, as colunas medem a probabilidade/plausibilidade, analisando até que ponto a ocorrência se aproximou do resultado do acidente. A determinação da probabilidade/plausibilidade tem em conta a eficácia das barreiras de segurança existentes.

²⁷ O ERCS faz parte do quadro jurídico do Regulamento (UE) n.º 376/2014, em primeira instância através do Regulamento Delegado da Comissão (UE) 2020/2034 publicado em 06 de outubro de 2020, bem como do Regulamento de Execução (UE) 2021/2082 da Comissão, de 26 de novembro de 2021, que entrará em vigor em 1 de janeiro de 2023.

Graças à aplicação do ERCS, a gestão da segurança a nível nacional e da UE, incluindo a orientação da supervisão baseada em dados de segurança (ver secção 3.2.2), deverá ser reforçada.

Uma peça essencial do sistema criado em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 é o conceito de «cultura justa», cujo objetivo consiste na criação de um ambiente de confiança que propicie a comunicação de ocorrências, assegurando assim a contínua disponibilidade de informações relativas à segurança. Esse ambiente é criado pela aplicação dos princípios básicos definidos no Regulamento (UE) n.º 376/2014, designadamente a proteção contra a imputação de culpa ou a aplicação de sanções (exceto em caso de conduta dolosa ou de comportamento inadmissível).

Este sistema é completado pelo programa Data4Safety, que reúne, numa base voluntária, dados complementares, como dados de voo, tráfego e meteorologia. Além disso, proporciona capacidades analíticas reforçadas. O Data4Safety apoia a previsão de riscos futuros.

2.2. Gestão dos riscos para a segurança a nível da UE: processo de elaboração e atualização do Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação

Até à sua 11.ª edição (EPAS 2022-2026), o EPAS abrangia um período de cinco anos e foi publicado sob a forma de um plano evolutivo com atualizações anuais. A partir da 12.ª edição, este prazo é reduzido para três anos, a fim de se alinhar com o período de referência do plano global de segurança da aviação. As prioridades estratégicas no volume I serão definidas para o período de referência de três anos, com uma revisão intercalar para garantir que continuam a ser pertinentes. Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139, o volume II do EPAS, que descreve as ações do EPAS, bem como o volume III com as carteiras de risco de segurança do domínio, continuará a ser revisto e atualizado anualmente.

O desenvolvimento do plano, tanto em termos de prioridades como de ações estratégicas, depende de grupos específicos de partes interessadas, em especial:

- o Órgão Consultivo dos Estados-Membros e o Órgão Consultivo das Partes Interessadas prestam aconselhamento sobre prioridades estratégicas;
- os organismos técnicos/setoriais (TeB, TeC, comités setoriais que representam os Estados-Membros e a indústria, respetivamente) prestam aconselhamento técnico e operacional, bem como informações sobre a aplicação; e
- o trabalho de colaboração realizado pela AESA com os seus parceiros em matéria de segurança (em especial através do programa Data4Safety), que apoia o desenvolvimento da carteira de riscos de segurança.

O ciclo de programação normal do EPAS prevê duas fases distintas, cada uma com uma consulta específica das partes interessadas.

Fase I:

- Durante a primeira fase, as prioridades estratégicas decorrentes da estratégia da UE para a aviação e as prioridades de segurança determinadas através do processo de gestão dos riscos para a segurança são debatidas e confirmadas com os órgãos consultivos da AESA. O Órgão Consultivo dos Estados-Membros e o Órgão Consultivo das Partes Interessadas assumem a liderança na consolidação dos contributos dos seus subcomités e fornecem à AESA os pontos de vista dos Estados-Membros/da indústria sobre as prioridades. Esta fase é iniciada de três em três anos no início do ano anterior ao primeiro ano do novo período de referência).

Fase II:

- Com base nas prioridades de segurança acordadas, as etapas de planeamento das ações individuais do EPAS são definidas ou atualizadas em conformidade com o processo de programação única da AESA. Em seguida, é desenvolvido um projeto de EPAS, que é apresentado a todos os órgãos consultivos para comentários pormenorizados. Na sequência da consulta dos órgãos consultivos e da análise das observações, o projeto final do EPAS é consolidado e o volume III integrado. Este volume, que fornece o conjunto completo de carteiras de riscos de segurança por domínio, incluindo uma descrição de cada problema de segurança identificado e prioritário, é desenvolvido através do processo europeu de gestão dos riscos de segurança.

O projeto final do EPAS, composto pelos três volumes, é então apresentado para aprovação ao Conselho de Administração da AESA (CA). Após a sua aprovação formal pelo CA, é publicada no sítio Web da AESA.

Para mais informações sobre o desenvolvimento do EPAS, incluindo a aplicação dos princípios da iniciativa «Legislar Melhor» da Comissão e informações sobre os vários grupos que desempenham um papel no desenvolvimento do EPAS, consultar:

- [Como é desenvolvido o EPAS](#)
- [Grupos de trabalho e órgãos que desempenham um papel no EPAS](#)

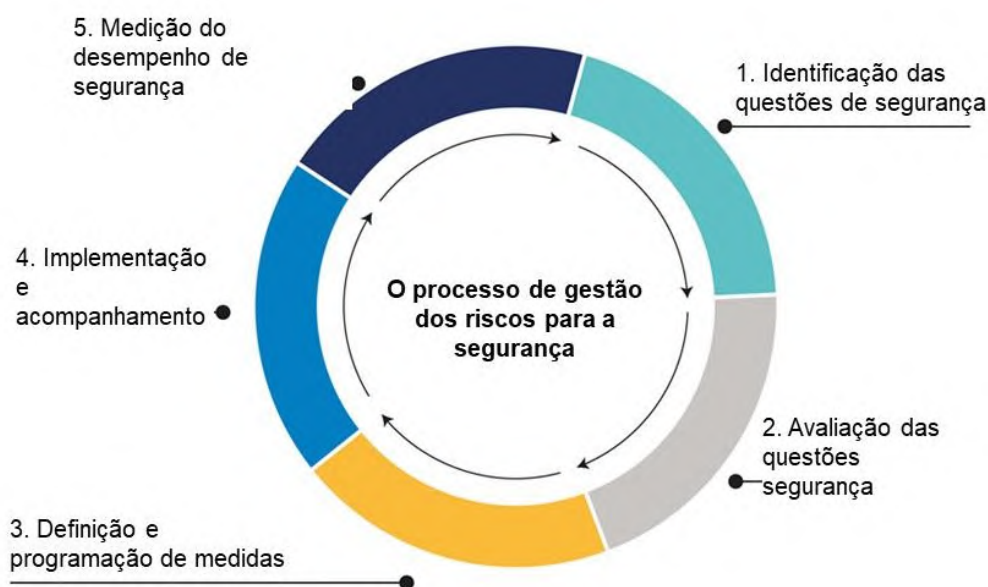
As prioridades em matéria de segurança e as ações conexas do EPAS são determinadas através do processo europeu de gestão dos riscos para a segurança, que envolve os Estados-Membros, a indústria, a Comissão e a AESA.

O processo europeu de gestão dos riscos de segurança

Os principais riscos de segurança e as correspondentes medidas de atenuação que alimentam o EPAS são desenvolvidos através do processo europeu de gestão dos riscos para a segurança. Tal inclui um conjunto de processos que visam identificar as questões de segurança e as suas medidas de mitigação, bem como acompanhar a aplicação. Envolve a análise de dados provenientes de diferentes fontes e a colaboração com parceiros de segurança das autoridades aeronáuticas nacionais e da indústria (através do programa Data4Safety) e da rede de analistas da segurança da aviação.

O processo de gestão dos riscos para a segurança subdivide-se em cinco etapas específicas:

Figura 2 O processo europeu de gestão dos riscos para a segurança



Identificação dos problemas de segurança Trata-se da primeira etapa do processo de gestão dos riscos para a segurança e é realizada através da análise de dados de ocorrências e de outras informações relacionadas com a segurança e de informações de apoio através do trabalho de colaboração com os parceiros no domínio da segurança, em especial através do programa Data4Safety. Estas questões potenciais de segurança são formalmente tratadas pela Agência e, em seguida, sujeitas a uma avaliação preliminar no que se refere à segurança. Esta avaliação serve de base à decisão sobre se um problema potencial de segurança deve ser formalmente incluído na carteira de riscos para a segurança relevante ou ser objeto de outras ações. O parecer é retirado da Data4Safety e da rede de analistas da segurança da aviação. Os resultados desta etapa do processo são as carteiras de riscos de segurança do domínio. No âmbito dessas carteiras, é dada prioridade às principais áreas de risco e às questões de segurança. As carteiras de risco de segurança do domínio são publicadas com o volume III da EPAS.

Avaliação dos problemas de segurança: Uma vez identificado e incluído na carteira de riscos para a segurança, um problema de segurança é objeto de uma avaliação técnica da segurança. Estas avaliações são prioritárias no âmbito da carteira. O processo de avaliação é coordenado pela AESA e é apoiado pela Data4Safety e pela rede de analistas da segurança da aviação. Além disso, os membros do grupo são incentivados a participar na avaliação seguinte. Esta abordagem de colaboração com os parceiros da Agência em matéria de segurança é fundamental para alcançar os melhores resultados possíveis. Em conjunto, trata-se da avaliação das questões de segurança, que prevê potenciais medidas de atenuação para o EPAS.

Definição e programação das medidas de segurança: Inclui uma avaliação de impacto que será tida em conta num documento sobre a melhor estratégia de intervenção (BPI), definindo possíveis medidas de atenuação, avaliando as implicações e os benefícios de cada medida eventual e formulando recomendações sobre as melhores medidas de atenuação a aplicar no EPAS. Utilizando a avaliação combinada das questões de segurança/BIS, as propostas formais de medidas EPAS são então apresentadas aos órgãos consultivos no âmbito da consulta BIS e/ou EPAS.

Existem diferentes tipos de medidas do EPAS, tais como tarefas de elaboração de regras, tarefas de promoção da segurança ou tarefas dos Estados-Membros (EM). Está disponível uma descrição pormenorizada dos tipos de medidas do EPAS e respetivos modelos na página EPAS do sítio Web da AESA:

- [Tipos de medidas do EPAS e seus modelos](#)

Uma vez discutidas e acordadas, as medidas são então incluídas na edição seguinte do EPAS. As medidas com custos inferiores ou que exigem uma intervenção mais rápida são frequentemente aceleradas e aparecem na próxima atualização disponível do EPAS, sem necessidade de BIS. Nalguns casos, são necessárias medidas de segurança mais imediatas, que poderão estar concluídas antes da publicação do EPAS seguinte. Naturalmente, essas medidas não serão incluídas no EPAS. Podem incluir a publicação de um boletim de informação de segurança ou assumir a forma de atividades imediatas de promoção da segurança.

Aplicação e acompanhamento: A etapa seguinte do processo envolve a execução e o acompanhamento das medidas que foram incluídas no EPAS.

A AESA acompanha a execução atempada das medidas com base nos ICD definidos no contexto do processo de programação única. Durante as reuniões dos órgãos consultivos, são regularmente transmitidas informações sobre os progressos realizados.

O artigo 8.º do Regulamento (UE) 2018/1139 exige que os Estados-Membros considerem as medidas e os riscos relevantes do EPAS no âmbito do seu próprio Plano Nacional de Segurança Operacional da Aviação e apresentem justificações quando tais ações não forem consideradas relevantes para os mesmos. Por conseguinte, o Plano Nacional de Segurança Operacional da Aviação continua a ser um instrumento importante para os Estados-Membros comunicarem informações sobre a execução das medidas adotadas. Os Estados devem rever os seus Planos Nacionais de Segurança Operacional da Aviação pelo menos uma vez por ano e, caso não sejam atualizados anualmente, manter registos sobre a execução das medidas EPAS pertinentes, incluindo uma justificação nos casos em que as mesmas não sejam consideradas pertinentes.

A AESA avalia regularmente a implementação do programa de gestão da segurança a nível de cada Estado no âmbito das suas atividades de normalização SYS. A avaliação destina-se a identificar os pontos fortes e os domínios a melhorar, contribuindo para uma maior maturação da implementação do programa de gestão da segurança na Europa, a fim de cumprir os objetivos do GASP e do EPAS para uma aplicação eficaz do programa de gestão da segurança até 2025. Tal implica uma avaliação dos processos e dos resultados do planeamento das medidas de segurança a nível nacional. Além disso, as medidas do EPAS também incluídas no RASP EUR serão objeto de inquéritos anuais de execução geridos pelo Gabinete Regional da OACI. Os resultados desse acompanhamento serão discutidos nas reuniões dos órgãos consultivos e do Grupo de Peritos para a Segurança Regional EUR (RESG), respetivamente.

Medição do desempenho da rede: A fase final do processo de gestão dos riscos para a segurança é a medição do desempenho em matéria de segurança, a qual serve para monitorizar:

- 1) alterações específicas resultantes da aplicação das medidas de segurança; e
- 2) as alterações sistémicas que podem ter ocorrido no sistema de aviação e que possam implicar medidas adicionais.

A medição do desempenho é efetuada através de um quadro de desempenho de segurança que monitoriza:

- 1) transversalmente, os vários domínios, analisando simultaneamente os principais domínios de risco a nível do domínio; e

2) questões específicas de segurança.

O relatório anual da AESA sobre a segurança consiste na revisão anual do quadro de desempenho em matéria de segurança. Identifica as tendências em matéria de segurança, destaca os domínios prioritários, os principais domínios de risco e as questões de segurança. Após esta etapa, o processo de gestão dos riscos para a segurança é reiniciado. No que diz respeito ao relatório anual da AESA sobre a segurança, ver ponto 2.3.3 para mais pormenores.

2.2.1 Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação: a dimensão internacional

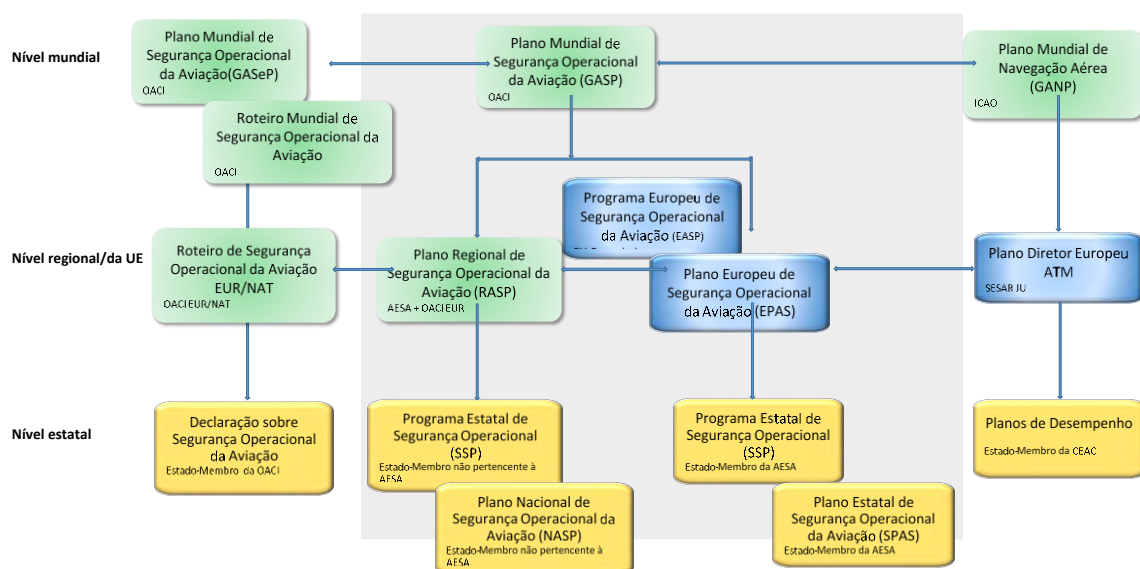
O EPAS apoia os objetivos e as prioridades do GASP. O objetivo do GASP é reduzir continuamente o número de vítimas mortais e o risco de acidentes mortais, orientando o desenvolvimento de uma estratégia harmonizada de segurança da aviação e a elaboração e aplicação de planos regionais e nacionais de segurança da aviação. Um sistema de aviação seguro contribui para o desenvolvimento económico dos Estados e das suas indústrias. O GASP promove a aplicação do sistema nacional de supervisão da segurança, promovendo uma abordagem baseada no risco para a gestão da segurança, bem como uma abordagem concertada da colaboração entre os Estados, as regiões e a indústria. Para além de abordar a segurança sistémica, o GASP aborda categorias de ocorrências globais de alto risco (G-HRC), que são consideradas prioridades globais em matéria de segurança. Estas categorias foram determinadas com base em mortes reais relacionadas com acidentes ocorridos, elevado risco de morte por acidente ou no número de acidentes e incidentes. Os principais domínios de risco identificados através do processo europeu de gestão dos riscos para a segurança incluem os cinco G-HRC seguintes:

- voo controlado contra o terreno;
- perda de controlo em voo;
- colisão no ar;
- saída de pista; e
- incursão na pista.

No âmbito do EPAS (consultar o volume III, capítulo 17, do EPAS), são identificadas outras áreas de risco essenciais, tais como incêndio, fumo e pressurização, danos no solo, colisão com obstáculos em voo, outros danos e segurança contra atos ilícitos.

Desde 2017, o Gabinete Regional da OACI para a região EUR/NAT e a AESA têm vindo a trabalhar em conjunto para elaborar um plano regional de segurança operacional da aviação (RASP) baseado no EPAS. O primeiro RASP EUR foi publicado em janeiro de 2019. O Grupo de Segurança Operacional de Peritos Regionais EUR (EUR RESG) é responsável pela manutenção e pelo acompanhamento do RASP EUR. O RESG EUR é copresidido pela AESA e pelas partes interessadas do setor (atualmente a IATA). Os relatórios RESG EUR são apresentados ao Grupo de Planeamento do Sistema de Aviação Europeu (EASPG). Enquanto os indicadores de desempenho em matéria de segurança do EPAS são determinados no âmbito da gestão europeia dos riscos para a segurança, o RASP EUR prevê um conjunto de indicadores de desempenho em matéria de segurança e metas derivadas dos objetivos e das metas do GASP, para os quais a OACI recolhe dados.

Figura 3 Relação entre a EASP, o EPAS e outros programas e planos



2.3. Medição do desempenho no domínio da segurança operacional

O desempenho em matéria de segurança operacional é considerado o desempenho da região, do Estado ou da organização em termos de segurança, avaliado através de meios quantitativos e/ou qualitativos.

O nível de desempenho em matéria de segurança a alcançar não deverá ter um carácter vinculativo, devendo antes expressar a ambição da União e dos seus Estados-Membros em matéria de segurança da aviação civil, tal como expresso no artigo 6.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

Nota:

Propõe-se que o conceito de nível aceitável de desempenho no domínio da segurança, tal como definido na norma 3.4.2.1, segunda edição, do anexo 19 da OACI, seja suprimido na próxima edição, em conformidade com as recomendações dos Estados e das partes interessadas do setor. Em contrapartida, será salientada a necessidade de um acompanhamento e gestão ativos do desempenho em matéria de segurança com base em indicadores que reflitam os objetivos de segurança.

Mais orientações sobre a gestão do desempenho de segurança, fornecidas pela AESA, encontram-se disponíveis em:

- [Orientações sobre o nível aceitável de desempenho em matéria de segurança, a gestão do desempenho da segurança e a garantia da segurança.](#)

2.3.1 Acordo quanto ao desempenho de segurança das organizações

Os Estados-Membros da UE são responsáveis por avaliar periodicamente o sistema de gestão das organizações, o que inclui a monitorização do desempenho em matéria de segurança pelas organizações sob a sua jurisdição, sempre que tal sistema de gestão seja necessário. O nível de desempenho em matéria de segurança a alcançar deve ser avaliado em função dos objetivos

de segurança e ter em conta a eficácia das medidas de redução dos riscos. A monitorização deve ter em conta uma panóplia de indicadores baseados nos processos e nos resultados, derivados dos objetivos de segurança.

Deve ser assegurada a coerência dos objetivos de segurança entre o Estado (ou seja, a SSP/SPAS, em conformidade com os artigos 7.º e 8.º do Regulamento (UE) 2018/1139) e as entidades regulamentadas, bem como no que diz respeito à monitorização desses objetivos. O acompanhamento é efetuado através dos processos de gestão do desempenho de segurança do Estado e das organizações, bem como através de uma supervisão baseada no risco e no desempenho. Esta metodologia facilita a melhoria contínua do nível de desempenho alcançado em matéria de segurança. Se o desempenho em matéria de segurança não for cumprido, tanto o Estado como a organização devem, em colaboração, tomar medidas para retificar a situação.

A maturidade do acompanhamento do desempenho em matéria de segurança aumentará ao longo do tempo, à medida que a execução for amadurecendo e se for procedendo a um intercâmbio regular de informações úteis entre o Estado e as organizações supervisionadas.

Existe atualmente no quadro da gestão de segurança da UE um domínio para o qual foram definidos objetivos explícitos de desempenho em matéria de segurança: o sistema de desempenho ATM do SES²⁸ foi estabelecido ao nível da UE com vista a contribuir para o desenvolvimento sustentável do setor do transporte aéreo, melhorando a eficiência geral dos serviços de navegação aérea nos quatro domínios essenciais de desempenho, a saber, a segurança operacional, o ambiente, a capacidade (atrasos) e a relação custo-eficiência. Este sistema comporta a definição de objetivos de desempenho à escala da União, nos quatro domínios essenciais, para períodos de referência fixos, de 3 a 5 anos. Os Estados-Membros têm de elaborar planos de desempenho para os blocos funcionais de espaço aéreo (FAB) que incluam objetivos vinculativos ao nível nacional ou do bloco funcional de espaço aéreo (FAB), congruentes com os objetivos de desempenho à escala da União.

No quadro da execução dos sistemas de desempenho ATM do céu único europeu, a Comissão é assistida pelo órgão independente de análise do desempenho designado pela Decisão de Execução 2014/672/UE da Comissão²⁹.

2.3.2 Desempenho de segurança dos Estados-Membros

Os princípios descritos no ponto 2.3.1 aplicam-se aos Estados-Membros da UE: o nível de desempenho em matéria de segurança a alcançar deve ser avaliado em função dos objetivos de segurança, devendo ser considerada a eficácia das medidas de atenuação resultantes da gestão nacional dos riscos de segurança no âmbito do programa de gestão da segurança e definidas nos planos nacionais de segurança operacional da aviação (ou seja, os artigos 7.º e 8.º do Regulamento (UE) n.º 2018/1139), e tendo devidamente em conta os riscos e as medidas definidas no EPAS como relevantes para o Estado (ver artigos 6.º e 8.º, n.º 2., do Regulamento (UE) n.º 2018/1139).

28 Artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu (regulamento-quadro); JO L 96 de 31.3.2004, p. 1, e Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um regime de desempenho e um regime de tarifação no céu único europeu; JO L 56 de 25.2.2019, p. 1.

29 Decisão de Execução da Comissão 2014/672/UE, de 24 de setembro de 2014, relativa à prorrogação do período de designação do órgão de análise do desempenho do Céu Único Europeu JO L 281 de 25.9.2014, p. 5.

Não existe acordo sobre o desempenho de segurança do Estado-Membro a nível da UE e, atualmente, não existem também objetivos específicos de desempenho em matéria de segurança impostos aos Estados-Membros pela legislação da UE.

2.3.3 Avaliação anual de segurança da AESA

O artigo 72.º, n.º 7, do Regulamento (UE) 2018/1139 indica que, a fim de informar o grande público sobre o nível geral de segurança operacional da aviação civil na União, a Agência publica anualmente, e em caso de circunstâncias especiais, um relatório sobre segurança. Esse relatório deve conter uma análise da situação da segurança em geral, em termos simples e de fácil compreensão, e indicar se existem riscos de segurança acrescidos.

Além disso, nos termos do disposto no artigo 14.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 376/2014, a Agência deve incluir informações sobre o resultado da análise das informações a que se refere o n.º 1 desse artigo no relatório anual da segurança a que se refere o artigo 72.º, n.º 7, do Regulamento (UE) 2018/1139, do seguinte modo: «*A Comissão, a Agência e as autoridades competentes dos Estados-Membros participam regularmente, em colaboração, no intercâmbio e na análise das informações constantes do Repositório Central Europeu.*»

Em conformidade com estes requisitos, a AESA tem vindo a publicar um relatório anual sobre a segurança desde 2005. A análise apresentada na presente revisão fornece o contributo baseado em dados que apoia a tomada de decisões necessárias em relação ao EPAS. O relatório anual sobre a segurança fornece um resumo estatístico da segurança da aviação nos Estados-Membros da AESA e identifica os desafios mais importantes que a aviação europeia enfrenta atualmente.

São fornecidas carteiras de dados para cada um dos domínios da aviação, com base nos trabalhos dos anos anteriores. São referidos os fatores causais e contributivos que foram identificados nos dados sobre ocorrências, cruzados com as principais áreas de risco (ou os principais resultados dos acidentes) para as quais contribuem.

A análise do relatório anual sobre a segurança centra-se nos riscos para a segurança da aviação com base nos dados sobre ocorrências. Este trabalho faz parte do processo europeu de gestão dos riscos para a segurança, em curso. Apoia o desenvolvimento de carteiras de riscos de segurança no domínio e fornece uma lista dos principais domínios de risco com base nos quais deve ser dada prioridade às ações do EPAS.

À semelhança da obrigação da AESA, os Estados-Membros são igualmente obrigados a publicar uma análise anual da segurança. Com efeito, o artigo 13.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014 relativo à análise e acompanhamento das ocorrências a nível nacional indica que, a fim de informar o público sobre o nível de segurança na aviação civil, cada Estado-Membro deve publicar uma análise da segurança pelo menos uma vez por ano. Esse relatório deve:

- a) conter informações agregadas ou anonimizadas sobre o tipo de ocorrências e sobre as informações relacionadas com a segurança comunicadas através dos seus sistemas nacionais de comunicação obrigatória e voluntária;
- b) identificar as tendências;
- c) identificar as medidas tomadas.

2.4. Requisitos de gestão da segurança para as autoridades e organizações

No quadro da elaboração das regras de execução do Regulamento (UE) 2018/1139 adotaram-se dois conjuntos distintos de requisitos, aplicáveis respetivamente às organizações e autoridades do setor da aviação:

- a. Requisitos para as autoridades, que têm na devida conta os oito elementos críticos de um sistema de supervisão da segurança definidos no apêndice 1 do anexo 19 da Convenção de Chicago, alicerçando assim a aplicação dos programas de gestão da segurança e servindo também o objetivo de normalização do Regulamento (UE) 2018/1139. Os referidos requisitos compreendem igualmente outros elementos essenciais para se estabelecer um sistema global de gestão da segurança operacional da aviação ao nível da UE, abarcando as competências da UE e dos Estados-Membros na gestão da segurança.
- b. Requisitos para as organizações, na maioria dos domínios da aviação, que compreendem prescrições gerais consolidadas para os sistemas de gestão (da segurança). Com a adoção, em 2021/2022, de regras que exigem sistemas de gestão no domínio da aeronavegabilidade inicial e permanente³⁰, o quadro regulamentar da UE está em conformidade com o capítulo 4 do anexo 19 da Convenção de Chicago, que define os requisitos do sistema de gestão da segurança. Esses requisitos para as organizações integrar-se-ão com as SARP do anexo 19 da OACI de forma a assegurar a compatibilidade com os sistemas de gestão existentes e a incentivar a gestão integrada. As prescrições do sistema de gestão permitem flexibilidade no sentido de uma adaptação do sistema à dimensão, natureza e complexidade das atividades das organizações do setor da aviação e são compatíveis com os vários modelos de negócio, possibilitando assim uma aplicação proporcionada.

Em geral, os requisitos do sistema de gestão visam promover um quadro único de gestão da segurança para todas as organizações aprovadas abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139. Estes requisitos gerais aplicáveis às autoridades e organizações são complementados com requisitos específicos (por exemplo, requisitos de monitorização dos dados de voo, para os operadores aéreos).

Além disso, estes requisitos da autoridade e das organizações estão a ser alterados por disposições específicas em matéria de gestão da segurança da informação.

Em complemento destes requisitos, o Regulamento (UE) n.º 376/2014 assegura que as organizações e as autoridades competentes do setor da aviação identificam os perigos e gerem os riscos para a segurança no quadro da recolha, análise e seguimento de ocorrências na aviação civil. A partir de janeiro de 2023, o presente regulamento impõe às autoridades e à AESA a utilização do ERCS (ver secção 2.1).

Em 2019, realizou-se uma avaliação do Regulamento (UE) n.º 376/2014. Concluiu que o regulamento continua a ser pertinente, mesmo à luz dos recentes desenvolvimentos no setor da aviação, como o rápido aumento das operações de aeronaves não tripuladas e as crescentes ameaças relacionadas com a cibersegurança. Embora a avaliação tenha determinado que o regulamento oferece flexibilidade suficiente para fazer face a essa evolução de forma eficiente, é igualmente reconhecido que se deve ponderar a possibilidade de atualizar o

³⁰ Aeronavegabilidade inicial: Regulamento Delegado (UE) n.º 2022/201 da Comissão, de 10/12/2021, e Regulamento de Execução (UE) n.º 2022/203, de 14/02/2022, Aeronavegabilidade permanente: Regulamento de Execução (UE) 2021/1963 de 08.11.2021

Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 da Comissão, atualizando a lista de ocorrências obrigatoriamente comunicadas e os campos de dados obrigatórios, a fim de permitir melhor a recolha de dados de segurança decorrentes desses novos domínios da aviação.

3. GARANTIA DE SEGURANÇA AO NÍVEL EUROPEU

3.1 Supervisão da segurança operacional³¹

A supervisão da segurança operacional da aviação na União Europeia compreende as atividades de supervisão e vigilância dirigidas às organizações aprovadas pela AESA e também às aprovadas pelos Estados-Membros. Compreende ainda a monitorização dos Estados-Membros com o objetivo de assegurar a correta aplicação da legislação europeia de segurança da aviação.

3.1.1 *Controlo da aplicação das regras nos Estados-Membros*

O Regulamento de Execução (CE) n.º 628/2013 da Comissão³² estabelece os métodos de trabalho para a realização das inspeções de normalização e para o controlo da aplicação da legislação relevante pelas autoridades competentes dos Estados-Membros. As inspeções de normalização e o seu seguimento são assegurados pela AESA (vide secções [3.2.1](#) e [1.6.1](#)).

3.1.2 *Supervisão das organizações certificadas*

A supervisão é a componente do processo de gestão da segurança cujo objetivo é assegurar o cumprimento efetivo dos requisitos de segurança e dos procedimentos conexos estabelecidos pela legislação da União.

A supervisão da segurança assegura que a aviação europeia oferece um nível de segurança consentâneo com o preconizado pelas regras da União. A responsabilidade dos Estados-Membros e da AESA na supervisão da segurança é, pois, o alicerce em que assenta, na União Europeia, a segurança da aviação e o reconhecimento mútuo das licenças e certificados.

Com a introdução de requisitos para as autoridades, a supervisão passou a incluir a monitorização contínua do desempenho de segurança das organizações do setor à luz dos riscos específicos que as suas atividades comportam (vide [secção 3.2.2](#)).

³¹ Para os fins do presente documento, «supervisão» refere-se tanto à supervisão das organizações certificadas efetuada pela autoridade competente como à monitorização da aplicação das regras pelos Estados-Membros da AESA efetuada pela AESA no quadro das inspeções de normalização.

Na UE, a supervisão de segurança é principalmente regulada pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e suas regras de execução (para mais elementos sobre a legislação aplicável, ver diagrama 1).

³² Regulamento de Execução (UE) n.º 628/2013 da Comissão, de 28 de junho de 2013, relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no respeitante à realização de inspeções de normalização e ao controlo da aplicação das regras do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 736/2006 (Texto relevante para efeitos do EEE); JO L 179 de 29.6.2013, p. 46.

3.2 Direcionamento da supervisão dos domínios que mais preocupação suscitam ou que mais carecem de atenção, em função dos dados de segurança

3.2.1 Direcionamento da monitorização dos Estados-Membros em função dos dados de segurança

Na UE, as inspeções de normalização efetuadas pela Agência nos Estados-Membros seguem uma metodologia assente nos riscos, no âmbito da qual o intervalo, o alcance e a profundidade das inspeções, bem como a dimensão e composição da equipa de inspeção, são adaptados à situação específica de cada Estado ou cada setor aeronáutico.

Esta monitorização é contínua, dirige-se a todo o sistema aeronáutico e tem por base os riscos identificados, tendo em conta as informações do conhecimento da AESA. Para o efeito, a Agência avalia a capacidade das autoridades competentes para exercerem as suas responsabilidades de supervisão da segurança. Tal avaliação compreende a recolha e análise de dados, a realização das inspeções necessárias e o seguimento a dar às conclusões para assegurar que serão tomadas e executadas em tempo útil as medidas corretivas apropriadas.

A normalização faz parte da recolha de dados de segurança ao nível da UE necessária para se identificarem os perigos e permite que a supervisão dos domínios que mais preocupação suscitam ou que mais carecem de atenção seja direcionada em função dos dados de segurança.

A estratégia de normalização centra-se nos aspetos seguintes:

- **Aplicação de uma metodologia de monitorização contínua:** O Regulamento (UE) n.º 628/2013 introduz um sistema de monitorização da aplicação uniforme das regras europeias de segurança aeronáutica, que deverá ser alargado a todos os domínios da aviação.
- **Planeamento das inspeções de normalização em função dos riscos:** no quadro da metodologia de monitorização contínua, o intervalo, o alcance e a profundidade das inspeções, bem como a dimensão e composição da equipa de inspeção, são adaptados à situação específica de cada Estado ou cada setor aeronáutico. Esta adaptabilidade permite uma utilização mais flexível e mais eficiente dos recursos e diminui o ónus para os Estados com bom desempenho, que serão inspecionados com menor frequência. A verificação do cumprimento da legislação e regulamentação funde-se gradualmente com a monitorização do desempenho dos sistemas e processos, centrando-se na eficácia sistémica dos sistemas de gestão aplicados pelas autoridades competentes e dos programas nacionais de segurança operacional da aviação.
- **Integração das atividades de normalização da AESA e do programa USOAP da ICAO:** a organização do trabalho vigente promove o reforço da cooperação e da integração das atividades da AESA e da ICAO. Os instrumentos identificados para tal fim são o diálogo permanente, a troca de informações e dados e a participação de cada organização nas inspeções e auditorias efetuadas pela outra, no intuito de que as normas e requisitos da UE e da ICAO possam ser satisfeitos na medida do possível no quadro de um único processo integrado.
- **Integração da avaliação de execução do programa estatal de segurança no âmbito da normalização da AESA:** desde 2022, as inspeções de normalização são também utilizadas para avaliar a aplicação efetiva dos programas de segurança operacional dos Estados-Membros e dos planos nacionais de segurança da aviação conexos. Em conformidade com a abordagem baseada no desempenho adotada pela OACI, que promove e apoia a aplicação gradual do programa de gestão da segurança, a AESA avalia o nível de aplicação do programa de gestão da segurança utilizando os cinco

níveis de maturidade definidos na metodologia de avaliação da execução do programa de segurança dos Estados da OACI (SSPIA).

- **Envolvimento das autoridades competentes nas atividades de normalização:** o objetivo é promover uma normalização proativa e um nível adequado de qualificação do pessoal em toda a Europa. As reuniões de normalização são ocasiões para se chegar a um entendimento comum dos requisitos, discutir interpretações e partilhar boas práticas, promovendo assim a aplicação uniforme das regras.
- **Mecanismo regulamentar reforçado de retorno de informação:** o mecanismo existente de retorno de informação está a ser racionalizado e aperfeiçoado no sentido de se avaliar sistematicamente a eficácia das regras e se fazer refletir na gestão da segurança, nos processos decisórios e na promoção da segurança os resultados das atividades de normalização.

3.2.2 Direcionamento da supervisão do setor em função dos dados de segurança

Os requisitos da autoridade constantes da legislação da UE exigem a elaboração de um programa de supervisão que tenha em conta a natureza específica da organização, a complexidade das suas atividades, os resultados de atividades de certificação e/ou supervisão anteriores, com base na avaliação dos riscos associados. A partir de 2023, a aplicação do ERCS pela autoridade competente às ocorrências comunicadas pelas entidades irá apoiar a avaliação dos riscos associados.

A autoridade deve reduzir o ciclo de planeamento da supervisão se existirem provas de que o desempenho em matéria de segurança e a conformidade regulamentar da organização diminuíram. Se a organização demonstrar um elevado nível de desempenho em matéria de segurança e de conformidade regulamentar, a autoridade alargará o ciclo de planeamento da supervisão. Essa orientação da supervisão baseada no risco e no desempenho garante que os recursos de supervisão disponíveis, tanto nos Estados-Membros como na AESA, são utilizados da forma mais eficiente possível.

Por outro lado, um sistema de supervisão baseada no risco e no desempenho encoraja um pensamento e comportamento virados para a gestão da segurança, visando habilitar as organizações a gerirem os riscos que os regulamentos não contemplam e cria incentivos à gestão efetiva da segurança possibilitando a redução do ónus da supervisão. Promove também, assim, a aplicação efetiva das disposições relativas ao sistema de gestão contidas nas regras de execução dirigidas às organizações.

A AESA apoia a orientação da supervisão da indústria baseada em dados de segurança, enumerando e descrevendo os principais riscos e questões de segurança aplicáveis em cada domínio, como parte do EPAS. Foram igualmente disponibilizadas aos Estados-Membros práticas de supervisão baseadas no risco, que são regularmente debatidas com os organismos técnicos/setoriais responsáveis pela gestão da segurança³³.

33 [Modelo de relatório da AESA \(europa.eu\)](https://www.euroopa.europa.eu)

4. PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL AO NÍVEL EUROPEU³⁴

A promoção é componente essencial de qualquer programa de segurança e da gestão eficaz da segurança. Os riscos para a segurança podem ser atenuados sensibilizando os interessados para os ensinamentos colhidos, promovendo as boas práticas e explicando os procedimentos e regulamentos na matéria. No sistema aeronáutico europeu, a promoção da segurança é parte integrante da preservação de uma boa cultura de segurança.

Sempre que possível, a promoção da segurança é utilizada como uma alternativa simples e eficaz à regulamentação e supervisão. Fomenta uma melhor compreensão da regulamentação da UE em matéria de aviação civil e fornece mais informações sobre a análise de dados de segurança e os resultados das análises. A estratégia fornece informações contínuas sobre uma vasta gama de temas de segurança a nível de domínio, com conteúdos técnicos adaptados ao público-alvo (desde o de nível avançado para profissionais especializados até ao básico para o público em geral). É utilizada uma vasta gama de instrumentos de comunicação para difundir mensagens de segurança, incluindo as redes sociais.

Promover a segurança envolve ações gerais e específicas de comunicação e disseminação das informações de segurança junto das partes interessadas do setor da aviação. Esta atividade é apoiada pelo processo europeu de gestão dos riscos para a segurança que analisa os dados e determina as medidas de atenuação dos riscos, como se descreve no [capítulo 2](#).

Algumas das atividades de promoção da segurança realizam-se ao nível nacional, estando especificadas nos programas nacionais de segurança operacional da aviação estabelecidos pelos Estados-Membros. Tal é coordenado pela AESA através da Rede de Promoção da Segurança, criada como uma parceria voluntária entre a AESA, os Estados-Membros e outras organizações da aviação. O objetivo da rede de promoção da segurança é reforçar a segurança da aviação na Europa, proporcionando um quadro para a colaboração das atividades de promoção da segurança em todos os Estados-Membros.

Para benefício mútuo e para um objetivo comum, os membros da Rede de Promoção da Segurança trocam informações, coordenam atividades, cooperam e partilham atividades conjuntas e cooperam para aumentar a capacidade das atividades, incluindo a conceção, o desenvolvimento, a publicação, a tradução e a divulgação de informações sobre segurança. A Rede de Promoção da Segurança explora igualmente ferramentas comuns e desenvolve meios para medir a eficácia dos produtos de promoção da segurança que foram divulgados.

Ao nível europeu, é a AESA que orienta e coordena a maior parte das atividades de promoção da segurança. Nesse contexto, a Agência desenvolveu uma programação integrada, com o objetivo de assegurar que as atividades de promoção e regulamentação atacam com a maior eficácia os riscos para a segurança, complementando-se em certos domínios. Neste contexto, a AESA cria pacotes distintos de promoção da segurança na Europa, em função do domínio operacional e dos tópicos de segurança a promover com o intuito de ampliar o alcance dos produtos de promoção da segurança. Para o efeito, utilizam-se as marcas «Together4Safety» para atividades de aviação profissional e comercial e «The Aviator's Club» para a aviação geral com pilotos privados. Paralelamente, as atividades de parceria em matéria de segurança são reforçadas com toda a gama de partes interessadas operacionais a nível de domínio, abrangendo as operações aéreas comerciais (incluindo aeródromos e ATM), as aeronaves de asas giratórias, a aviação geral e os drones. Tendo em conta que as diferentes partes interessadas do setor da aviação têm necessidades muito diferentes em termos de canais de

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

informação e comunicação, a abordagem baseada no domínio garante que a promoção da segurança pode satisfazer as necessidades específicas de cada parte da comunidade aeronáutica. Cada domínio tem uma área específica no sítio Web da AESA e nos três primeiros sítios da sua própria comunidade, a fim de reforçar a coordenação com as partes interessadas.

No início de 2019, a AESA lançou uma nova estratégia de promoção da segurança operacional que adota uma abordagem cada vez mais proativa da forma como a AESA comunica com a comunidade aeronáutica europeia. Através do *Together4Safety* e do seu *Aviator's Club* (para a aviação geral), a AESA esforça-se por ser um líder na promoção da segurança na Europa e em todo o mundo, com uma marca reconhecida que gera interesse, empenho e ajuda a melhorar a segurança.

4.1 Atividades ao nível da UE

4.1.1 Comunicação sobre segurança operacional

A transmissão de informações relativas à segurança ajuda a construir uma cultura de segurança sólida. Os produtos de comunicação de segurança na União Europeia incluem relatórios de análise da segurança; boletins, folhetos e cartazes; material audiovisual; conjuntos de ferramentas, manuais e guias; planos e programas; seminários e outros eventos de segurança. É canalizado um conteúdo de promoção da segurança para cada tarefa que combina os pacotes mais eficazes de produtos para o tema de segurança em causa. Os resultados são promovidos através das redes sociais, bem como dos parceiros colaborativos da AESA, a fim de maximizar o alcance das mensagens de segurança.

4.1.1.1 Comunicação obrigatória sobre segurança operacional

O Regulamento (UE) 2018/1139 prevê que a AESA publique um [relatório anual sobre a segurança](#)³⁵ a fim de informar o público acerca do nível geral de segurança na aviação civil. O relatório apresenta informações relativas à segurança operacional da aviação civil europeia e mundial (remetemos para a [secção 2.3.3](#)).

O Regulamento (UE) n.º 996/2010 prevê a criação de uma base de dados para as recomendações de segurança, base de dados essa disponível ao público [em linha](#)³⁶.

4.1.1.2 Comunicação facultativa sobre segurança

A AESA publica [boletins de informação sobre a segurança \(SIB\)](#)³⁷ destinados às partes interessadas. Os SIB estão disponíveis ao público e são revistos e atualizados regularmente. Publica também uma análise dos [seguintes dados às recomendações de segurança](#).³⁸

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/s/default.asp>

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

4.1.1.3 Seminários e conferências sobre segurança

A AESA organiza campanhas em torno de questões de segurança específicas suscitadas por ocorrências, riscos identificados, problemas emergentes ou auditorias de segurança.

A Agência organiza também regularmente seminários e conferências, onde se transmitem informações de segurança às partes interessadas e se discutem temas relacionados com a segurança, incluindo os resultados das inspeções. Realiza-se anualmente, sob os auspícios da AESA, uma conferência dedicada à segurança.

A Comissão organiza igualmente conferências e seminários sobre matérias de segurança operacional da aviação. Realiza também seminários e atividades para promover a disseminação e o correto entendimento de algumas normas de segurança, designadamente os Regulamentos (UE) n.º 376/2014 e n.º 996/2010.

4.1.1.4 Informações em linha

No [sítio web da AESA](#)³⁹ e no sítio web da Comissão consagrado à [política europeia de segurança operacional da aviação](#)⁴⁰ está publicamente disponível um vasto leque de informações e documentação.

Há ainda redes de acesso restrito, frequentemente utilizadas para a troca de informações entre a AESA, a Comissão e os Estados-Membros e também com o setor da aviação.

4.2 Formação ao nível da UE

Na UE, as atividades de formação mobilizam as organizações envolvidas na execução do Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação: Autoridades nacionais competentes dos Estados-Membros, autoridades responsáveis pelas investigações de segurança e a indústria.

Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014, a Comissão e a Agência devem apoiar os Estados-Membros proporcionando formação adequada.

Em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139, as organizações e as autoridades competentes são responsáveis pela formação dos membros do pessoal respetivo de forma a que este mantenha um nível de competência que garanta o correto desempenho das funções que lhe estão cometidas. As autoridades competentes são obrigadas a facilitar às organizações o cumprimento da obrigação que lhes incumbe de aplicarem um sistema de gestão que contemple a educação e a formação quando possível ou apropriado.

Estão a ser desenvolvidas novas capacidades de formação de forma a que todas as partes envolvidas tenham as aptidões necessárias para assegurar a aplicação bem sucedida da metodologia assente no desempenho.

A AESA procura manter um nível elevado de conhecimentos e competências, acompanhando a evolução do setor da aviação nos domínios em que exerce atividades. A AESA desenvolve e ministra cursos de formação aos seus funcionários e ao pessoal das autoridades competentes dos Estados-Membros.

39 <http://easa.europa.eu/>

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

A Agência criou também um sistema de exame eletrónico, disponível no seu sítio web e que assenta numa base de dados de perguntas. O sistema está aberto a formandos de organizações de formação e a candidatos externos via uma rede de centros de exame reconhecidos, e oferece a oportunidade de obtenção de certificado.

A AESA presta igualmente assistência a autoridades parceiras no cumprimento de obrigações internacionais (por exemplo, regulamentos da ICAO e da UE) e executa projetos de cooperação da UE no domínio da aviação civil em várias regiões do mundo, designadamente nos países vizinhos, na região Ásia-Pacífico, em África e na América Latina.

LISTA DE ACRÓNIMOS

| | |
|-------|--|
| ABs | Advisory bodies - órgãos consultivos |
| ACAS | Airborne collision avoidance system - sistema anticolisão de bordo |
| ALoSP | Acceptable Level of Safety Performance - nível aceitável de desempenho de segurança |
| AMC | Acceptable means of compliance - métodos de conformidade aceitáveis |
| AMS | Apron management services - serviços de gestão da placa de estacionamento |
| ANS | Air navigation services - serviços de navegação aérea |
| COA | Air operator certificate - certificado de operador aéreo |
| ASR | Annual Safety Review - relatório anual de segurança |
| ATM | Gestão do tráfego aéreo |
| BIS | Best intervention strategy - melhor estratégia de intervenção |
| BR | Regulamentação de base |
| CAEP | Comité da Aviação e da Proteção do Ambiente (OACI) |
| CAMO | Entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente — anexo V-C (parte CAMO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão |
| CAO | Entidade de aeronavegabilidade combinada — anexo V-D (parte CAO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão |
| CC | Tripulação de cabina — anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão |

| | |
|----------|--|
| CS | Certification specification - especificações de certificação |
| DAT | Fornecedores de dados - anexo VII do Regulamento (UE) 2017/373 |
| RD | Regulamento delegado |
| DS | Especificações detalhadas |
| DTO | Organização de formação declarada |
| AESA | Agência Europeia para a Segurança da Aviação |
| EASP | Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação |
| EASPG | Grupo de Planeamento do Sistema de Aviação da Região Europeia (OACI) |
| ECCAIRS | Centro europeu de coordenação dos sistemas de comunicação de acidentes e incidentes |
| CEPCD | Centro Europeu de Prevenção e Controlo das Doenças |
| AEPQ | Agência Europeia dos Produtos Químicos |
| ECR | Repositório Central Europeu |
| EEA | Agência Europeia do Ambiente |
| EFTA | Associação Europeia de Comércio Livre |
| ENCASIA | Rede europeia das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil |
| EPAS | Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação |
| ETS | Sistema de comércio de licenças de emissão. |
| UE | União Europeia |
| RASP EUR | Plano Regional Europeu de Segurança Operacional da Aviação (OACI) |
| RESG EUR | Grupo de Peritos para a Segurança Regional EUR (OACI) |
| EUR/NAT | Atlântico Norte/Europa (Gabinete Regional da OACI) |
| EVT | tarefa de avaliação (EPAS) |
| FAB | Blocos funcionais de espaço aéreo |
| FSTD | Dispositivo de treino de simulação de voo |

| | |
|-----------|---|
| GANP | Plano Mundial de Navegação Aérea |
| GASeP | Plano Global de Segurança da Aviação |
| GASP | Plano Global de Segurança da Aviação (OACI) |
| G-HRC | Global high-risk categories of occurrences - categorias de ocorrências globais de alto risco |
| MO | Material de orientação |
| IATA | Associação do Transporte Aéreo Internacional |
| ICAO | Organização da Aviação Civil Internacional |
| RE | Regulamento de execução |
| LUC | Certificado de operador de UAS ligeiro |
| MAB | Órgão consultivo dos Estados-Membros |
| MB | Conselho de Administração |
| MST | Tarefa do Estado-Membro (EPAS) |
| NASP | Programa nacional de segurança operacional da aviação |
| ANC | Autoridade nacional competente |
| CNC | Operações aéreas não comerciais com aeronaves a motor complexas — anexo VI (parte NCC) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão |
| NoAs | Network of aviation safety analysts - rede de analistas da segurança da aviação |
| Parte 21 | Anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012 — certificação das aeronaves e respetivos produtos, peças e equipamentos, bem como de entidades de projeto e de produção |
| Parte 145 | Anexo II do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 — certificação de entidades de manutenção |
| Parte 147 | Anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 — requisitos aplicáveis às organizações de formação em manutenção |
| Parte 26 | Anexo I do Regulamento (UE) 2015/640 — especificações de aeronavegabilidade adicionais para as operações |
| Parte 66 | Anexo III do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 — pessoal de certificação da manutenção |
| Parte AIS | Anexo VI do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos |

| | |
|------------------|---|
| | específicos aplicáveis aos prestadores de serviços de informação aeronáutica |
| Parte ARA | Anexo VI do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 — requisitos da autoridade para os tripulantes de voo |
| Parte ARO | Anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012 — requisitos para as autoridades no que respeita às operações aéreas |
| Parte ART | Anexo 2 do Regulamento (UE) n.º 452/2014 — requisitos para as autoridades relativos à autorização dos operadores de países terceiros |
| Parte ASM | Anexo X do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos específicos aplicáveis aos prestadores de serviços de gestão do espaço aéreo |
| Parte ATFM | Anexo IX do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos específicos aplicáveis aos prestadores de serviços de gestão do fluxo de tráfego aéreo |
| Parte ATM/ANS.AR | Anexo II do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos aplicáveis às autoridades competentes — supervisão dos serviços e outras funções da rede ATM |
| Parte ATM/ANS.OR | Anexo III do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos comuns aplicáveis aos prestadores de serviços |
| Parte ATS | Anexo IV do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos específicos aplicáveis aos prestadores de serviços de tráfego aéreo |
| Parte BFCL | Anexo III do Regulamento (UE) 2018/395 — requisitos para a concessão de licenças para a tripulação de voo de balões |
| Parte BOP | Anexo II do Regulamento (UE) 2018/395 — operações aéreas com balões |
| Parte CAMO | Anexo V-C do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 — entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente |
| Parte CNS | Anexo VIII do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos específicos aplicáveis aos prestadores de serviços de comunicação, navegação ou vigilância |
| Parte DAT | Anexo VII do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos específicos aplicáveis aos prestadores de serviços de dados |
| Parte DEF | Anexo I do Regulamento (UE) 2018/395 — definições (balões) Anexo I do Regulamento (UE) 2018/1976 — definições (planadores) |
| Parte FCL | Anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 — licenciamento da |

| | |
|------------|--|
| | tripulação de voo |
| Parte FPD | Anexo XI do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos específicos aplicáveis aos prestadores de serviços de conceção de procedimentos |
| Parte M | Anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 — requisitos de aeronavegabilidade permanente |
| Parte MED | Anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 — requisitos para a certificação médica dos pilotos, a aptidão médica da tripulação de cabina, a certificação dos examinadores de medicina aeronáutica e a qualificação de médicos generalistas e médicos do trabalho |
| Parte MET | Anexo V do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos específicos aplicáveis aos prestadores de serviços meteorológicos |
| Parte ML | Anexo V-B do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 — requisitos de aeronavegabilidade permanente <i>light</i> («ligeiros») |
| Parte NCC | Anexo VI do Regulamento (UE) n.º 965/2012 — operações não comerciais com aeronaves a motor complexas |
| Parte NCO | Anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 — operações não comerciais com aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas |
| Parte NM | Anexo XII do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos específicos aplicáveis ao gestor da rede |
| Parte ORA | Anexo VII do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 — requisitos para as organizações de formação de tripulações |
| Parte ORO | Anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 — requisitos para as organizações no que respeita às operações aéreas |
| Parte PERS | Anexo XIII do Regulamento (UE) 2017/373 — requisitos aplicáveis aos prestadores de serviços relativamente a formação do pessoal e avaliação de competências |
| Parte SAO | Anexo II do Regulamento (UE) 2018/1976 — operações aéreas com planadores |
| Parte SFCL | Anexo III do Regulamento (UE) 2018/1976 — requisitos para a concessão de licenças à tripulação de voo de planadores |
| Parte SPA | Anexo V do Regulamento (UE) n.º 965/2012 — aprovações específicas |
| Parte SPO | Anexo VIII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 — operações especializadas |

| | |
|-----------|---|
| Parte T | Anexo V-A do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 — aeronavegabilidade permanente das aeronaves registadas num país terceiro operadas por operadores da UE ou por operadores residentes na UE |
| Parte TCO | Anexo 1 do Regulamento (UE) n.º 452/2014 — operadores de países terceiros |
| PCG | Grupo de Coordenação do Programa (OACI) |
| I&I | Investigação e desenvolvimento |
| REACH | Registo, Avaliação, Autorização e Restrição de Produtos Químicos |
| RES | Tarefa de investigação (EPAS) |
| RMT | tarefa de regulamentação (EPAS) |
| RSOO | Organização Regional de Supervisão da Segurança |
| SAB | Órgão consultivo de interessados |
| SAFA | Avaliação da Segurança das Aeronaves Estrangeiras |
| SARP | Normas e práticas recomendadas (OACI) |
| SERA | Regras europeias normalizadas da aviação — Regulamento (UE) n.º 923/2012 |
| SES | Céu único europeu |
| SESAR | Investigação sobre a gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu: |
| SIA | Autoridade responsável pelas investigações de segurança |
| SIB | Boletim de informação sobre segurança |
| SMS | Sistema de gestão da segurança |
| SPAS | Plano nacional de segurança operacional da aviação |
| SPI | Indicador do desempenho de segurança |
| SPN | Rede de promoção da segurança |
| SPT | Tarefa de promoção da segurança (EPAS) |
| SRIS | Sistema de informação para as recomendações de segurança |
| SRM | Gestão dos riscos para a segurança |

| | |
|---------|--|
| SSP | Programa estatal de segurança |
| SSPIA | Avaliação da implementação do programa estatal de segurança |
| SYS 2.0 | Inspeção de normalização no domínio «Facilitadores Sistémicos para a Gestão da Segurança» (SYS) 2.0 refere-se à fase II, em que o âmbito da inspeção inicial é alargado à avaliação da aplicação efetiva do SSP e do SPAS. |
| TCO | Operadores de países terceiros |
| TeB | Organismo técnico (órgão dependente do MAB) |
| TeC | Comité Técnico (órgão dependente do SAB) |
| TFUE | Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia |
| UAS | Sistema de aeronaves não tripuladas |
| USOAP | Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (ICAO) |
| USSP | Prestadores de serviços no espaço «U» |