

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/217 DA COMISSÃO
de 1 de fevereiro de 2023

que retifica o Regulamento (UE) n.º 965/2012, no que respeita a algumas incoerências dos requisitos introduzidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/1387, bem como pelos Regulamentos (UE) 2021/1296 e (UE) n.º 2021/2237

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 31.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) 2021/2237 da Comissão ⁽²⁾ alterou a secção ORO.FC.146 do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽³⁾. A referência na secção ORO.FC.146, alínea f), ponto 2, à secção ORO.FC.005, alínea b), ponto 2, deve ser substituída pela referência à secção ORO.FC.005, alínea b), ponto 1, que é o ponto relevante no que respeita às operações de aviões.
- (2) Aquando da alteração das secções CAT.POL.A.230 e CAT.POL.A.235 do anexo IV (parte CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, o Regulamento de Execução (UE) 2019/1387 da Comissão ⁽⁴⁾ introduziu um erro no que se refere ao despacho de aviões. Os requisitos das secções CAT.POL.A.230, alínea e), e CAT.POL.A.235, alínea e), devem ser aplicados de forma cumulativa, e não alternativa.
- (3) O Regulamento de Execução (UE) 2021/1296 da Comissão ⁽⁵⁾ introduziu alterações na secção CAT.OP.MPA.150 do anexo IV (parte CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, alterações essas que, inadvertidamente, não se fizeram acompanhar das necessárias alterações subsequentes nas secções CAT.POL.A.215 e CAT.POL.A.415 do mesmo anexo. Consequentemente, a referência legal pertinente é errónea e necessita de ser retificada.
- (4) Há que retificar o Regulamento de Execução (UE) 2021/1296 com a última redação que lhe foi dada, bem como a secção SPO.POL.110 do anexo VIII (parte SPO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, cujas alíneas a), b) e c) devem, portanto, ser alteradas. Embora não fosse essa a intenção, aquando do processo de alteração, as anteriores alíneas d) e e) foram suprimidas. As alíneas d) e e) da secção SPO.POL.110 necessitavam, pois, de ser reintroduzidas com efeito a partir da data de aplicação do Regulamento (UE) 2021/1296, ou seja, 30 de outubro de 2022.
- (5) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser retificado em conformidade.
- (6) Os requisitos deste regulamento estão conformes com o parecer do Comité para a aplicação das regras comuns de segurança no domínio da aviação civil,

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2021/2237 da Comissão, de 15 de dezembro de 2021, que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que diz respeito aos requisitos em matéria de operações em todas as condições meteorológicas e de formação e controlos das tripulações de voo (JO L 450 de 16.12.2021, p. 21).

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) 2019/1387 da Comissão, de 1 de agosto de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que diz respeito aos requisitos aplicáveis aos cálculos do desempenho à aterragem de aviões e às normas de avaliação das condições da superfície da pista, à atualização de determinados equipamentos e requisitos de segurança da aeronave e às operações sem uma aprovação de operações prolongadas (JO L 229 de 5.9.2019, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamento de Execução (UE) 2021/1296 da Comissão, de 4 de agosto de 2021, que altera e retifica o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que diz respeito aos requisitos em matéria de planeamento e gestão de combustível/energia, de programas de apoio e avaliação psicológica da tripulação de voo, bem como de realização de testes para despistagem de substâncias psicoativas (JO L 282 de 5.8.2021, p. 5).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os anexos III (parte ORO), IV (parte CAT), e VIII (parte SPO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são retificados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

O ponto 3 do anexo é aplicável a partir de 30 de outubro de 2022.

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

Feito em Bruxelas, em 1 de fevereiro de 2023.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

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

- (1) No anexo III (parte ORO), secção ORO.FC.146, alínea f), o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:
 - «2. Operações CAT de aviões que satisfaçam os critérios definidos na subsecção ORO.FC.005, alínea b), ponto 1.»;
- (2) O anexo IV (parte CAT) é alterado do seguinte modo:
 - a) Na secção CAT.POL.A.215, alínea c), o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:
 - «3. Se for aplicado um procedimento de segurança, é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as reservas obrigatórias em conformidade com a secção CAT.OP.MPA.181, adequadas para um aeródromo alternativo.»;
 - b) Na secção CAT.POL.A.230, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
 - «e) Para despachar o avião, este deve:
 1. aterrar na pista mais favorável, sem vento; e ainda
 2. aterrar na pista com maior probabilidade de atribuição, tendo em conta a velocidade e a direção prováveis do vento, assim como as características da assistência em terra à aeronave e outros condicionalismos como as ajudas à aterragem e o terreno.»;
 - c) Na secção CAT.POL.A.235, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
 - «e) Para despachar o avião, este deve:
 1. aterrar na pista mais favorável, sem vento; e ainda
 2. aterrar na pista com maior probabilidade de atribuição, tendo em conta a velocidade e a direção prováveis do vento, assim como as características da assistência em terra à aeronave e outros condicionalismos como as ajudas à aterragem e o terreno.»;
 - d) Na secção CAT.POL.A.415, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
 - «e) Se for aplicado um procedimento de segurança, é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as reservas obrigatórias em conformidade com a subsecção CAT.OP.MPA.181, adequadas para um aeródromo alternativo.»;
- (3) No anexo VIII (parte SPO), secção SPO.POL.110, são aditadas as alíneas d) e e) que alteram:
 - «d) O piloto-comandante deve assegurar o seguinte:
 1. o carregamento das aeronaves é supervisionado por pessoal qualificado;
 2. a carga de tráfego é compatível com os dados utilizados para calcular a massa e centragem da aeronave.
 - e) O operador deve especificar, no manual de operações, os princípios e os métodos utilizados no processo de carregamento e no sistema de cálculo da massa e da centragem, em cumprimento dos requisitos das alíneas a) a d). Esse sistema deve abranger todos os tipos de operações previstas.».