

## AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

### Regulamento n.º 859/2024

**Sumário:** Primeira alteração ao Regulamento n.º 457/2012, de 8 de novembro.

#### Primeira alteração ao Regulamento n.º 457/2012, de 8 de novembro

Através do Despacho n.º 12163/2012, de 5 de setembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 180, de 17 de setembro, as aeronaves propriedade da extinta EMA – Empresa de Meios Aéreos, S. A. foram declaradas aeronaves do Estado. Posteriormente, foi ainda publicado o Despacho n.º 2829/2019, de 1 de março, no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 54, de 18 de março de 2019, que declarou como aeronave do Estado a aeronave Ecureuil AS 350 B3, matrícula CS-HHO (que substituiu a aeronave acidentada com marcas de nacionalidade e matrícula CS-HMH).

O n.º 3 do Despacho n.º 12163/2012 determina que a operação e manutenção dos meios aéreos referidos no seu n.º 1 depende da atribuição de uma autorização especial nos termos de regulamentação complementar da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

Em cumprimento de tal disposição foi publicado o Regulamento n.º 457/2012, que estabelece as condições de atribuição da autorização especial às aeronaves do Estado, nos termos do n.º 3 do Despacho n.º 12163/2012.

Entre as várias condições de atribuição da licença, o n.º 3 do artigo 3.º do mencionado Regulamento determina que “A entidade requerente deve demonstrar, no momento em que requer a autorização especial, as condições de exploração e avaliação económica e financeira, de acordo com o disposto no artigo 5.º e no Anexo I do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, aplicável com as necessárias adaptações.”.

Sucede que após a publicação do Regulamento n.º 457/2012 foi publicado o Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril, que estabelece o regime jurídico aplicável à atividade de trabalho aéreo, a fim de o conformar com o Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que transpôs para o ordenamento jurídico interno a Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno.

Tal decreto-lei, no âmbito das permissões administrativas que o mesmo prevê para o exercício da atividade de trabalho aéreo, não estabeleceu qualquer requisito respeitante a condições de natureza económico financeiras.

Acresce igualmente que, por via de alterações ocorridas ao Regulamento 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, o trabalho aéreo, que na terminologia da União Europeia se denomina «operações especializadas», passou a estar sujeito à disciplina deste Regulamento da Comissão, no quadro do Anexo VIII (Parte SPO), que também não prevê quaisquer requisitos relacionados com a capacidade financeira dos Operadores aéreos que desempenham tais atividades.

De resto, tais alterações legislativas ocorridas ao nível da legislação da União Europeia reduziram o âmbito de aplicação do Decreto-Lei n.º 44/2013, que, atualmente, aplica-se apenas às atividades (civis) excluídas do âmbito de aplicação do 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 e que cria a Agência da União Europeia. Com efeito, de acordo com a alínea a) do n.º 3 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2018/1139 o mesmo não se aplica “Às aeronaves e aos seus motores, hélices, peças, equipamentos não instalados e aos equipamentos de controlo remoto de aeronaves, quando realizam atividades ou serviços militares, aduaneiros, policiais, de busca e salvamento, de combate aos incêndios, de controlo de fronteiras, de guarda costeira ou atividades ou serviços similares, sob o controlo e a responsabilidade de um Estado-Membro, no interesse público, por um órgão ou em nome de um órgão com poderes de autoridade pública, nem ao pessoal nem às organizações envolvidas nas atividades e nos serviços realizados por essas aeronaves”.

Neste sentido, por questões de igualdade de tratamento entre operadores, na medida em que as missões atribuídas às aeronaves a que se aplicam os suprarreferidos despachos são similares às da legislação anteriormente mencionada, entende-se que deverá proceder-se à revogação do requisito inerente à concessão da autorização especial, respeitante à necessidade de cumprimento do disposto no artigo 5.º e no Anexo I do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

Finalmente, assinala-se que se atribui eficácia retroativa às normas do presente regulamento, porquanto as mesmas afiguram-se mais favoráveis aos seus destinatários. Tal afigura-se possível, porquanto, de acordo com o artigo 141.º do Código do Procedimento Administrativo a proibição de retroatividade incide apenas em normas regulamentares desfavoráveis, assim se acautelando o princípio da proteção da confiança dos administrados.

Paralelamente, aproveita-se para introduzir uma norma que clarifica a possibilidade de os requerentes de tais autorizações especiais que visam assegurar a operação e manutenção das aeronaves referidas nos Despachos n.ºs 12163/2012 e 2829/2019 requererem à ANAC a concessão de tal título, mesmo que não sejam, ainda, detentoras dos respetivos direitos atribuídos pelo Estado, o que se tem verificado em sequência de procedimentos de contratação pública lançados para o efeito.

Caso tal suceda, apesar de a ANAC proceder à análise do pedido à luz do disposto no Regulamento n.º 457/2012, apenas poderá atribuir a licença após os requerentes comprovarem que adquiriram os direitos de operação e manutenção das respetivas aeronaves do Estado. Tal permitirá antecipar o processo de autorização, que fica apenas pendente da comprovação da existência de tais direitos, o que tem ocorrido, conforme referido, por via da celebração de contratos públicos com o Estado.

Adicionalmente, positiva-se a norma que tem vindo a ser uma prática administrativa de atribuir um prazo de validade à autorização especial coincidente com a validade dos contratos públicos celebrados com o Estado, porquanto sem tais contratos que confirmam os direitos de operação e manutenção das aeronaves estaríamos perante um título, ou seja, uma autorização sem objeto, pois que teríamos um operador sem aeronaves para operar e manter.

O presente regulamento foi sujeito a consulta pública, no período compreendido entre os dias 29 de maio e 21 de junho de 2024, de acordo com o disposto no artigo 30.º dos Estatutos desta Autoridade, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

Assim, o Conselho de Administração da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), ao abrigo do disposto no artigo 29.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, bem como do n.º 3 do Despacho n.º 12163/2012, por deliberação de 11 de julho de 2024, aprova o seguinte regulamento:

## Artigo 1.º

### **Objeto e âmbito**

O presente regulamento procede à primeira alteração do Regulamento n.º 457/2012, de 8 de novembro.

## Artigo 2.º

### **Alteração ao Regulamento n.º 457/2012**

O artigo 3.º do Regulamento n.º 457/2012 passa a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 3.º

[...]

1 – [...]

2 – [...]

3 – (Revogado.)

4 – [...]

5 – [...]

6 – [...]

7 – O requerente pode apresentar o requerimento mencionado nos números anteriores sem ser ainda detentor dos direitos respeitantes à operação e manutenção das aeronaves do Estado abrangidas pelos Despachos n.ºs 12163/2012 e 2829/2019.

8 – Nas situações mencionadas nos números anteriores a ANAC procede à análise do processo administrativo respeitante ao pedido apresentado, apenas podendo emitir a autorização especial quando o requerente comprovar junto desta Autoridade a existência de tais direitos atribuídos pelo Estado.

9 – A validade das autorizações especiais coincide com a validade dos documentos que titulam os direitos, atribuídos pelo Estado, para a operação e manutenção das respetivas aeronaves.»

### Artigo 3.º

#### **Norma revogatória**

É revogado o n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento n.º 457/2012, de 8 de novembro.

### Artigo 4.º

#### **Disposição final**

As referências ao Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.) constantes do Regulamento n.º 457/2012, de 8 de novembro, consideram-se efetuadas à ANAC, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

### Artigo 5.º

#### **Entrada em vigor**

1 – O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

2 – A revogação do n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento n.º 457/2012, de 8 de novembro produz efeitos retroativos a 1 de maio de 2024.

11 de julho de 2024. – A Presidente do Conselho de Administração, Ana Cristina Rodrigues Vieira da Mata.

317911566