



Bruxelas, 16 de março de 2020
REV2 – substitui o aviso (REV1) de 18
de janeiro de 2019

AVISO ÀS PARTES INTERESSADAS

SAÍDA DO REINO UNIDO E NORMAS DA UE NO DOMÍNIO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

Em 1 de fevereiro de 2020, o Reino Unido retirou-se da União Europeia e passou a ser um «país terceiro»¹. O Acordo de Saída² prevê um período de transição que termina em 31 de dezembro de 2020³. Até essa data, o direito da União é aplicável integralmente ao Reino Unido e no seu território⁴.

Durante o período de transição, a UE e o Reino Unido negociarão um acordo sobre uma nova parceria, que deverá prever, nomeadamente, uma zona de comércio livre. Contudo, não é certo que esse acordo seja celebrado e entre em vigor no termo do período de transição. De qualquer modo, tal acordo criaria uma relação que, em termos de condições de acesso ao mercado, seria muito diferente da participação do Reino Unido no mercado interno⁵, na União Aduaneira da UE e no espaço do IVA e dos impostos especiais de consumo.

Por conseguinte, chama-se a atenção de todas as partes interessadas, em especial dos operadores económicos, para as consequências jurídicas a ter em conta no termo do período de transição. Findo este período, as normas da UE no domínio da segurança da aviação civil deixarão de ser aplicáveis ao Reino Unido. Este facto terá, nomeadamente e nas diversas áreas da segurança da aviação civil, as seguintes consequências:

¹ Um país terceiro é um país não-membro da UE.

² Acordo sobre a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica (JO L 29 de 31.1.2020, p. 7) (a seguir designado por «Acordo de Saída»).

³ O período de transição pode ser prorrogado, antes de 1 de julho de 2020, uma só vez por um período máximo de um ou dois anos (artigo 132.º, n.º 1, do Acordo de Saída). Até à data, o Governo do Reino Unido excluiu essa possibilidade de prorrogação.

⁴ Sob reserva de determinadas exceções previstas no artigo 127.º do Acordo de Saída, não sendo nenhuma delas aplicável no contexto do presente aviso.

⁵ Em particular, um acordo de comércio livre não contempla conceitos do mercado interno (no domínio dos bens e serviços) como o reconhecimento mútuo, o «princípio do país de origem» ou a harmonização. Também não elimina as formalidades e os controlos aduaneiros, incluindo os respeitantes à origem das mercadorias e dos seus componentes, nem as proibições e restrições de importações e exportações.

Aconselhamento às partes interessadas:

Para fazer face às consequências enunciadas no presente aviso, as partes interessadas do setor da aviação são, em especial, aconselhadas a:

- recorrer ao «programa de pedidos antecipados» da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), de modo a garantir o cumprimento das regras da UE;
- adaptar os processos ao facto de, para todos os efeitos, incluindo a capacidade de uma empresa enquanto operador de aeronaves e a certificação e o registo de aeronaves, se dever ter em conta a posição do Reino Unido enquanto país terceiro e, por conseguinte, serem aplicáveis as regras da UE pertinentes relativas a situações que envolvam países terceiros;
- garantir o cumprimento, por parte do pessoal da aviação⁶, dos requisitos de certificação da UE após o termo do período de transição, transferindo os certificados emitidos pelo Reino Unido para uma autoridade da UE.

1. CERTIFICADOS DE TIPO, CERTIFICADOS DE PEÇAS E EQUIPAMENTOS, CERTIFICADOS DE ENTIDADES DE PROJETO

Em conformidade com o artigo 77.º do Regulamento de Base⁷, a AESA exerce as funções e atividades do Estado de projeto em nome dos Estados-Membros no que respeita à certificação de tipo dos produtos⁸, das peças e equipamentos e das entidades de projeto. Por conseguinte, após o termo do período de transição, os certificados⁹ emitidos pela AESA em nome de pessoas e de organizações localizadas no Reino Unido deixarão de ser válidos na UE. Os titulares dos certificados em causa são informados de que os produtos, peças e equipamentos em causa deixarão de ser considerados certificados em conformidade com o capítulo III, secção I, do Regulamento de Base.

⁶ Por exemplo, pilotos, tripulação de cabina, instrutores, avaliadores e examinadores.

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 e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

Este regulamento revogou e substituiu o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1). As referências ao Regulamento de Base constantes do presente aviso devem ser entendidas como incluindo este último regulamento, na medida em que abrange períodos anteriores a 11 de setembro de 2018.

⁸ Nos termos do artigo 3.º, ponto 3, do Regulamento de Base, por «produto» entende-se uma aeronave, motor ou hélice.

⁹ Nos termos do artigo 3.º, ponto 12, do Regulamento de Base, por «certificado» entende-se um certificado, uma aprovação, uma licença, uma autorização, um atestado ou outro documento emitido na sequência de um processo de certificação, que atesta o cumprimento dos requisitos aplicáveis.

Os titulares de certificados que deixem de ser válidos após o termo do período de transição e que pretendam continuar a exercer as suas atividades na UE a partir dessa data terão de assegurar, a contar dessa data, o cumprimento dos requisitos de certificação estabelecidos na legislação da UE aplicável no domínio da segurança da aviação. Dependendo dos certificados em causa, essas atividades podem, por exemplo, implicar a apresentação à AESA de um pedido de certificado de país terceiro ou, de outro modo, a emissão de um certificado na sequência da deslocalização da pessoa ou entidade para a UE.

2. CERTIFICADOS EMITIDOS PELAS AUTORIDADES COMPETENTES DO REINO UNIDO

Os titulares de certificados emitidos **pelas autoridades competentes do Reino Unido** antes do termo do período de transição, por força do Regulamento de Base ou de quaisquer atos de execução ou delegados pertinentes, são informados de que esses certificados deixarão de ser válidos na UE findo esse período. Tal abrange, nomeadamente, os seguintes documentos:

- Certificados de aeronavegabilidade, certificados de aeronavegabilidade restritos, licenças de voo, certificados de organizações responsáveis pela manutenção de produtos, peças e equipamentos, certificados de organizações responsáveis pelo fabrico de produtos, peças e equipamentos, certificados de organizações de formação em manutenção e certificados do pessoal responsável pela entrega de produtos, peças e equipamentos após uma operação de manutenção, emitidos em conformidade com o capítulo III, secção I, do Regulamento de Base;
- Licenças de piloto, certificados médicos de piloto, certificados de organizações de formação de pilotos, certificados de centros de medicina aeronáutica, certificados para dispositivos de treino de simulação de voo, certificados de pessoas responsáveis pela formação de voo ou pela formação em simuladores de voo ou pela avaliação das competências dos pilotos e dos examinadores médicos aeronáuticos, emitidos em conformidade com o capítulo III, secção II, do Regulamento de Base;
- Certificados de operadores de aeronaves e atestados de tripulante de cabina, emitidos em conformidade com os artigos 30.º e 22.º do Regulamento de Base;
- Certificados de aeródromos, certificados de prestadores de serviços ATM/ANS, licenças e certificados médicos de controladores de tráfego aéreo, certificados de organizações de formação de controladores de tráfego aéreo, certificados de centros de medicina aeronáutica e de examinadores médicos aeronáuticos responsáveis pelos controladores de tráfego aéreo, certificados do pessoal responsável pela formação prática ou pela avaliação das competências dos controladores de tráfego aéreo, emitidos em conformidade com o capítulo III, secções IV a VI, do Regulamento de Base.

<p>As partes interessadas são informadas de que a AESA aceita pedidos de determinados certificados de país terceiro apresentados por titulares de</p>
--

certificados existentes emitidos pelo Reino Unido. Esta medida abrange os seguintes certificados e autorizações¹⁰:

- Certificação de entidades de produção – POA (Formulário 55 da AESA)**
- Cartas de acordo para produção sem POA (Formulário 65 da AESA)**
- Certificação de entidades de manutenção — MOA (Formulários 3 e 3MF da AESA)**
- Certificação de entidades de formação em manutenção – MTOA (Formulário 11 da AESA)**
- Certificação de entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente (CAMO) (Formulário 14 da AESA)**
- Dispositivos de treino em simulador de voo – FSTD (Formulário 145 da EASA)**
- Certificação de organizações de formação – ATO (Formulário 143 da AESA)**
- Certificação de centros de medicina aeronáutica – certificados AeMC (Formulário 146 da AESA)**
- Certificação de prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea (ATM/ANS) (Formulário 157 da AESA)**

3. CERTIFICADOS RELACIONADOS COM PEÇAS E EQUIPAMENTOS EMITIDOS POR PESSOAS SINGULARES E COLETIVAS CERTIFICADAS PELAS AUTORIDADES COMPETENTES DO REINO UNIDO

3.1. Peças e equipamentos colocados no mercado da UE ou do Reino Unido antes do termo do período de transição

O artigo 41.º, n.º 1, do Acordo de Saída estabelece que um produto existente e identificável individualmente, que tenha sido legalmente colocado no mercado na União ou do Reino Unido antes do termo do período de transição, pode continuar a ser disponibilizado no mercado da União ou do Reino Unido e a circular entre estes dois mercados até chegar ao seu utilizador final, ou entrar em serviço na União ou no Reino Unido em conformidade com as disposições aplicáveis do direito da União. Consequentemente, as peças e equipamentos para os quais uma pessoa certificada pelas autoridades competentes do Reino Unido tenha emitido um certificado de conformidade válido, em aplicação das regras da UE no domínio da segurança da aviação, podem ser utilizados na UE, de acordo com as disposições aplicáveis, também após o termo do período de transição, desde que tenham sido colocados no mercado da UE ou do Reino Unido antes de findo esse período.

¹⁰ <https://www.easa.europa.eu/brexit>.

O ónus da prova de que o produto foi colocado no mercado da União ou do Reino Unido antes do termo do período de transição¹¹ incumbe ao operador económico que invoca essa disposição, com base em qualquer documento pertinente.

Para efeitos dessa disposição, por «colocação no mercado» entende-se a primeira oferta de um produto para distribuição, consumo ou utilização no mercado no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito¹². Por «oferta de um produto para distribuição, consumo ou utilização» entende-se «um produto existente e identificável individualmente, após a fase de fabrico, que é objeto de um acordo, escrito ou verbal, entre duas ou mais pessoas singulares ou coletivas para a transferência de propriedade, posse ou qualquer outro direito sobre o produto em causa, ou é objeto de uma oferta a uma pessoa ou pessoas singulares ou coletivas a fim de celebrar esse acordo»¹³. Por «entrada em serviço» entende-se «a primeira utilização de um produto na União ou no Reino Unido pelo utilizador final para os fins a que se destina [...]»¹⁴.

3.2. Peças e equipamentos colocados no mercado da UE ou do Reino Unido após o termo do período de transição

Após o termo do período de transição, as normas da UE no domínio da segurança da aviação civil deixarão de ser aplicáveis ao Reino Unido. As pessoas singulares e coletivas certificadas pelas autoridades do Reino Unido que pretendam exercer as suas atividades na UE e emitir certificados em conformidade com o direito da União após o termo do período de transição terão de assegurar que, a partir dessa data, estão certificadas em conformidade com a legislação da UE no domínio da segurança da aviação (ver, nomeadamente, a secção 2 do presente aviso).

4. OPERADORES DE AERONAVES DO REINO UNIDO

O Regulamento de Base aplica-se às operações de aeronaves, que chegam, partem ou realizam operações no território em que se aplicam as disposições do Tratado, por um operador de aeronaves de um país terceiro, conforme estabelecido no seu artigo 2.º, n.º 1, alínea c). Após o termo do período de transição, os operadores de aeronaves do Reino Unido serão considerados «operadores de aeronaves de um país terceiro» na aceção daquela disposição e da restante legislação da UE relativa à segurança da aviação. Isto significa que será exigida uma autorização de segurança emitida pela AESA em conformidade com os artigos 60.º e 82.º, n.º 1, do Regulamento de Base.

¹¹ Artigo 42.º do Acordo de Saída.

¹² Artigo 40.º, alínea b), do Acordo de Saída.

¹³ Artigo 40.º, alínea a), do Acordo de Saída.

¹⁴ Artigo 40.º, alínea d), do Acordo de Saída.

As partes interessadas são informadas de que a AESA aceita pedidos apresentados por operadores de aeronaves do Reino Unido enquanto operadores de aeronaves de um país terceiro¹⁵.

5. AERONAVES REGISTRADAS NO REINO UNIDO

O Regulamento de Base aplica-se aos projetos, à produção, à manutenção e às operações de aeronaves, assim como aos motores, hélices, peças, equipamento não instalado e equipamento de controlo remoto dessas aeronaves, caso estas estejam ou venham a ser registadas num país terceiro e cujas operações sejam realizadas por um operador de aeronaves estabelecido, residente ou com sede social no território a que se aplicam os Tratados, conforme estabelecido no seu artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii). Após o termo do período de transição, considerar-se-à que as aeronaves registadas no Reino Unido o são num país terceiro, na aceção da mesma disposição e demais legislação da UE no domínio da segurança da aviação.

Isto significa que os operadores de aeronaves da UE que utilizam essas aeronaves terão de cumprir o disposto no Regulamento de Base e nos atos delegados e de execução aplicáveis. Além disso, terão de cumprir as disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 relativo aos serviços aéreos¹⁶ no respeitante à utilização de aeronaves registadas num «país terceiro»¹⁷. Em especial, as transportadoras aéreas da UE que pretendam tomar em locação aeronaves com tripulação registadas no Reino Unido ficarão vinculadas pelas disposições correspondentes relativas a essas aeronaves. Por conseguinte, no que respeita à segurança, terão de demonstrar que cumprem normas de segurança equivalentes às impostas pelo direito nacional ou da União.

Para obter informações gerais na matéria, consultar os sítios Web da Comissão sobre transporte aéreo, incluindo sobre segurança da aviação (https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en), e da AESA (<https://www.easa.europa.eu/>). Estas páginas serão atualizadas sempre que necessário.

Comissão Europeia
Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes

¹⁵ <https://www.easa.europa.eu/brexit>.

¹⁶ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

¹⁷ De notar que, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, as aeronaves utilizadas por uma transportadora aérea da União que não sejam tomadas em locação, com ou sem tripulação, devem estar registadas num Estado-Membro.