



Bruxelas, 7.3.2019  
COM(2019) 122 final

2019/0067 (NLE)

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a tomar pela União Europeia no Conselho Bilateral de Supervisão no âmbito do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, relativamente ao aditamento de um Anexo 4 ao Acordo**

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### • Razões e objetivos da proposta

Em 2008, a União Europeia e os Estados Unidos da América assinaram um acordo sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil (doravante designado o «Acordo»). O âmbito do Acordo, que entrou em vigor no dia 1 de maio de 2011, estava inicialmente limitado a ensaios de aeronavegabilidade e ambientais, aprovação e monitorização de produtos aeronáuticos, assim como aprovação e monitorização de instalações de manutenção. O âmbito do Acordo foi posteriormente alargado ao licenciamento e à formação de pessoal, assim como à operação de aeronaves e aos serviços de tráfego aéreo e de gestão de tráfego aéreo.<sup>1</sup> Esse alargamento foi realizado através de uma alteração assinada em 13 de dezembro de 2017 e que é provisoriamente aplicada desde essa data.

Tendo em conta o âmbito alargado do Acordo, a Comissão, apoiada pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), desenvolveu, em conjunto com a Administração Federal da Aviação (FAA - *Federal Aviation Administration*) dos EUA, um novo Anexo 4 ao Acordo sobre monitorização do dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD), para reduzir a duplicação da supervisão regulamentar dos FSTD na União e nos EUA.

O âmbito do novo Anexo FSTD abrange qualificações recorrentes de Simuladores de Voo Integral (FFS) para aviões.

Presentemente, existem 131 certificados da AESA ativos para FFS situados nos Estados Unidos e 34 certificados da FAA ativos para FFS situados em Estados-Membros da UE (Reino Unido: 17, Países Baixos: 3, França: 13 e Dinamarca: 1). Cada um destes dispositivos possui um duplo certificado: certificado da AESA e da FAA no caso de dispositivos situados nos EUA, e certificado da FAA e certificado de uma autoridade da aviação nacional ou, em determinados casos, da AESA, no caso de dispositivos situados em Estados-Membros da UE.

Para manter a validade dos seus certificados, cada um destes simuladores tem de ser reavaliado periodicamente. Tal origina uma auditoria dupla de cada dispositivo, o que provoca um ónus administrativo desnecessário, custos adicionais para uma segunda reavaliação e reduz a disponibilidade dos dispositivos para a formação de pilotos. Por exemplo, em 2017, a AESA realizou 132 qualificações recorrentes de FFS situados nos EUA. Por outro lado, em 2017, a FAA realizou 34 qualificações recorrentes de FFS situados em Estados Membros da UE. Os FFS não estão disponíveis para formação durante a avaliação da autoridade.

Nos termos do novo Anexo FSTD proposto, a realização de qualificações recorrentes será simplificada. A AESA recorrerá à FAA para as qualificações recorrentes de dispositivos situados nos EUA, e a FAA recorrerá às autoridades da aviação nacionais ou, em determinados casos, à AESA, para a qualificação recorrente dos dispositivos situados em Estados-Membros da UE. Tal permitirá evitar uma duplicação de auditorias e, conseqüentemente, proporcionará economias de custos e de produtividade para a AESA, a FAA e o setor. A FAA estima que em 2017 cobrou cerca de 170 000 USD a operadores de FFS situados em Estados-Membros da UE a fim de cobrir os custos de qualificações recorrentes *in loco* realizadas na Europa. Relativamente à UE, em 2017 a AESA cobrou mais

---

<sup>1</sup> DECISÃO (UE) 2018/61 DO CONSELHO de 21 de março de 2017

de 1,1 milhões de EUR a operadores de FFS situados nos EUA para cobrir os custos de deslocação associados a qualificações recorrentes realizadas nos EUA (além de encargos relativos a horas de trabalho realizado nos EUA durante as qualificações).

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A colaboração entre a UE e os Estados Unidos da América em matéria de segurança da aviação faz parte da Estratégia da Aviação para a Europa. O novo Anexo FSTD proposto é coerente com os objetivos gerais do Acordo sobre a regulamentação da segurança da aviação civil entre a UE e os EUA, que passam por garantir um elevado nível de segurança da aviação civil à escala mundial e minimizar os ónus económicos que pesam sobre a indústria e os operadores da aviação resultantes de uma duplicação da supervisão regulamentar.

- **Coerência com outras políticas da União**

O Acordo cumpre um objetivo fundamental da política externa de aviação da União, reforçando a segurança da aviação civil e facilitando o comércio e o investimento em produtos aeronáuticos. O novo Anexo FSTD é coerente com a política de aviação da União em geral, ao promover a aceitação mútua dos certificados e das constatações técnicas com parceiros-chave internacionais e ao fazer uma utilização mais eficiente dos recursos disponíveis ao nível da UE e dos Estados-Membros.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

- **Base jurídica**

Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9. Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

Não aplicável.

- **Proporcionalidade**

Não aplicável.

- **Escolha do instrumento**

Aditar um novo anexo ao Acordo é o instrumento mais eficiente para alcançar o objetivo de permitir uma aceitação recíproca eficiente de constatações relativas à conformidade e à documentação em matéria de Dispositivos de Treino de Simulação de Voo (FSTD).

## **3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

- **Avaliações *ex post* /balanços de qualidade da legislação existente**

Não aplicável.

- **Consulta das partes interessadas**

Os Estados-Membros da UE em que estão situados FFS (certificados pela FAA) foram envolvidos no exercício de criação de confiança realizado pela AESA e pela FAA em 2013 para preparação do estabelecimento deste novo anexo.

A Comissão informou e consultou os Estados-Membros sobre o desenvolvimento de um novo Anexo FSTD no contexto do Grupo de Trabalho do Conselho em matéria de Aviação, através

de relatórios sobre os debates no Conselho Bilateral de Supervisão no âmbito do Acordo (em que os Estados-Membros estão convidados a participar) e b) no contexto dos atos preparatórios da Decisão (UE) 2018/61 do Conselho para o alargamento do âmbito do Acordo, incluindo, entre outros, o licenciamento e a formação de pessoal.

### **Obtenção e utilização de competências especializadas**

No desenvolvimento do novo Anexo FSTD, a Comissão Europeia foi apoiada pela AESA. A AESA e a FAA realizaram uma comparação regulamentar entre os requisitos da UE e dos EUA para certificação de FSTD. Essa comparação foi concluída em 2014 e permitiu identificar também as diferenças regulamentares entre os sistemas da UE e dos EUA, que são abordadas no quadro das designadas «condições especiais», que se encontram estabelecidas no Anexo FSTD proposto.

A AESA realizou também uma avaliação do Programa de Simulador Nacional (NSP - *National Simulator Programme*) da FAA no sentido de gerar confiança no sistema dos EUA para supervisionar simuladores de voo. Essa avaliação incluiu uma visita da AESA às instalações do NSP, situado em Atlanta (agosto de 2013), assim como observações de avaliações do NSP de simuladores certificados da AESA em Dallas (novembro de 2013) e Miami (dezembro de 2013). O âmbito da avaliação limitou-se a qualificações recorrentes de simuladores de voo para aviões, o que corresponde ao âmbito do Anexo FSTD proposto.

Em 2 de julho de 2014, a AESA, em conjunto com a FAA, comunicou ao Conselho Bilateral de Supervisão (CBS), instituído pelo Acordo, que os exercícios de comparação regulamentar e de criação de confiança tinham sido realizados com sucesso. Desse modo, estava concluído o trabalho técnico preparatório para o desenvolvimento do novo Anexo FSTD.

- **Avaliação de impacto**

Não aplicável

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Não aplicável

- **Direitos fundamentais**

Não aplicável

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

Sem incidência no orçamento da UE

#### **5. OUTROS ELEMENTOS**

- **Planos de execução e modalidades de acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Por parte da UE, a AESA coordenará a implementação do novo Anexo FSTD. Os procedimentos detalhados relativos à implementação serão definidos nos Procedimentos de Implementação do Simulador (SIP), que neste momento estão a ser concluídos pelos Agentes Técnicos da AESA e da FAA (a tempo da adoção do novo Anexo FSTD).

O acompanhamento da aplicação do Anexo FSTD será realizado em primeiro lugar pelo Conselho de Supervisão de FSTD (FOB) , que responderá perante o CBS estabelecido no quadro do Acordo. O FOB reportará ao CBS regularmente.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não aplicável

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Secção 1 «Objetivo e âmbito»

Esta secção do Anexo FSTD explica a finalidade do anexo, que é a aceitação recíproca das constatações de conformidade e da documentação, e a prestação de assistência técnica relativa à qualificação recorrente e à qualificação de FFS.

O âmbito do anexo abrange a qualificação recorrente e a qualificação permanente de FFS para aviões que possuam uma qualificação emitida pela FAA e pela AESA ou por uma autoridade da aviação de um Estado-Membro da UE.

SECÇÃO 2 «Definições»

Esta secção do Anexo FSTD define alguns dos termos técnicos usados frequentemente.

Secção 3 «Conselho de Coordenação Conjunto»

Esta secção institui o Conselho de Supervisão de FSTD (FOB), que responderá perante o CBS e será responsável por garantir a aplicação efetiva do Anexo FSTD. O FOB é copresidido por Diretores de Normas de Voo da AESA e da FAA. Entre as principais responsabilidades do FOB contam-se as seguintes:

- a) Desenvolver, aprovar e rever os Procedimentos de Implementação do Simulador (SIP)
- b) Partilhar informações sobre questões de segurança fundamentais e elaborar planos de ação para lhes fazer face;
- c) Garantir a aplicação coerente do presente anexo;
- d) Trocar informações sobre atividades de elaboração de regras planeadas ou em curso que possam afetar a base e o âmbito do anexo;
- e) Partilhar informações sobre alterações significativas aos sistemas de qualificação de FSTD das Partes que possam afetar a base e o âmbito do anexo;
- f) Resolver problemas técnicos que se insiram no âmbito das responsabilidades dos agentes técnicos e das autoridades da aviação que não possam ser solucionados a um nível inferior; bem como
- g) Propor alterações do anexo ao CBS.

Secção 4 - «Aplicação»

A presente secção refere-se às condições detalhadas relativas à aceitação mútua de relatórios de avaliação entre as Partes e para a manutenção das qualificações da FAA e da AESA

aplicáveis aos FFS no âmbito do Acordo. As autoridades da aviação nacionais dos Estados-Membros ou, em determinados casos, a AESA, realizarão as avaliações em nome da FAA relativamente aos dispositivos situados na UE, e a FAA realizará as qualificações em nome da AESA nos dispositivos situados nos EUA.

Esta secção inclui ainda disposições relativas ao seguimento das conclusões dos relatórios de avaliação, à prestação de assistência técnica na realização de avaliações especiais ou à obtenção e fornecimento de dados e informações a pedido, assim como sobre a troca de informações relativas a revisões de legislação, regulamentação, procedimentos, políticas ou normas, que podem afetar a base sobre a qual o Anexo é executado.

#### Secção 5 «Comunicação e cooperação»

Esta secção contém disposições sobre comunicação e troca de informações entre a FAA, a AESA e, quando aplicável, as autoridades da aviação dos Estados-Membros. Incluem-se disposições para a designação de pontos de contacto para os diversos aspetos técnicos do Anexo FSTD, assim como informações sobre isenções e derrogações concedidas a FFS.

#### Secção 6 «Requisitos de qualificação para a aceitação de resultados relativos à conformidade»

Esta secção inclui os requisitos básicos para as autoridades quanto à eficácia dos respetivos sistemas de supervisão regulamentar de FSTD, incluindo a estrutura legal e regulamentar, recursos, programas de formação, documentação e registos, assim como políticas, procedimentos e sistemas de qualidade internos.

Além disso, esta secção contém disposições relativas à demonstração inicial e permanente da eficácia desses sistemas, incluindo disposições relativas à participação das Partes em auditorias de qualidade e atividades de normalização mútuas, troca de relatórios de qualidade e normalização e outras informações relevantes que podem ser necessárias para manter a confiança permanente das Partes nos sistemas recíprocos.

É importante sublinhar que as autoridades de todos os Estados-Membros da UE podem realizar qualificações de FFS em nome da FAA, desde que cumpram os requisitos estabelecidos no anexo. Será da responsabilidade da AESA controlar essa conformidade no âmbito das suas atividades de normalização de rotina.

#### Secção 7 «Investigação e medidas coercivas»

Esta secção contém disposições relativas à cooperação em matéria de investigações de não conformidade e à adoção de medidas coercivas. Em conformidade com o Acordo, ambas as Partes têm o direito de adotar medidas coercivas contra os operadores de FSTD que tenham aprovações da FAA ou da AESA.

#### Secção 8 «Disposições de transferência»

Esta secção contém disposições que definem o modo como os FFS que estejam atualmente sob a supervisão direta da AESA serão transferidos para a FAA, assim como o modo como os FFS que estejam atualmente sob a supervisão direta da FAA serão transferidos para as autoridades da aviação nacionais dos Estados-Membros da UE. Atualmente, existem quatro Estados-Membros da UE em que se encontram FFS com aprovações da FAA, sendo eles o Reino Unido, a Dinamarca, a França e os Países Baixos.

As transferências deverão realizar-se no prazo de 18 meses a contar da data de entrada em vigor do anexo e serão sincronizadas com as datas de qualificações recorrentes dos dispositivos.

#### Secção 9 «Taxas»

As taxas relativas às qualificações recorrentes dos dispositivos serão aplicadas em conformidade com o artigo 14.º do Acordo e em conformidade com os requisitos regulamentares aplicáveis, que, no caso da UE, são constituídos pelo Regulamento (UE) n.º 319/2014 da Comissão, de 27 de março de 2014, relativo às taxas e honorários cobrados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação.

#### Apêndice 1 «Condições Especiais»

O presente apêndice inclui as condições especiais da UE aplicáveis a FFS localizados nos EUA, assim como as condições especiais da FAA aplicáveis a FFS localizados na UE.

Estas condições especiais constituem os requisitos regulamentares adicionais que será necessário controlar durante as auditorias de avaliação a fim de ter em consideração as diferenças entre os sistemas regulamentares da UE e dos EUA em matéria de simuladores de voo.

Por parte da UE, a responsabilidade por controlar a conformidade com as disposições especiais da FAA caberá às autoridades nacionais dos Estados-Membros em que se encontram os dispositivos com os certificados da FAA, ou, em determinadas circunstâncias, à AESA, se os FFS situados na UE estiverem sob a supervisão da Agência. Os resultados dos controlos relativos às condições especiais serão registados num «relatório condições especiais» elaborado pela autoridade após a avaliação.

#### Apêndice 2 «Ações da Autoridade da Aviação»

Este apêndice inclui as ações específicas que as autoridades da aviação nacionais dos Estados-Membros da UE praticarão quando realizarem as qualificações recorrentes de FFS em nome da FAA. Inclui-se a calendarização das qualificações recorrentes, a preparação da execução dessas qualificações, a execução propriamente dita e as atividades pós qualificação, incluindo a preparação do relatório de avaliação e do relatório condições especiais a transmitir à FAA.

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a tomar pela União Europeia no Conselho Bilateral de Supervisão no âmbito do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, relativamente ao aditamento de um Anexo 4 ao Acordo**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil (o «Acordo») entrou em vigor em 1 de maio de 2011<sup>2</sup>.
- (2) Um dos principais propósitos do Acordo é melhorar a relação de cooperação de longa data instaurada entre a Europa e os Estados Unidos para garantir um alto nível de segurança da aviação civil à escala mundial e minimizar os encargos económicos que pesam no setor da aviação e nos operadores resultantes da duplicação da supervisão regulamentar.
- (3) A alteração n.º 1<sup>3</sup> do Acordo alarga o âmbito do artigo 2.º, ponto B, do Acordo para incluir, entre outros, o licenciamento e a formação de pessoal.
- (4) O artigo 5.º do Acordo, com a redação que lhe foi dada, prevê o desenvolvimento de novos anexos ao Acordo para matérias que se integram no respetivo âmbito.
- (5) Ambos os agentes técnicos, ou seja, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, pela UE, e a Administração Federal da Aviação, pelos EUA, apresentaram a proposta ao Conselho Bilateral de Supervisão no sentido da adoção de uma decisão destinada a aprovar um novo Anexo 4 ao Acordo, que venha a abranger a aceitação recíproca de conclusões relativas à conformidade e a documentação relativa aos Dispositivos de Treino de Simulação de Voo («FSTD»).
- (6) A aprovação do novo anexo irá gerar economias para ambos os agentes técnicos e, ao mesmo tempo, reduzir os custos para o setor (operadores de FSTD) e, conseqüentemente, as transportadoras aéreas aproveitarão o incremento de acessos a FSTD para os seus pilotos.

---

<sup>2</sup> JO L 291 de 9.11.2011, p. 3.

<sup>3</sup> JO L 11 de 16.1.2018, p. 3.

- (7) O artigo 19.º, ponto C, prevê a entrada em vigor de novos anexos mediante uma decisão do Conselho Bilateral de Supervisão criado nos termos do artigo 3.º do Acordo.
- (8) O novo Anexo 4 sobre Dispositivos de Treino de Simulação de Voo deverá ser aprovado em nome da União Europeia.
- (9) O artigo 4.º, n.º 3, da Decisão 2011/719/UE do Conselho, de 7 de março de 2011, relativa à celebração do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, prevê, em conformidade com o artigo 218, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, que o Conselho, deliberando por maioria qualificada, sobre uma proposta da Comissão, deverá definir a posição a tomar pela União no Conselho Bilateral de Supervisão relativamente à adoção de Anexos adicionais em conformidade com o artigo 3.º, ponto C, ponto 7, e com o artigo 19.º, ponto C, do Acordo.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A posição a tomar pela União Europeia no Conselho Bilateral de Supervisão, conforme previsto nos artigos 3.º e 19.º do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, no respeitante à adoção de uma Decisão do Conselho Bilateral de Supervisão relativa à adoção do Anexo 4 ao Acordo, deverá basear-se no projeto de Decisão 0011 do Conselho Bilateral de Supervisão, anexo à presente decisão.

*Artigo 2.º*

O Diretor responsável pela Aviação na Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, na qualidade de copresidente e de representante da União no Conselho Bilateral de Supervisão, fica habilitado a assinar a Decisão 0011 do Conselho Bilateral de Supervisão.

*Artigo 3.º*

Uma vez adotada, a decisão do Conselho Bilateral de Supervisão será publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 5.º*

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*