

Dada a renúncia do presidente da GeRAP os vogais em funções não têm poderes bastantes para vincular a GeRAP, recaindo os poderes de direção, de superintendência e de tutela no membro do Governo responsável pela área das finanças.

Assim:

Em conformidade com o disposto na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 17.º e no artigo 22.º, ambos do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, e na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 20.º, no n.º 1 do artigo 36.º, no artigo 38.º, no n.º 2 do artigo 40.º, no n.º 1 do artigo 67.º e no artigo 109.º, todos do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, manda o Governo, pelo Ministro de Estado e das Finanças, o seguinte:

1 — Autorizo a despesa e respetivos encargos plurianuais com a disseminação da solução GeRFiP pelos órgãos e serviços da Administração Pública, durante os anos de 2012 e 2013, no montante máximo de € 3 437 600, a que acresce IVA à taxa legal em vigor, da seguinte forma:

Ano económico de 2012 — € 2 041 200;

Ano económico de 2013 — € 1 396 400.

2 — A importância fixada para cada ano pode ser acrescida do saldo apurado no ano que antecede.

3 — Os encargos decorrentes da presente portaria serão suportados por verbas próprias inscritas e a inscrever no orçamento da GeRAP.

4 — Autorizo a abertura de um concurso público com publicação de anúncio no *Jornal Oficial da União Europeia* para a contratação dos serviços de consultoria necessários à migração dos organismos da Administração Pública para o GeRFiP.

5 — Aprovo as minutas contratuais do concurso público referido no número anterior (programa de concurso, caderno de encargos e respetivos anexos), constantes do processo.

6 — Designo, como membros do júri do concurso:

a) Presidente: Sandra Dias;

b) 1.º vogal: Ausenda Fonseca;

c) 2.º vogal: Sofia Botelho;

d) 1.º vogal suplente: Maria José Ramalho;

e) 2.º vogal suplente: Vera Santos.

7 — Delego no júri as competências para prestar esclarecimentos e proceder à retificação das peças do procedimento, para se pronunciar sobre erros e omissões do caderno de encargos, para a decisão sobre a classificação de documentos dos concorrentes, para a prorrogação do prazo de apresentação das propostas, bem como a competência para pedir esclarecimentos quanto a preços anormalmente baixos.

8 — Fixo em 48 dias o prazo de apresentação de propostas.

9 — Delego nos vogais do conselho de administração da GeRAP em funções, até à data de conclusão do processo de extinção em curso, a competência para a prática de todos os atos a realizar no âmbito do procedimento concursal e posterior execução contratual, designadamente para o ato de adjudicação, de aprovação da minuta do contrato, outorga do contrato e liberação da caução.

10 — A presente portaria produz efeitos a partir de 1 de agosto de 2012.

O Ministro de Estado e das Finanças, *Vitor Louçã Raiba Gaspar*, em 2 de agosto de 2012.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Decreto-Lei n.º 183/2012

de 7 de agosto

O Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro, transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril, relativa à segurança operacional das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários, e estabeleceu a obrigação de os Estados membros efetuarem inspeções de placa às aeronaves de países terceiros que aterrem nos seus aeroportos.

Em 1 de janeiro de 2007, a competência respeitante ao programa de avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras (SAFA) foi transferida para a União Europeia, passando o mesmo a ser gerido, a partir daquela data, pela Comissão Europeia, com a assistência da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA).

A Comissão Europeia, tendo como principal preocupação o aumento dos níveis de segurança das aeronaves que utilizam aeroportos comunitários e a harmonização das normas para a realização de inspeções de placa no âmbito do programa SAFA, aprovou a Diretiva n.º 2008/49/CE, da Comissão, de 16 de abril, que altera o anexo II da Diretiva n.º 2004/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril.

O Decreto-Lei n.º 239/2008, de 15 de dezembro, transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2008/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril, e alterou o Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro.

Acontece que os anexos I e VI do Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 239/2008, de 15 de dezembro, apresentam diferenças relativamente aos modelos correspondentes, aprovados pela Diretiva n.º 2004/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril, e pela Diretiva n.º 2008/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril.

Tendo presente a necessidade de estabelecer e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na União Europeia, revela-se da maior importância que todos os Estados membros apliquem regras e procedimentos harmonizados nas inspeções de placa às aeronaves de países terceiros que utilizam os aeroportos comunitários.

Neste contexto, importa proceder à alteração dos anexos I e VI do Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 239/2008, de 15 de dezembro, por forma a compatibilizá-los com os modelos constantes das diretivas comunitárias aplicáveis, o que se faz através do presente diploma.

Aproveita-se ainda a iniciativa legislativa para, na sequência da revogação dos anexos II e III operada pelo Decreto-Lei n.º 239/2008, de 15 de dezembro, proceder à renumeração dos anexos do Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro, o que determina a necessidade de fazer alterações cirúrgicas nos respetivos articulado e anexos.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à segunda alteração do Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro, alterado pelo

Decreto-Lei n.º 239/2008, de 15 de dezembro, que transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril, e criou as regras e os procedimentos das inspeções de placa a aeronaves de países terceiros que aterrem em aeroportos nacionais.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro

Os artigos 3.º e 5.º do Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 239/2008, de 15 de dezembro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

[...]

-
- a)
- b)
- c) ‘Inspeção de placa’, a inspeção das aeronaves de países terceiros nos termos do anexo II do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante;
- d)

Artigo 5.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 — A inspeção de placa deve ser realizada nos termos do anexo II do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.
- 5 — Os formulários de relatório de inspeção de placa são os constantes do anexo III do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.
- 6 — Após a conclusão da inspeção de placa é preenchido o formulário do certificado de inspeção de placa constante do anexo IV do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, que é entregue ao comandante da aeronave ou, na sua ausência, a um membro da tripulação de voo, ou ao mais alto representante do operador, sendo posteriormente informado pelo INAC, I. P., dos resultados da mesma.
- 7 —
- 8 —

Artigo 3.º

Alteração aos anexos do Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro

1 — Os anexos I, IV, V e VI do Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 239/2008, de 15 de dezembro, são reenumerados, passando a ser, respetivamente, os anexos I, II, III e IV e a ter a redação constante do anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

2 — Em virtude da reenumeração efetuada nos termos do número anterior, o Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 239/2008, de

15 de dezembro, passa a ser composto apenas por quatro anexos.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 14 de junho de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Álvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 25 de julho de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 27 de julho de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º)

ANEXO I

SAFA — Relatório tipo

 <p>INAC INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL</p>	<p>SAFA</p> <p>Relatório Tipo / Standard Report</p> <p>1 N.º / No: _____</p>
<p>² Fonte / Source: RT / SR</p> <p>³ Data / Date: ____ / ____ / ____</p> <p>¹ (Não utilizado / Unused)</p> <p>⁴ Operador: _____</p> <p>Operator</p> <p>⁸ País / State: _____</p> <p>⁹ Rota de / Route from: _____</p> <p>¹¹ Rota para / Route to: _____</p> <p>¹³ Fretado pelo Operador (*): _____</p> <p>Chartered by Operator (*)</p> <p>(*) (se aplicável / where applicable)</p> <p>¹⁵ Tipo de aeronave: _____</p> <p>Aircraft Type</p> <p>¹⁶ Tripulação do voo: País de emissão das licenças: _____</p> <p>Flight crew: State of licensing</p> <p>¹⁴ Observações / Remarks: _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>²¹ Medidas tomadas / Action taken: _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>²² Nome do Coordenador Nacional: _____</p> <p>National Coordinator's name</p> <p>²³ Assinatura / Signature: _____</p> <p>²⁴ Data / Date: ____ / ____ / ____</p>	<p>⁴ Local / Place: _____</p> <p>⁷ COA n.º / AOC No: _____</p> <p>¹² N.º do Voo / Flight number: _____</p> <p>¹² N.º do Voo / Flight number: _____</p> <p>¹⁴ País do Fretador: _____</p> <p>Charterer's State</p> <p>¹⁸ Marcas de Nacionalidade e Matrícula: _____</p> <p>Registration Mark</p> <p>¹⁷ Número de fábrica: _____</p> <p>Construction Number</p>

ANEXO II

Manual de procedimentos CE para as inspeções de placa (SAFA) — Elementos centrais

1 — Instruções gerais:

1.1 — As inspeções de placa devem ser efetuadas por inspetores que possuam os conhecimentos necessários para o domínio total das matérias da inspeção, nomeadamente conhecimentos técnicos, de aeronavegabilidade e operacionais, caso se pretenda examinar todos os elementos da lista de verificação. Quando uma inspeção de placa for efetuada por dois ou mais inspetores, os principais elementos da inspeção — a inspeção visual ao exterior da aeronave, a inspeção à cabina de pilotagem e a inspeção à cabina de passageiros e ou aos compartimentos de carga — podem ser divididos pelos inspetores.

1.2 — Os inspetores devem identificar-se ao comandante da aeronave ou, na sua ausência, a um membro da tripulação de voo ou ao mais alto representante do operador

antes de darem início à parte da inspeção efetuada a bordo. Quando não for possível informar o representante do operador ou quando tal representante não estiver presente na aeronave ou perto dela, o princípio geral a aplicar será o da não realização da inspeção de placa, contudo, em circunstâncias especiais, pode decidir-se efetuar a inspeção de placa, mas esta limitar-se-á a uma verificação visual do exterior da aeronave.

1.3 — A inspeção deve ser tão completa quanto possível, tendo em conta o tempo e os recursos disponíveis. Contudo e se apenas se dispuser de um período de tempo ou de recursos reduzidos, pode dispensar-se a verificação de alguns dos elementos da lista de inspeção. Em função do tempo e dos recursos disponíveis para uma inspeção de placa, os elementos a inspecionar são selecionados de acordo e em conformidade com os objetivos do programa SAFA da Comunidade Europeia.

1.4 — Uma inspeção de placa não pode causar um atraso irrazoável na partida da aeronave inspecionada. Podem ser causas de atraso, entre outras, dúvidas relativas à preparação do voo, à aeronavegabilidade da aeronave ou a quaisquer matérias diretamente relacionadas com a segurança da aeronave e dos seus ocupantes.

2 — Qualificações dos inspetores:

2.1 — A partir de 1 de janeiro de 2009, todas as inspeções de placa realizadas no território nacional serão efetuadas por inspetores qualificados.

2.2 — Os inspetores referidos no número anterior devem ser qualificados segundo os critérios de qualificação a seguir enunciados.

2.3 — Critérios de qualificação:

2.3.1 — Critérios de elegibilidade — apenas podem candidatar-se a inspetores SAFA indivíduos que possuam formação aeronáutica e ou conhecimentos práticos relativos às áreas de inspeção, nomeadamente:

- a) Operação de aeronaves;
- b) Licenciamento do pessoal;
- c) Aeronavegabilidade da aeronave;
- d) Mercadorias perigosas.

2.3.2 — Exigências de formação — antes da qualificação como inspetores SAFA, os candidatos devem ter completado com aproveitamento a seguinte formação:

Formação teórica em sala de aula ministrada por uma organização de formação SAFA, conforme definida no n.º 2.4;

Formação prática ministrada por uma organização de formação SAFA, conforme definida no n.º 2.4, ou por um inspetor principal designado por um Estado membro, como previsto no n.º 2.5, que age de modo independente de uma organização de formação SAFA;

Formação em exercício ministrada ao longo de uma série de inspeções por um inspetor principal designado por um Estado membro, como previsto no n.º 2.5.

2.3.3 — Requisitos para manter a validade da qualificação — para manter válida a respetiva qualificação o inspetor SAFA deve:

a) Receber regularmente formação teórica em sala de aula ministrada por uma organização de formação SAFA, conforme definida no n.º 2.4;

b) Efetuar um número mínimo de 6 de inspeções na placa em cada período de 12 meses desde a última forma-

ção regular SAFA, a menos que o inspetor seja igualmente um inspetor qualificado em operações de voo ou em aeronavegabilidade ao serviço do INAC, I. P., e efetue regularmente inspeções às aeronaves de operadores nacionais.

2.4 — Organizações de formação SAFA:

2.4.1 — As organizações de formação SAFA podem pertencer ao INAC, I. P., a outra autoridade competente de outro Estado membro ou, ainda, ser uma entidade independente.

2.4.2 — Os cursos de formação referidos nos n.ºs 2.3.2 e 2.3.3, que sejam ministrados pela organização de formação pertencente ao INAC, I. P., devem obedecer, pelo menos, aos programas estabelecidos e publicados pela EASA nesta matéria.

2.4.3 — Os cursos de formação referidos no número anterior só podem ser ministrados por uma organização de formação nacional ou pertencente a outro Estado membro, se a mesma for certificada pelo INAC, I. P., ou por esse Estado membro, respetivamente, e de acordo com as orientações EASA.

2.4.4 — Os programas de formação utilizados pelo INAC, I. P., bem como os requisitos de certificação das organizações de formação terceiras devem ser devidamente alterados para refletir as eventuais recomendações resultantes das auditorias à normalização efetuadas pela EASA, nos termos do Regulamento (CE) n.º 736/2006, da Comissão, de 16 de maio, relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, no que respeita à realização de inspeções de normalização, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 90/2012, da Comissão, de 2 de fevereiro.

2.4.5 — O INAC, I. P., pode solicitar à EASA uma avaliação das organizações de formação, no âmbito da qual aquela Agência emita um parecer que permita ao INAC, I. P., fundamentar a sua própria avaliação.

2.5 — Inspetores principais:

2.5.1 — O INAC, I. P., pode designar inspetores principais desde que estes satisfaçam pelo menos os seguintes critérios cumulativos de qualificação:

a) Tenha sido inspetor SAFA qualificado nos três anos anteriores à designação;

b) Tenha efetuado, no mínimo, 36 inspeções de placa no âmbito do programa SAFA nos três anos anteriores à designação.

2.5.2 — A formação prática e ou em exercício ministrada pelos inspetores principais do INAC, I. P., deve basear-se nos programas elaborados e publicados pela EASA.

2.5.3 — O INAC, I. P., pode incumbir os seus inspetores principais de ministrarem formação prática e ou formação em exercício a formandos de outros Estados membros.

2.6 — Medidas transitórias:

2.6.1 — Os inspetores SAFA que satisfaçam os critérios de elegibilidade referidos no n.º 2.3.1, assim como os critérios de experiência recente referidos na alínea b) do n.º 2.3.3, à data da entrada em vigor do presente decreto-lei, consideram-se qualificados para a função de inspetor, em conformidade com os requisitos estabelecidos neste número.

2.6.2 — Não obstante o disposto na alínea a) do n.º 2.3.3, os inspetores considerados qualificados nos termos do n.º 2.6.1 devem realizar formação contínua e regular, ministrada por uma organização SAFA o mais

tardar até 1 de julho de 2010 e, a partir daí, nos termos previstos na alínea *a*) do n.º 2.3.3.

3 — Normas:

3.1 — As Normas da ICAO e os Procedimentos Suplementares Regionais Europeus da ICAO constituem a base para a inspeção de uma aeronave e de um operador ao abrigo do programa SAFA da Comunidade Europeia.

3.2 — As inspeções ao estado técnico de uma aeronave são efetuadas com base nas normas do fabricante da aeronave.

4 — Processo de inspeção:

Elementos da lista de verificação

4.1 — Os elementos a inspecionar são escolhidos de entre os mencionados na lista de verificação constante do anexo III, que contém um total de 54 elementos.

4.2 — A inspeção e as não conformidades que eventualmente desta resultem têm de refletir-se no relatório da inspeção de placa depois de concluída a inspeção.

Orientações detalhadas SAFA

4.3 — No relatório da inspeção de placa, cada elemento da lista inspecionado é objeto de uma descrição detalhada especificando o âmbito e o método de inspeção. Além disso, é feita referência às exigências pertinentes dos anexos da ICAO.

Registo dos relatórios numa base de dados centralizada do programa SAFA

4.4 — O relatório de uma inspeção é introduzido na base de dados centralizada do programa SAFA logo que possível, não ultrapassando o prazo máximo de 15 dias úteis após a data da inspeção, mesmo que não se tenham constatado anomalias.

5 — Classificação das não conformidades:

5.1 — As não conformidades detetadas em cada um dos elementos objeto de verificação, no âmbito das inspeções de placa, que desrespeitem as normas referidas no n.º 3 do presente anexo, classificam-se em três categorias, tendo em conta sua gravidade:

Categoria 1: a não conformidade tem uma influência menor na segurança;

Categoria 2: a não conformidade pode ter uma influência significativa na segurança;

Categoria 3: a não conformidade pode ter grande influência na segurança.

6 — Ações de seguimento:

6.1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1.2, após a conclusão da inspeção de placa, deve ser preenchido um formulário do certificado de inspeção de placa contendo, pelo menos, os elementos constantes do anexo IV, e entregue uma cópia ao comandante da aeronave ou, na sua ausência, a um membro da tripulação de voo ou ao mais alto representante do operador presente na aeronave ou perto dela. A pessoa que recebe o certificado de inspeção deve assinar um comprovativo da receção, o qual deve ser guardado pelo inspetor. A eventual recusa de assinatura é registada no documento.

6.2 — De acordo com as categorias das não conformidades detetadas, o INAC, I. P., toma as seguintes medidas:

6.3 — Medida de classe 1 — medida adotada após cada inspeção, independentemente de terem sido detetadas não conformidades, que consiste em fornecer informações sobre os resultados da inspeção de placa ao comandante da aeronave ou, na sua ausência, a outro membro da tripulação de voo ou ao mais alto representante do operador. Estas informações são comunicadas oralmente, acompanhadas da entrega do certificado de inspeção.

6.4 — Medida de classe 2 — esta medida adota-se quando na inspeção são detetadas não conformidades de categoria 2 ou 3 e consiste no seguinte:

a) Uma comunicação escrita dirigida ao operador em causa contendo um pedido de provas das medidas corretivas tomadas; e

b) Uma comunicação escrita dirigida ao Estado responsável (Estado do operador e ou do registo) referindo os resultados das inspeções efetuadas à aeronave operada sob a supervisão de segurança do respetivo Estado. A comunicação contém, se necessário, um pedido de confirmação de que aquele Estado considera adequadas as medidas corretivas tomadas, referidas na alínea anterior.

O INAC, I. P., disponibiliza à EASA um relatório mensal sobre o grau de avanço das medidas que tenha empreendido no seguimento de inspeções de placa.

6.5 — Medidas de classe 3 — uma medida de classe 3 é empreendida após uma inspeção de que tenha resultado uma não conformidade de categoria 3.

Tendo em conta a gravidade das não conformidades de categoria 3 e a sua potencial influência na segurança da aeronave e dos seus ocupantes, as medidas a adotar pelo INAC, I. P., ou pelo Governo podem ser as seguintes:

a) Classe 3a — restrições ao voo da aeronave: quando o INAC, I. P., conclui que, tendo em conta as deficiências detetadas durante a inspeção, a aeronave apenas pode decolar mediante certas restrições;

b) Classe 3b — ações corretivas antes do voo: a inspeção na placa identifica deficiências que exigem uma ação ou ações corretivas antes de se poder realizar o voo previsto;

c) Classe 3c — aeronave imobilizada pelo INAC, I. P.: uma aeronave é imobilizada quando, após a identificação de não conformidades de categoria 3 (graves), o INAC, I. P., está convicto de que não são tomadas medidas corretivas pelo operador da aeronave para retificar as deficiências antes da partida, o que representa um perigo imediato para a aeronave e para os seus ocupantes. Nestas situações a aeronave permanece imobilizada até ser eliminado o perigo, devendo o INAC, I. P., informar imediatamente as autoridades competentes do operador em causa e do Estado de registo da aeronave.

As ações referidas nas alíneas *b*) e *c*) podem incluir um voo de posicionamento sem passageiros nem carga para a base de manutenção;

d) Classe 3d — proibição imediata de operação: o Governo, através do membro que tutela o setor da aviação civil, pode, ouvindo o INAC, I. P., impor a determinados operadores uma proibição de operação, nos termos da legislação nacional e comunitária aplicável como forma de garantir a segurança, destinando-se tal medida a evitar um perigo imediato e óbvio para a segurança aérea.

