

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/1020 DA COMISSÃO

de 24 de maio de 2023

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que respeita às operações de helicópteros de serviços de emergência médica*(Texto relevante para efeitos do EEE)*

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 27.º, n.º 1, e o artigo 31.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾ estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, designadamente, para as operações de helicópteros de serviços de emergência médica (HEMS). Esses requisitos técnicos e procedimentos administrativos devem ser atualizados para garantir que refletem os últimos desenvolvimentos e boas práticas no domínio das operações aéreas.
- (2) Os serviços de emergência médica de helicópteros contam-se entre as operações mais complexas do ponto de vista da segurança, uma vez que a missão consiste frequentemente num voo para um local não vigiado, em todas as condições meteorológicas e sob pressão de tempo para salvar vidas. Essas operações devem ser regulamentadas de molde a serem sempre efetuadas com segurança.
- (3) As operações de salvamento não médico de emergência de helicóptero, que incluem operações de salvamento em montanha, mas não operações de busca e salvamento de aeronaves em perigo, são igualmente problemáticas quando realizadas nas mesmas condições que as operações de helicópteros para serviços de emergência médica. Por conseguinte, quando as operações de salvamento de emergência não médica de helicóptero são abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, devem ser regulamentadas da mesma forma que os serviços médicos de emergência de helicóptero.
- (4) Com base nos dados disponíveis, o risco de acidentes devido a um ambiente visual degradado, incluindo operações com mau tempo ou durante a noite, bem como o risco de colisão num acidente ou num local de salvamento, devem ser ainda mitigados por meio de requisitos em matéria de equipamento, procedimentos operacionais normalizados e formação da tripulação.

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ 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).

- (5) Deve garantir-se que as derrogações aos critérios de desempenho dos helicópteros só se aplicam a estabelecimentos hospitalares antigos, estabelecidos antes da entrada em vigor do Regulamento (UE) n.º 965/2012, a fim de assegurar um nível adequado de segurança. Nos estabelecimentos hospitalares que atualmente podem beneficiar dessas derrogações, o ambiente de obstáculos deve continuar a ser supervisionado, devendo ser aceitável do ponto de vista da segurança.
- (6) Os atuais requisitos em matéria de desempenho e oxigénio no que diz respeito ao serviço médico de emergência para helicópteros de alta altitude e às operações de salvamento em montanha, estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 965/2012, não permitem operações a altitudes elevadas, mas as operações de salvamento devem ser possíveis a qualquer altitude. Os requisitos aplicáveis devem, por conseguinte, ser alterados.
- (7) Em conformidade com o artigo 140.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) 2018/1139, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser adaptado ao Regulamento (UE) 2018/1139 no que diz respeito à definição de aeronaves a motor complexas que foi incluída no Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, revogado pelo Regulamento (UE) 2018/1139. O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, portanto, ser alterado em conformidade.
- (8) Os operadores que realizam atualmente operações de helicópteros de serviços de emergência médica (HEMS), bem como as autoridades competentes responsáveis pela certificação e supervisão dessas operações, necessitarão de tempo suficiente para aplicar plenamente as alterações previstas no presente regulamento. Por conseguinte, a aplicabilidade das disposições introduzidas pelo presente regulamento relativas às operações HEMS é diferida por um ano. Além disso, a aplicabilidade de algumas disposições específicas que exijam um período de aplicação mais longo, como as que introduzem novas homologações ou novos equipamentos, requisitos de desempenho ou requisitos de formação, é novamente prorrogada.
- (9) O Regulamento (CE) n.º 216/2008 substitui a Diretiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾. A Diretiva 2004/36/CE foi executada pelos Regulamentos (CE) n.º 768/2006 ⁽⁵⁾ e (CE) n.º 351/2008 ⁽⁶⁾ da Comissão. As disposições destes últimos regulamentos foram substituídas pelo Regulamento (UE) n.º 965/2012, mas nunca foram expressamente revogadas. Por conseguinte, é necessário revogar os referidos regulamentos.
- (10) A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação elaborou um projeto de normas de execução, que apresentou à Comissão juntamente com o Parecer n.º 08/2022 ⁽⁷⁾, em conformidade com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (11) Os requisitos estabelecidos no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a aplicação das regras comuns de segurança no domínio da aviação civil, instituído pelo artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações do Regulamento (UE) n.º 965/2012

O Regulamento (UE) n.º 965/2012 é alterado do seguinte modo:

1) No artigo 6.º, o n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Diretiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários (JO L 143 de 30.4.2004, p. 76).

⁽⁵⁾ Regulamento (CE) n.º 768/2006 da Comissão, de 19 de maio de 2006, relativo à aplicação da Diretiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à recolha e ao intercâmbio de informações sobre a segurança das aeronaves que utilizam aeroportos comunitários, bem como à gestão do sistema de informação (JO L 134 de 20.5.2006, p. 16).

⁽⁶⁾ Regulamento (CE) n.º 351/2008 da Comissão, de 16 de abril de 2008, que dá execução à Diretiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento às aeronaves que utilizam aeroportos comunitários (JO L 109 de 19.4.2008, p. 7).

⁽⁷⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

«6. Em derrogação ao disposto no anexo IV, secção CAT.POL.H.225, e até 25 de maio de 2028, as operações com helicóptero com destino/origem num local de interesse público (PIS) podem ser realizadas sob determinadas condições estipuladas pelos Estados-Membros, sempre que a dimensão do PIS, os obstáculos presentes ou os helicópteros não permitam cumprir os requisitos para as operações da classe de desempenho 1.

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão e à Agência as condições aplicadas.»;

- 2) Os anexos I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII são alterados conforme indicado no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Revogação

Os Regulamentos (CE) n.º 768/2006 e (CE) n.º 351/2008 são revogados com efeitos a partir de 14 de junho de 2023.

Artigo 3.º

Entrada em vigor e aplicabilidade

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 25 de maio de 2024.

Todavia:

- a) O ponto 5, alínea b), do anexo, é aplicável a partir de 25 de maio de 2026;
- b) O ponto 5, alínea d), do anexo do presente regulamento é aplicável a partir de 25 de maio de 2028 no que diz respeito à alteração da secção SPA.HEMS.110, alínea e), do anexo V, do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
- c) O ponto 5, alínea f), do anexo do presente regulamento só é aplicável às operações HEMS abrangidas pelo ponto 61, alínea b), do anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012 a partir de 25 de maio de 2028;
- d) O ponto 5, alínea g), do anexo do presente regulamento só é aplicável às operações HEMS abrangidas pelo ponto 61, alínea b), do anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012 a partir de 25 de maio de 2026;
- e) Os pontos 6 e 7 do anexo são aplicáveis a partir de 14 de junho de 2023.
- f) Os Estados-Membros só podem decidir utilizar o formulário estabelecido no apêndice II do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012, com a redação que lhe foi dada no ponto 2, alínea b), do anexo do presente regulamento, quando emitirem novos certificados de operador aéreo ou alterarem os certificados existentes, em conformidade com as secções ARO.GEN.310 ou ARO.GEN.330 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

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

Feito em Bruxelas, em 24 de maio de 2023.

Pela Comissão

A Presidente

Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Os anexos I, II, III, IV, V, VII e VIII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 61 passa a ter a seguinte redação:

«61. “Voo HEMS”, um voo efetuado por um helicóptero que opera ao abrigo de uma aprovação HEMS, em que o transporte imediato e rápido é essencial e cujo objetivo é:

a) Facilitar a assistência médica de emergência através do transporte de:

i) Pessoal médico;

ii) Artigos médicos (equipamento, sangue, órgãos, medicamentos);

iii) Pessoas doentes ou feridas e outras pessoas diretamente envolvidas;

b) Realizar uma operação em que uma pessoa enfrenta um risco iminente ou previsto para a saúde decorrente do ambiente desde que se verifique uma das seguintes condições:

i) Essa pessoa deve ser socorrida ou abastecida com aprovisionamentos;

ii) As pessoas, os animais ou o equipamento têm de ser transportados de/para um local de operações HEMS;»;

b) É aditado o seguinte ponto 61-A:

«61-A “Operação HEMS HEC”: operações aéreas e em terra destinadas ao transporte de uma ou mais pessoas como carga externa humana (“HEC”) num voo HEMS;»;

c) O ponto 62 passa a ter a seguinte redação:

«62. “Base de operações HEMS”, um aeródromo no qual os membros da tripulação e o helicóptero HEMS podem estar de prevenção para operações HEMS;»;

d) O ponto 63 passa a ter a seguinte redação:

«63. “Local de operações HEMS”, um local selecionado pelo comandante durante um voo HEMS para uma operação HEMS HEC ou para uma aterragem ou descolagem;»;

e) O ponto 118 passa a ter a seguinte redação:

«118. “Membro da tripulação técnica”, um membro da tripulação envolvido em operações HEMS, HEMS HEC, HHO ou NVIS de transporte aéreo comercial, que não um membro da tripulação de voo ou de cabina, designado pelo operador para exercer funções na aeronave ou em terra e para prestar assistência ao piloto nas operações HEMS, HEMS HEC, HHO ou NVIS, que podem exigir a utilização de equipamento de bordo especializado;»;

f) É aditado um novo ponto 129 com a seguinte redação:

«129. “Aeronave a motor complexa”:

a) Um avião:

— Com uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg, ou

— Certificado para uma configuração máxima superior a dezanove lugares, ou

— Certificado para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos, ou

— Equipado com (um) motor(es) turbo-jato(s) ou mais do que um motor turbohélice; ou

- b) Um helicóptero certificado:
 - i) Para uma massa máxima à decolagem superior a 3 175 kg, ou
 - ii) Para uma configuração máxima superior a nove lugares, ou
 - iii) Para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos, ou
 - c) Uma aeronave de rotor orientável;»;
- 2) O anexo II é alterado do seguinte modo:
- a) A secção ARO.OPS.220 passa a ter a seguinte redação:

«ARO.OPS.220 Aprovação de operações com helicópteros com destino ou origem num local de interesse público

- a) Ao receber um pedido de emissão, ou alteração, de uma aprovação para uma operação com helicóptero com destino/origem num local de interesse público, a autoridade competente deve avaliar o pedido em conformidade com a secção CAT.POL.H.225 do anexo IV e realizar uma eventual avaliação adicional do operador, se necessário.
- b) A aprovação referida na secção CAT.POL.H.225 do anexo IV deve incluir uma lista dos locais de interesse público e do tipo, ou dos tipos, de helicópteros especificados pelo operador e aos quais se aplica a aprovação.
- c) A aprovação aplica-se apenas aos sítios de interesse público estabelecidos antes de 1 de julho de 2002 ou aos sítios de interesse público estabelecidos antes de 28 de outubro de 2014 e relativamente aos quais tenha sido notificada à Comissão e à Agência uma derrogação à secção CAT.POL.H.225 do anexo IV, concedida ao abrigo do artigo 6.º, n.º 6.
- d) Se forem notificadas ou identificadas alterações do ambiente de obstáculos num sítio de interesse público, a autoridade competente deverá avaliar se as aprovações que concedeu para as operações com helicópteros com destino/origem nesse local permanecem válidas. Caso as alterações permanentes ao ambiente de obstáculos tenham um impacto negativo significativo na segurança, aplicam-se as seguintes disposições:
 - 1) A autoridade competente deve limitar as prerrogativas das aprovações relevantes concedidas ao abrigo da secção CAT.POL.H.225 do anexo IV, a fim de excluir as operações com helicópteros com destino/origem nesse local e retirar o local da lista anexa à aprovação em conformidade com a alínea b);
 - 2) O sítio deixa de ser elegível para uma aprovação de sítio de interesse público ao abrigo da secção CAT.POL.H.225 do anexo IV;
 - 3) Se os novos obstáculos forem removidos, os operadores podem solicitar ou solicitar novamente uma aprovação para uma operação de helicóptero nos termos da secção CAT.POL.H.225 do anexo IV para o local em causa.
- e) A autoridade competente não deve conceder uma aprovação nos termos da secção CAT.POL.H.225 do anexo IV a um sítio de interesse público anteriormente explorado na classe de desempenho 1 na sequência de uma alteração do ambiente de obstáculos.»;

- b) O apêndice II passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice II

ESPECIFICAÇÕES OPERACIONAIS (sob reserva das condições aprovadas no manual de operações)				
Dados de contacto da autoridade emissora Telefone ⁽¹⁾ : _____; Fax: _____; Correio eletrónico: _____				
COA ⁽²⁾ : Nome do operador ⁽³⁾ : Data ⁽⁴⁾ : Assinatura: Designação comercial: Especificações operacionais #:				
Modelo de aeronave ⁽⁵⁾ : Número de matrícula ⁽⁶⁾ :				
Tipos de operações: Transporte aéreo comercial ☐ Passageiros ☐ Carga ☐ Outros ⁽⁷⁾ : _____				
Área de operação ⁽⁸⁾ :				
Limitações especiais ⁽⁹⁾ :				
Aprovações específicas:	Sim	Não	Especificação ⁽¹⁰⁾	Observações
Mercadorias perigosas:	☐	☐		
Operações de baixa visibilidade				
Descolagem	☐	☐	RVR ⁽¹¹⁾ :... m	
Aproximação e aterragem	☐	☐	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: pés, RVR:... m	
Créditos operacionais	☐	☐	CAT ⁽¹³⁾ DA/H: pés, RVR:... m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ ☐ N/A	☐	☐	Tempo máximo de desvio ⁽¹⁶⁾ : mín.	

Especificações de navegação para operações PBN complexas ⁽¹⁷⁾	☐	☐		(18)
Especificações de desempenho mínimo de navegação	☐	☐		
Operações de aviões monomotor de turbina em voos noturnos ou em IMC (SET-IMC)	☐	☐	(19)	
Operações de helicóptero com recurso a sistemas de visão noturna	☐	☐		
Operações de helicóptero com guincho	☐	☐		
Operações de helicópteros de serviços de emergência médica	☐	☐		
Operações de helicópteros no mar	☐	☐		
Mínimos de operação VFR reduzidos nas aproximações e partidas <i>point-in-space</i> de helicópteros	☐	☐		
Formação da tripulação de cabina ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Emissão de certificação CC ⁽²¹⁾	☐	☐		
Utilização de aplicações EFB de tipo B	☐	☐	(22)	
Aeronavegabilidade permanente	☐	☐	(23)	
Outros ⁽²⁴⁾				

- (1) Números de telefone da autoridade competente, incluindo o indicativo de país. Endereço eletrónico a fornecer, e fax, se disponível.
- (2) Número de certificado de operador aéreo (COA) que lhe está associado.
- (3) Nome de registo e designação comercial do operador, se forem diferentes. Inserir “Dba” (“exercendo a sua atividade como”) antes da designação comercial.
- (4) Data de emissão das especificações operacionais (dd-mm-aaaa) e assinatura do representante da autoridade competente.
- (5) Designação da OACI da marca, do modelo e da série, ou séries de referência da aeronave, se tiver sido designada uma série (por exemplo, Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).
- (6) Os números de matrícula constam das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações. Se as aprovações específicas não se aplicarem todas ao modelo de aeronave, os números de matrícula da aeronave podem ser inseridos na coluna “observações” da aprovação específica correspondente.
- (7) Outro tipo de transporte a especificar (por exemplo, serviço de emergência médica).
- (8) Área(s) geográfica(s) de operação autorizada (por coordenadas geográficas ou rotas específicas, região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).

- (9) Limitações especiais aplicáveis (por exemplo, apenas VFR, apenas operações diurnas, etc.).
- (10) Utilizar esta coluna para indicar os critérios mais permissivos para cada aprovação ou o tipo de aprovação (incluindo os critérios adequados).
- (11) RVR mínimo de descolagem aprovado, em metros. Se tiverem sido concedidas várias aprovações, usar uma linha para cada aprovação.
- (12) Categoria de aproximação de precisão aplicável: CAT II ou CAT III. Inserção do RVR mínimo em metros e da DH em pés. Usar uma linha para cada categoria de aproximação.
- (13) Inserção do crédito operacional aplicável: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, etc. Inserção do RVR mínimo em metros e da DH em pés. Usar uma linha para cada crédito operacional enumerado.
- (14) A caixa “Não aplicável” (N/A) só pode ser assinalada se o teto máximo da aeronave for inferior a FL290.
- (15) Atualmente, as operações num raio alargado (ETOPS) aplicam-se apenas a aviões bimotores. Por conseguinte, a caixa “Não aplicável” (N/A) só pode ser assinalada se o modelo de aeronave tiver menos ou mais de dois motores.
- (16) Pode também ser indicada a distância-limiar (em milhas náuticas), bem como o tipo de motor.
- (17) Navegação baseada no desempenho (PBN): Usar uma linha para cada aprovação PBN específica complexa (por exemplo, aproximações RNP AR APCH), com as limitações adequadas enumeradas nas colunas “Especificações” e/ou “Observações”. As aprovações específicas dos procedimentos para procedimentos RNP AR APCH específicos podem constar das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações.
- (18) Indicar se a aprovação específica está limitada a determinados fins de pista e/ou aeródromos.
- (19) Indicar a combinação específica de célula/motor.
- (20) Autorização para ministrar o curso de formação e realizar o exame a preencher pelos requerentes de certificados de tripulação de cabina, conforme especificado no anexo V (parte CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
- (21) Autorização para emitir certificados de tripulação de cabina, conforme especificado no anexo V (parte CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
- (22) Inserção da lista de aplicações EFB do tipo B juntamente com a referência do equipamento EFB (para EFB portáteis). A lista deve constar das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações.
- (23) Nome da pessoa/organização responsável pela garantia da aeronavegabilidade permanente da aeronave e referência ao regulamento aplicável, ou seja, subparte G do anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
- (24) Esta casa pode ser usada para introduzir outras aprovações ou dados, usando uma linha (ou bloco de várias linhas) por aprovação (por exemplo, operações de aterragem curta, operações de aproximação a pique, distância para aterragem reduzida requerida, operações com helicóptero com destino/origem num local de interesse público, operações com helicóptero num ambiente hostil fora de uma área congestionada, operações com helicóptero sem capacidade de aterragem forçada em segurança, operações com ângulos de inclinação lateral superiores, distância máxima até um aeródromo adequado para aviões bimotor sem aprovação ETOPS).

Formulário 139 da AESA — versão 8»;

3) O anexo III é alterado do seguinte modo:

a) A secção ORO.TC.110 é alterada do seguinte modo:

i) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Após a conclusão da formação inicial, da conversão do operador e da formação em diferenças, e na sequência de quaisquer voos de familiarização necessários, cada membro da tripulação técnica deve ser submetido a um controlo para demonstrar a sua competência na execução de procedimentos normais e de emergência.»;

ii) São aditadas as seguintes alíneas d) e e):

«d) Os controlos que acompanham a formação de conversão do operador e quaisquer voos de familiarização necessários devem ter lugar antes de operarem como tripulantes técnicos necessários nas operações HEMS, HHO ou NVIS.

e) A validade do controlo do membro da tripulação técnica para demonstrar a sua competência na execução dos procedimentos normais e de emergência é de 12 meses de calendário.»;

b) A secção ORO.TC.130 passa a ter a seguinte redação:

«ORO.TC.130 Voos de Familiarização

Se a formação de conversão do operador não incluir formação numa aeronave/FSTD, cada membro da tripulação técnica deverá efetuar voos de familiarização.».

4) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) A secção CAT.POL.H.215 é alterada do seguinte modo:

i) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) A massa do helicóptero e a trajetória de voo em qualquer segmento da rota, com o motor crítico inoperacional e as condições meteorológicas previstas para o voo, devem permitir cumprir o disposto nos seguintes pontos:

- 1) Sempre que se preveja que o voo será realizado em qualquer momento sem contacto visual com a superfície, a massa do helicóptero deve permitir um gradiente mínimo de subida de 50 pés por minuto com o motor crítico inoperacional a uma altitude mínima de 300 m (1 000 pés) ou de 600 m (2 000 pés) nas zonas montanhosas, acima de todo o terreno relevante e de todos os obstáculos ao longo da rota;
- 2) Sempre que se preveja que o voo será realizado sem contacto visual com a superfície, a trajetória de voo deve permitir que o helicóptero prossiga o voo desde a altitude de cruzeiro até uma altura de 300 m (1 000 pés) acima do local onde pode ser efetuada a aterragem em conformidade com a secção CAT.POL.H.220; a trajetória de voo deve estar livre de obstáculos a uma altura vertical mínima de, pelo menos, 300 m (1 000 pés) ou de 600 m (2 000 pés) nas zonas montanhosas, acima de todo o terreno e de quaisquer obstáculos ao longo da rota; Podem ser utilizadas técnicas de descida gradual;
- 3) Sempre que se preveja que o voo será realizado em VMC com contacto visual com a superfície, a trajetória de voo deve permitir que o helicóptero prossiga o voo desde a altitude de cruzeiro até uma altura de 300 m (1 000 pés) acima do local onde pode ser efetuada a aterragem em conformidade com a secção CAT.POL.H.220, sem, em nenhum momento, voar abaixo da altitude mínima de voo adequada; Os obstáculos devem ser considerados a uma distância de ambos os lados da rota, tal como especificado para efeitos de determinação da altitude mínima de voo em VFR.»;

ii) É suprimida a alínea c);

b) A secção CAT.POL.H.225 é alterada do seguinte modo:

i) Na alínea a), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O sítio foi estabelecido como sítio de interesse público antes de 1 de julho de 2002, ou foi estabelecido como sítio de interesse público antes de 28 de outubro de 2014 e uma derrogação concedida ao abrigo do artigo 6.º, n.º 6, foi notificada à Comissão e à Agência antes de 14 de junho de 2023;»;

ii) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) O manual de operações deve conter, para cada PIS, todos os seguintes elementos: um diagrama ou uma fotografia anotada que mostre os principais aspetos, as dimensões, a não conformidade com os requisitos da classe de desempenho 1, os principais perigos e o plano de contingência em caso de incidente.»;

iii) É aditada a alínea d) com a seguinte redação:

«d) O operador deve manter atualizadas as informações fornecidas na alínea c) e notificar quaisquer alterações às mesmas à autoridade competente. Quando as operações forem realizadas noutro Estado-Membro, o operador deve igualmente notificar a autoridade desse Estado.»;

c) Na secção CAT.POL.H.420, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Para obter e manter tal aprovação, o operador:

- 1) Deve realizar apenas as operações referidas na alínea a) nas zonas e nas condições especificadas na aprovação;
- 2) INTENCIONALMENTE DEIXADO EM BRANCO
- 3) Deve demonstrar que as limitações do helicóptero, ou outras considerações justificáveis, impedem o cumprimento dos critérios de desempenho adequados;
- 4) Deve ser titular de uma aprovação ao abrigo da secção CAT.POL.H.305, alínea b)»;

5) O anexo V é alterado do seguinte modo:

a) Na secção SPA.NVIS.110, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) Todos os NVG exigidos num voo NVIS devem pertencer à mesma classe de filtro e prever uma acuidade visual suficientemente equivalente.»;

b) Na secção SPA.HERMS.100, é aditada a alínea c) com a seguinte redação:

«c) As operações noturnas para locais de operação HERMS não pré-vigiados fora de áreas densamente povoadas que forneçam luz ambiente artificial suficiente devem ser realizadas ao abrigo de uma homologação emitida em conformidade com o ponto SPA.NVIS.100.»;

c) É aditada a secção SPA.HERMS.105, com a seguinte redação:

«SPA.HERMS.105 Operações HERMS HEC

a) As operações HERMS HEC podem ser realizadas com:

- 1) Um guincho de helicóptero, nas condições prescritas na subparte I (operações de helicóptero com guincho); ou
- 2) Uma linga para cargas, nas condições prescritas na alínea b).

b) Para as operações HERMS HEC realizadas com uma linga para cargas, o operador deve:

- 1) Cumprir os requisitos da secção SPO.SPEC.HERMS.105 do anexo VIII;
- 2) Utilizar um gancho de carga duplo aprovado ou um sistema de gancho de carga aprovado de acordo com uma norma de aeronavegabilidade pertinente;
- 3) Limitar as operações à fase técnica do voo para socorrer feridos, doentes ou pessoas em perigo, ou para transportar pessoas que sejam necessárias para a missão;
- 4) Assegurar que os membros da tripulação técnica que operam a linga estejam adequadamente equipados, treinados, controlados e informados;
- 5) Desenvolver procedimentos operativos normalizados (PON) HERMS HEC específicos, na sequência da avaliação dos riscos referida na secção SPA.HERMS.140;
- 6) Assegurar que todos os tripulantes de voo envolvidos em operações HERMS HEC têm experiência e formação e foram submetidos a um controlo, estando aptos para efetuar operações HERMS HEC, além de possuírem experiência recente nesse tipo de atividades.»;

d) A secção SPA.HEMS.110 passa a ter a seguinte redação:

«SPA.HEMS.110 Requisitos de equipamento para operações HEMS

- a) A instalação num helicóptero de equipamento médico específico e a introdução de quaisquer modificações posteriores nesse equipamento, assim como, se pertinente, o funcionamento do mesmo, devem ser aprovados em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.
- b) Para os voos VFR nas rotas navegadas com referências visuais ao terreno, o helicóptero deve estar equipado com um dispositivo que forneça uma visualização cartográfica móvel com a sua própria posição e os obstáculos. O mapa e a(s) base(s) de dados sobre obstáculos devem ser mantidos atualizados.
- c) Em derrogação do anexo IV, secção CAT.IDE.H.240, os helicópteros complexos e não pressurizados operados em HEMS com uma MOPSC igual ou inferior a nove lugares de passageiros devem cumprir os requisitos de oxigénio aplicáveis a helicópteros que não sejam complexos e não pressurizados.
- d) Em derrogação das secções CAT.OP.MPA.285 e CAT.IDE.H.240 do anexo IV, podem ser efetuadas, por dia, pequenas excursões acima de 13 000 pés sem utilização de oxigénio suplementar, sob reserva de aprovação prévia da autoridade competente, desde que estejam preenchidas todas as seguintes condições:
 - 1) A excursão acima de 13 000 pés é necessária para o embarque/desembarque de pessoas ou para operações HEMS HEC;
 - 2) O voo não deve ser realizado acima de 16 000 pés;
 - 3) A duração da excursão acima de 10 000 pés sem oxigénio é limitada a 30 minutos no âmbito de uma missão HEMS;
 - 4) As instruções de segurança em conformidade com a secção CAT.OP.MPA.170 do anexo IV incluem informações adequadas aos membros da tripulação e aos passageiros sobre os efeitos da hipoxia;
 - 5) Os PON estão incluídos no manual de operações que abrange os pontos 1 a 4;
 - 6) A experiência do operador na condução de operações a altitudes elevadas sem utilizar oxigénio suplementar é adequada para as operações a realizar;
 - 7) A experiência individual dos membros da tripulação e a sua adaptação fisiológica a altitudes elevadas são adequadas para as operações a realizar;
 - 8) Todos os tripulantes envolvidos nas operações receberam formação inicial e contínua em hipoxia;
 - 9) Nenhum dos membros da tripulação envolvidos nas operações foi diagnosticado com um problema de saúde que possa conduzir a hipoxia.
- e) Para operações noturnas monopiloto, o helicóptero deve estar equipado do seguinte modo:
 - 1) Para um helicóptero cujo CofA individual tenha sido emitido pela primeira vez antes de 25 de maio de 2024 ou em data prévia, com um sistema de reforço da estabilidade adequado ou piloto automático;
 - 2) Para um helicóptero cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 25 de maio de 2024, com um piloto automático.
- f) Para operações com HEMS de dia, o helicóptero deve estar equipado com os instrumentos de voo exigidos no anexo IV, secção CAT.IDE.H.130, alínea a), pontos 6 e 7.
- g) O helicóptero deve estar equipado com um radioaltímetro capaz de emitir um aviso sonoro quando a altura for inferior a um valor preestabelecido e um aviso visual quando se atingir uma altura seleccionável pelo piloto.
- h) Os instrumentos e o equipamento exigidos nas alíneas e) e g) devem ser aprovados em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.
- i) O operador deverá certificar-se de que todas as informações pertinentes se encontram documentadas na lista de equipamento mínimo.»;

e) A secção SPA.HERS.120 passa a ter a seguinte redacção:

«SPA.HERS.120 Mínimos de operação HERS

- a) Os voos HERS operados em VFR devem cumprir os mínimos meteorológicos específicos do HERS para a fase de expedição e de rota do voo HERS.
- b) Se, durante a fase em rota, as condições meteorológicas se situarem abaixo do teto de nuvens ou da visibilidade mínima, os helicópteros certificados apenas para voos VMC devem abandonar o voo ou regressar à base. Os helicópteros equipados e certificados para operações em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC) podem abandonar o voo, regressar à base ou passar, em todos os aspetos, para um voo de acordo com regras de voo por instrumentos (IFR), desde que a tripulação de voo seja devidamente qualificada para o efeito.
- c) Os mínimos de operação VFR devem ser os definidos pelos requisitos de espaço aéreo aplicáveis, exceto nos seguintes casos em que podem ser utilizados limites máximos, visibilidade e distâncias verticais reduzidos em relação aos obstáculos:
 - 1) Operações multipiloto;
 - 2) Operações monopiloto com um membro da tripulação técnica sentado num banco da frente virado para a frente, devidamente qualificado e incumbido de atenuar o risco adicional.»;

f) A secção SPA.HERS.125 passa a ter a seguinte redacção:

«SPA.HERS.125 Requisitos de desempenho para operações HERS

- a) As operações da classe de desempenho 3 em ambiente hostil só devem ser conduzidas se for satisfeita uma das seguintes condições:
 - 1) O local de operação HERS utilizado para as operações de descolagem, aterragem ou HERS HEC está localizado acima de 7 000 pés de altitude e o helicóptero está certificado como categoria A ou equivalente, conforme determinado pela Agência;
 - 2) A operação HERS planeada não requer o transporte de pessoal médico, material médico ou pessoas doentes ou feridas, e o helicóptero está certificado com a categoria A ou equivalente, conforme determinado pela Agência, ou estão preenchidas todas as seguintes condições:
 - i) O helicóptero está equipado com sistemas de combustível resistentes à colisão;
 - ii) O helicóptero está equipado com um cinto de segurança com sistema de retenção da parte superior do tronco para utilização em cada banco de passageiros por cada passageiro com idade igual ou superior a 24 meses;
 - iii) A altitude de, pelo menos, um dos locais de funcionamento HERS utilizados durante o funcionamento do HERS não deve ser inferior a 3 000 pés;
 - iv) O operador obteve uma aprovação da autoridade competente em conformidade com a secção CAT. POL.H.420 do anexo IV;
 - 3) Pelo menos um local de operação HERS utilizado para operações de descolagem, aterragem ou HERS HEC durante a operação HERS está localizado a uma altitude igual ou superior a 8 000 pés e estão preenchidas todas as seguintes condições:
 - i) O helicóptero está equipado com sistemas de combustível resistentes à colisão;
 - ii) O helicóptero está equipado com um cinto de segurança com sistema de retenção da parte superior do tronco para utilização em cada banco de passageiros por cada passageiro com idade igual ou superior a 24 meses;
 - iii) Um helicóptero certificado como categoria A ou equivalente, conforme determinado pela Agência, não está disponível ou não é adequado para a operação por uma das seguintes razões:
 - A) Margens de desempenho insuficientes para funcionar no local de funcionamento do HERS, ou ausência de capacidade para realizar operações HERS HEC, se for caso disso;
 - B) Os helicópteros certificados como sendo de categoria A ou equivalente, conforme determinado pela Agência, e que, de outro modo, poderiam ser expedidos, encontram-se numa missão HERS ou ainda não estão prontos para a missão seguinte, o que origina um atraso na intervenção incompatível com a emergência;

- iv) O operador estabeleceu um procedimento para assegurar a conformidade com a subalínea iii);
 - v) O operador obteve uma aprovação da autoridade competente em conformidade com a secção CAT.POL.H.420 do anexo IV;
 - vi) O operador deve registar todas as missões efetuadas com um helicóptero que não esteja certificado como categoria A ou equivalente, conforme determinado pela Agência.
- b) Em derrogação da secção CAT.POL.H.400, alínea d), ponto 2, do anexo IV, se estiverem cumpridos os critérios da alínea a), ponto 1, podem ser realizadas operações noturnas com helicópteros na classe de desempenho 3.
- c) Descolagem e aterragem
- 1) Os helicópteros que realizam operações a partir de/com destino a área de aproximação final e descolagem (FATO) num hospital situado num ambiente hostil congestionado e usado como base de operações HEMS devem ser operados de acordo com a classe de desempenho 1.
 - 2) Os helicópteros que realizem operações a partir de ou com destino a uma FATO num hospital situado num ambiente hostil congestionado e não usado como base de operações HEMS devem ser operados de acordo com a classe de desempenho 1, salvo se o operador for titular de uma aprovação de acordo com a secção CAT.POL.H.225.
 - 3) Os helicópteros que efetuem operações a partir de ou com destino a um local de operação HEMS localizado num ambiente hostil devem ser:
 - i) Operados em conformidade com a classe de desempenho 2 ou, se estiverem preenchidas as condições definidas na alínea a), a classe de desempenho 3;
 - ii) Isentos da aprovação exigida em conformidade com a secção CAT.POL.H.305, alínea a), do anexo IV, desde que seja demonstrada a conformidade com a secção CAT.POL.H.305, alínea b), pontos 2 e 3, do anexo IV.
 - 4) As características do local de funcionamento do HEMS devem proporcionar uma folga adequada de todas as obstruções e permitir operações seguras. Para operações noturnas, o sistema de iluminação de helicópteros deve iluminar adequadamente o local de aterragem e os obstáculos circundantes.»
- g) A secção SPA.HEMS.130 passa a ter a seguinte redação:

«SPA.HEMS.130 Requisitos relativos à tripulação

- a) *Seleção.* O operador deve estabelecer critérios de seleção para os tripulantes de voo afetos a tarefas HEMS, tendo em conta a sua experiência prévia.
- b) INTENCIONALMENTE DEIXADO EM BRANCO
- c) *Formação operacional.* Os tripulantes devem concluir com êxito a formação operacional em conformidade com os procedimentos HEMS constantes do manual de operações.
- d) *Treino de voo por referência exclusiva a instrumentos.* Os tripulantes de voo que realizem operações HEMS sem qualificação de voo válida devem completar a formação de voo em proficiência exclusivamente por referência a instrumentos num helicóptero ou num FSTD, a fim de ter as competências necessárias para obviar as condições de IMC não intencionais. O período de validade do treino de voo é de 6 meses de calendário.
- e) *Composição da tripulação*
 - 1) *Voos diurnos.* A composição mínima da tripulação deve satisfazer, pelo menos, os seguintes requisitos:
 - i) Incluir dois pilotos ou um piloto e um membro da tripulação técnica HEMS;
 - ii) A composição da tripulação só pode ser reduzida a um único piloto numa das seguintes situações; Uma vez reduzida a composição da tripulação a um piloto, o comandante só deverá operar a partir de ou com destino a locais de operação HEMS se tiver previamente realizado um reconhecimento em voo com dois membros da tripulação durante a mesma missão HEMS:
 - A) O comandante é obrigado a recolher material médico adicional, reabastecer ou reposicionar-se enquanto o tripulante técnico HEMS presta assistência médica em terra;

- B) Quando o passageiro médico necessitar da assistência do tripulante técnico HEMS durante o voo;
 - C) O membro da tripulação técnica HEMS desembarca para supervisionar uma operação de carga HEMS HEC fora do helicóptero;
- 2) Voos noturnos. A composição mínima da tripulação deverá ser a seguinte:
- i) Dois pilotos ou um piloto e um membro da tripulação técnica HEMS;
 - ii) Um piloto se se verificar uma das seguintes condições:
 - A) Quando o passageiro médico necessitar da assistência do tripulante técnico HEMS durante o voo;
 - B) Nem a partida nem o destino são um local de funcionamento HEMS.
- 3) O operador deverá assegurar-se de que o conceito de continuidade da tripulação de voo é mantido ao longo da missão HEMS.
- f) Formação e controlos da tripulação de voo e da tripulação técnica
- 1) A formação e os controlos devem ser efetuados por pessoal devidamente qualificado, em conformidade com um programa minucioso incluído no manual de operações e aprovado pela autoridade competente.
 - 2) Tripulação
 - i) Todos os elementos pertinentes dos programas de formação da tripulação definidos nas subpartes FC e TC do anexo III (parte ORO), incluindo a formação de helicópteros/FSTD, devem melhorar os conhecimentos da tripulação sobre o ambiente de trabalho e o equipamento HEMS, melhorar a coordenação da tripulação e incluir medidas para minimizar os riscos associados ao trânsito em rota em condições de baixa visibilidade, à seleção dos locais de operação HEMS e aos perfis de aproximação e partida.
 - ii) As medidas referidas na subalínea i) devem ser avaliadas durante:
 - A) Os controlos de proficiência diurnos em VMC ou os controlos de proficiência noturnos em VMC, caso o operador realize operações HEMS noturnas;
 - B) Os controlos de voos de linha.
 - iii) Os componentes HEMS dos testes de proficiência e dos controlos de voos de linha referidos na subalínea ii) devem ter um período de validade de 12 meses de calendário.»;
- h) A secção SPA.HEMS.140 passa a ter a seguinte redação:

«SPA.HEMS.140 Informações, procedimentos e documentação

- a) O operador deve avaliar, atenuar e minimizar os riscos associados ao ambiente HEMS no âmbito do seu processo de análise e gestão dos riscos. O operador deve descrever, no manual de operações, as medidas de atenuação, incluindo os procedimentos operacionais.
 - b) O operador deverá assegurar-se de que o comandante do HEMS avalia os riscos inerentes associados à missão HEMS específica.
 - c) Sem prejuízo do disposto na secção CAT.OP.MPA.175 do anexo IV, o operador não precisa de completar um plano de voo operacional se a missão HEMS incluir um voo a partir de ou com destino a um local de operação HEMS não pré-vigiado.
 - d) A organização para a qual o operador realiza operações HEMS deve ter acesso aos excertos relevantes do manual de operações.»;
- i) É aditada a secção SPA.HEMS.151, com a seguinte redação:

«SPA.HEMS.151 Sistema de seguimento de aeronaves

O operador deve estabelecer e manter um sistema de seguimento da aeronave para as operações HEMS ao longo de todo o período da missão HEMS.»;

- j) Na secção VFR.100, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) O operador só deverá utilizar mínimos de operação VFR quando estiverem preenchidas ambas as seguintes condições:
 - 1) As operações não são realizadas ao abrigo de uma aprovação HEMS;
 - 2) O operador obteve a aprovação prévia da autoridade competente.»;
- (6) No anexo VII, secção NCO.IDE.H.170, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Os helicópteros certificados para uma configuração máxima até seis lugares para passageiros, inclusive, devem estar equipados com um ELT(S) ou uma radiobaliza de localização pessoal (PLB), transportados por um tripulante ou por um passageiro, ou com um ELT automático.»;
- (7) No anexo VIII, secção SPO.IDE.H.190, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Os helicópteros certificados para uma configuração máxima até seis lugares, inclusive, devem estar equipados com um ELT(S) ou uma radiobaliza de localização pessoal (PLB), transportados por um tripulante ou por um técnico especializado, ou com um ELT automático.».
-