

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) 2015/2338 DA COMISSÃO

de 11 de dezembro de 2015

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no respeitante aos requisitos aplicáveis ao equipamento de registo de voo, aos dispositivos de localização subaquática e aos sistemas de seguimento de aeronaves

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta 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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) As operações das aeronaves devem cumprir os requisitos essenciais previstos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, a Comissão deve adotar as regras de execução necessárias, de modo a criar condições para garantir a segurança das operações das aeronaves.
- (2) O equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) visa apoiar a investigação de segurança efetuada pela autoridade competente em caso de acidente ou incidente. O Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ define as salvaguardas pertinentes para proteger os registos do CVR contra a divulgação numa situação em que foi iniciada uma investigação de segurança. Com a introdução da gestão da segurança, reconhece-se que o CVR pode ser utilizado fora do contexto de uma investigação de segurança, a fim de manter ou melhorar a segurança. O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽³⁾ deve, por conseguinte, ser alterado, de modo a reforçar as condições que visam evitar, de forma eficaz, a utilização inadequada e a divulgação dos registos do CVR.
- (3) A fim de melhorar o desempenho global do equipamento de registo de voo e facilitar a recuperação de uma aeronave e do respetivo equipamento de registo de voo após um acidente sobre a água, foram propostas pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) diversas melhorias dos atuais requisitos no que respeita à segurança. Tais melhorias incluem o abandono de tecnologias de registo obsoletas, designadamente fita magnética ou fio magnético, o alargamento do tempo mínimo de registo do CVR, bem como do tempo de transmissão do dispositivo de localização subaquática do equipamento de registo de voo e o transporte de um dispositivo de localização subaquática com um raio de deteção muito longo para aeronaves que efetuam voos de longo curso sobre a água. O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, por conseguinte, ser alterado, a fim de refletir tais melhorias da segurança.
- (4) Importa ter em conta o desaparecimento do voo MH370, em 8 de março de 2014, e as recomendações formuladas pela assembleia multidisciplinar da ICAO sobre seguimento a nível mundial, realizada em 12 e 13 de maio de 2014. A posição das aeronaves de transporte público deve ser conhecida em qualquer momento, mesmo numa localização remota, a fim de facilitar a localização das aeronaves em caso de comportamento anormal, de emergência ou de acidente. Sempre que possível, os meios de seguimento das aeronaves devem ser resistentes à perda de energia elétrica normal a bordo e não devem dispor de nenhum controlo que permita desativá-los

⁽¹⁾ JO L 79 de 13.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

⁽³⁾ 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).

durante o voo. O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, por conseguinte, ser alterado, a fim de incluir requisitos adicionais relacionados com os meios de seguimento de aeronaves à escala mundial, nomeadamente quando sobrevoam oceanos e zonas remotas.

- (5) Em conformidade com a proposta do painel para o equipamento de registo de voo (FLIRECP) da ICAO, no caso do transporte de CVR com um tempo de registo alargado para aviões de grande porte, devem ser previstas disposições para a introdução de CVR com um tempo de registo de 25 horas a bordo das aeronaves fabricadas após 1 de janeiro de 2021, com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 27 000 kg.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento contemplam 13 recomendações de segurança das autoridades competentes ⁽¹⁾, destinadas a reforçar a segurança facilitando a recuperação de informações para efeitos das investigações de segurança da aviação civil europeia e a melhorar o desempenho e o manuseamento do equipamento de registo de voo, bem como a localização das aeronaves após um acidente sobre a água.
- (7) As medidas previstas no presente regulamento baseiam-se no parecer n.º 01/2014 ⁽²⁾, emitido pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) nos termos do artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e do artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (8) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo I (Definições), o anexo IV (Parte CAT), o anexo VI (Parte NCC) e o anexo VIII (Parte SPO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 11 de dezembro de 2015.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ Referências da AESA para as 13 recomendações de segurança: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 da Helios, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 e FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

⁽²⁾ Parecer 01/2014 da AESA, de 5 de maio de 2014, no respeitante à alteração dos requisitos aplicáveis ao equipamento de registo de voo e aos dispositivos de localização subaquática.

ANEXO

1. São inseridos os pontos seguintes no anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012 é alterado do seguinte modo:

- «8-A. “Seguimento de aeronaves”, um processo em terra que mantém e atualiza, a intervalos normalizados, um registo da posição a quatro dimensões das aeronaves em voo;
- 8.B. “Sistema de seguimento de aeronaves”, sistema que assenta no seguimento de aeronaves, destinado a identificar um comportamento de voo anormal e a dar o alerta;».

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

a) Na subsecção CAT.GEN.MPA.105, alínea a), o ponto 10) passa a ter a seguinte redação:

«10) Certifica-se de que:

- i) os equipamentos de registo de voo não são desativados ou desligados durante o voo;
- ii) em caso de ocorrência, que não um acidente ou incidente grave que deva ser comunicado em conformidade com a subsecção ORO.GEN.160, alínea a), os registos dos equipamentos de registo de voo não são propositadamente apagados; e
- iii) em caso de acidente ou incidente grave, ou se a conservação dos registos dos equipamentos de registo de voo for decidida pela autoridade de investigação:
- A) os registos dos equipamentos de registo de voo não são propositadamente apagados;
- B) os equipamentos de registo de voo são imediatamente desativados após a conclusão do voo; e
- C) são tomadas medidas preventivas para conservar os registos dos equipamentos de registo de voo antes de sair da cabina de pilotagem.».

b) A subsecção CAT.GEN.MPA.195 é alterada do seguinte modo:

i) O título passa a ter a seguinte redação:

«CAT.GEN.MPA.195 Tratamento dos registos do equipamento de registo de voo: conservação, disponibilização, proteção e utilização».

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

«a) Na sequência de um acidente, incidente grave ou ocorrência identificada pela autoridade de investigação, o operador da aeronave deve conservar os originais dos registos de dados por um período de 60 dias ou até decisão em contrário dessa mesma autoridade.».

iii) A alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho (*):

- 1) Os registos do CVR não devem ser divulgados nem utilizados, exceto para garantir o bom funcionamento do equipamento, salvo se:
- i) existir um procedimento relacionado com o tratamento dos registos do CVR e da sua transcrição;
- ii) todos os membros da tripulação e pessoal de manutenção em causa tiverem dado o seu consentimento prévio; e
- iii) forem utilizados apenas para manter ou melhorar a segurança.
- 1-A) Quando um registo do CVR é inspecionado para garantir o seu bom funcionamento, o operador deve garantir a privacidade do registo do CVR, que não deve ser divulgado nem utilizado para outros fins que não a garantia do bom funcionamento do equipamento.

- 2) Os registos do FDR ou os registos das ligações de dados só devem ser utilizados para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória, nos seguintes casos:
 - i) para utilização pelo operador, exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou manutenção; ou
 - ii) se estiverem desidentificados; ou
 - iii) se forem divulgados através de processos seguros.

(*) Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35).»

c) É inserida a subsecção CAT.GEN.MPA.205 seguinte:

«CAT.GEN.MPA.205 Sistema de seguimento de aeronaves — Aviões

- a) Até 16 de dezembro de 2018 o mais tardar, o operador deve estabelecer e manter, no âmbito do sistema de controlo operacional dos voos, um sistema de seguimento de aeronaves, que inclui os voos elegíveis para efeitos da alínea b), quando realizados com os seguintes aviões:
 - 1) Aviões com uma MCTOM superior a 27 000 kg, com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros, e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido até 16 de dezembro de 2018, dotados da capacidade de indicar uma posição, adicional ao *transponder* de radar de vigilância secundário;
 - 2) Todos os aviões com uma MCTOM superior a 27 000 kg, com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros, e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 16 de dezembro de 2018; e
 - 3) Todos os aviões com uma MCTOM superior a 45 500 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 16 de dezembro de 2018.
- b) Os voos devem ser objeto de seguimento pelo operador, desde o momento da descolagem até à aterragem, exceto se a rota e os desvios previstos estiverem inteiramente incluídos em blocos de espaço aéreo em que:
 - 1) É normalmente prestado um serviço de vigilância ATS apoiado por sistemas de vigilância ATC que localizam a aeronave a intervalos de tempo com uma duração adequada; e
 - 2) O operador tenha fornecido aos prestadores de serviços de navegação aérea competentes as informações de contacto necessárias.».

d) É inserida a subsecção CAT.GEN.MPA.210 seguinte:

«CAT.GEN.MPA.210 Localização de uma aeronave em perigo — Aviões

Os aviões enumerados abaixo devem estar equipados com meios automáticos e eficazes que lhes permitam determinar com precisão, após um acidente em que tenham ficado gravemente danificados, a localização do ponto de fim do voo:

- 1) Todos os aviões com uma MCTOM superior a 27 000 kg, com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2021; e
- 2) Todos os aviões com uma MCTOM superior a 45 500 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2021.».

e) Na subsecção CAT.IDE.A.185, as alíneas b) a h) passam a ter a seguinte redação:

- «b) Até 31 de dezembro de 2018, o CVR deve dispor de capacidade para guardar a informação registada, pelo menos durante:
 - 1) As últimas duas horas, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 1), cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998;
 - 2) Os últimos 30 minutos, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 1), cujo CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1998; ou

- 3) Os últimos 30 minutos, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 2.
- c) O mais tardar em 1 de janeiro de 2019, o CVR deve dispor de capacidade para guardar a informação registada, pelo menos durante:
- 1) As últimas 25 horas, no caso dos aviões com MCTOM superior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2021; ou
 - 2) As últimas 2 horas, em todos os outros casos.
- d) O mais tardar em 1 de janeiro de 2019, o CVR deve registar em meios distintos da fita magnética ou do fio magnético.
- e) O CVR deve registar com referência a uma determinada escala temporal:
- 1) As comunicações vocais transmitidas via equipamento de radiocomunicações da cabina de pilotagem ou nela recebidas;
 - 2) As comunicações vocais dos tripulantes de voo, utilizando o sistema de intercomunicadores e de comunicação com os passageiros, quando instalado;
 - 3) O ambiente audível da cabina de pilotagem, incluindo sem interrupção:
 - i) para os aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998, os sinais áudio recebidos de cada um dos microfones reguláveis e de máscara utilizados;
 - ii) para os aviões referidos na alínea a), ponto 2), e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1998, os sinais áudio recebidos, se possível, de cada um dos microfones reguláveis ou de máscara;
 - 4) Vozes ou sinais áudio que identifiquem ajudas de navegação ou de aproximação, recebidas num auscultador ou num altifalante;
- f) O CVR deve começar a registar antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o avião deixa de se poder mover pelos seus meios. Adicionalmente, no caso dos aviões cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998, o CVR deve começar automaticamente a registar antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o avião deixar de se poder mover pelos seus meios.
- g) Além do disposto na alínea f), dependendo da disponibilidade de energia elétrica, o CVR deve começar a registar logo que possível, durante as verificações da cabina de pilotagem, antes do arranque dos motores no início do voo, até ao momento em que são efetuadas as verificações da cabina de pilotagem, imediatamente após a paragem dos motores, no final do voo, nos seguintes casos:
- 1) Aviões referidos na alínea a), ponto 1), cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998; ou
 - 2) Aviões referidos na alínea a), ponto 2).
- h) Se o CVR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 16 de junho de 2018, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o CVR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».
- f) Na subsecção CAT.IDE.A.190, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) Se o FDR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 16 de junho de 2018, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o FDR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».
- g) Na subsecção CAT.IDE.A.195, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:
- «d) Se o equipamento de registo não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 16 de junho de 2018, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o equipamento de registo for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».

- h) A subsecção CAT.IDE.A.280 é alterada do seguinte modo:
- i) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Os aviões com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados, no mínimo, com:
- 1) Dois ELT, um dos quais deve ser automático, ou um ELT e um meio de localização de aeronaves que cumpra o requisito da subsecção CAT.GEN.MPA.210, no caso dos aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido após 1 de julho de 2008; ou
 - 2) Um ELT automático ou dois ELT de qualquer tipo, ou um meio de localização de aeronaves que cumpra o requisito da subsecção CAT.GEN.MPA.210, no caso dos aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido até 1 de julho de 2008 inclusive.».
- ii) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Os aviões com uma MOPSC de 19 lugares de passageiros, ou inferior, devem estar equipados, no mínimo, com:
- 1) Um ELT automático ou um meio de localização de aeronaves que cumpra o requisito da subsecção CAT.GEN.MPA.210, no caso dos aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido após 1 de julho de 2008; ou
 - 2) Um ELT de qualquer tipo ou um meio de localização de aeronaves que cumpra o requisito da subsecção CAT.GEN.MPA.210, no caso dos aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido até 1 de julho de 2008 inclusive.».
- i) Na subsecção CAT.IDE.A.285, é aditada a alínea seguinte:
- «f) O mais tardar em 1 de janeiro de 2019, os aviões com uma MCTOM superior a 27 000 kg e com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros e todos os aviões com uma MCTOM superior a 45 500 kg devem estar equipados com um dispositivo de localização subaquática firmemente fixado, que funciona a uma frequência de 8,8 kHz \pm 1 kHz, salvo se:
- 1) O avião for operado em rotas que nunca o colocam a uma distância superior a 180 milhas náuticas da costa; ou
 - 2) O avião estiver equipado com meios automáticos e eficazes para determinar com precisão, na sequência de um acidente que o tenha danificado gravemente, a localização do ponto de fim do voo.».
- j) Na subsecção CAT.IDE.H.185, as alíneas c) a f) passam a ter a seguinte redação:
- «c) O mais tardar em 1 de janeiro de 2019, o CVR deve registar em meios distintos da fita magnética ou do fio magnético.
- d) O CVR deve registar com referência a uma determinada escala temporal:
- 1) As comunicações vocais transmitidas via equipamento de radiocomunicações da cabina de pilotagem ou nela recebidas;
 - 2) As comunicações vocais dos tripulantes de voo, utilizando o sistema de intercomunicadores e de comunicação com os passageiros, quando instalado;
 - 3) O ambiente audível da cabina de pilotagem, incluindo sem interrupção:
 - i) para os helicópteros cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999, os sinais áudio recebidos de cada um dos microfones usados pela tripulação;
 - ii) para os helicópteros cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de agosto de 1999, os sinais áudio recebidos, na medida do possível, de cada um dos microfones usados pela tripulação;
 - 4) Vozes ou sinais áudio que identifiquem ajudas de navegação ou de aproximação, recebidas num auscultador ou num altifalante;
- e) O CVR deve começar a registar antes de o helicóptero ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o helicóptero deixar de se poder mover pelos seus meios.

- f) Além do disposto na alínea e), no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 2), cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999:
- 1) O CVR deve começar automaticamente a registar antes de o helicóptero ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o helicóptero deixar de se poder mover pelos seus meios; e
 - 2) Dependendo da disponibilidade de energia elétrica, o CVR deve começar a registar logo que possível, durante as verificações da cabina de pilotagem, antes do arranque dos motores no início do voo, até ao momento em que são efetuadas as verificações da cabina de pilotagem, imediatamente após a paragem dos motores, no final do voo.
- g) Se o CVR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o CVR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.»
- k) Na subsecção CAT.IDE.H.190, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) Se o FDR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o FDR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.»
- l) Na subsecção CAT.IDE.H.195, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:
- «d) Se o equipamento de registo não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o equipamento de registo for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.»
3. O anexo VI do Regulamento (UE) n.º 965/2012 é alterado do seguinte modo:
- a) Na subsecção NCC.GEN.106, alínea a), o ponto 9) passa a ter a seguinte redação:
- «9) Certificar-se de que:
- i) os equipamentos de registo de voo não são desativados ou desligados durante o voo;
 - ii) em caso de ocorrência, que não um acidente ou incidente grave que deve ser comunicado em conformidade com a subsecção ORO.GEN.160, alínea a), os registos dos equipamentos de registo de voo não são propositadamente apagados; e
 - iii) em caso de acidente ou incidente grave, ou se a conservação dos registos dos equipamentos de registo de voo for decidida pela autoridade de investigação:
 - A) os registos dos equipamentos de registo de voo não são propositadamente apagados;
 - B) os equipamentos de registo de voo são imediatamente desativados após a conclusão do voo; e
 - C) são tomadas medidas preventivas para conservar os registos dos equipamentos de registo de voo antes de sair da cabina de pilotagem.»
- b) A subsecção NCC.GEN.145 é alterada do seguinte modo:
- i) O título passa a ter a seguinte redação:

«NCC.GEN.145 Tratamento dos registos do equipamento de registo de voo: conservação, disponibilização, proteção e utilização».
 - ii) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Na sequência de um acidente, incidente grave ou ocorrência identificada pela autoridade de investigação, o operador da aeronave deve conservar os originais dos registos de dados por um período de 60 dias ou até decisão em contrário dessa mesma autoridade.»

- iii) A alínea f) passa a ter a seguinte redação:
- «f) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010:
- 1) Os registos do CVR não devem ser divulgados nem utilizados, exceto para garantir o bom funcionamento do equipamento, salvo se:
 - i) existir um procedimento relacionado com o tratamento dos registos do CVR e da sua transcrição;
 - ii) todos os membros da tripulação e pessoal de manutenção em causa tiverem dado o seu consentimento prévio; e
 - iii) forem utilizados apenas para manter ou melhorar a segurança.
 - 1-A) Quando um registo de CVR é inspecionado para garantir o seu bom funcionamento, o operador deve garantir a privacidade do registo do CVR, que não deve ser divulgado nem utilizado para outros fins que não a garantia do bom funcionamento do equipamento.
 - 2) Os registos do FDR ou os registos das ligações de dados só devem ser utilizados para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória, nos seguintes casos:
 - i) para utilização pelo operador, exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou manutenção; ou
 - ii) se estiverem desidentificados; ou
 - iii) se forem divulgados através de processos seguros».
- c) A subsecção NCC.IDE.A.160 é alterada do seguinte modo:
- i) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) O CVR deve dispor de capacidade para guardar a informação registada, pelo menos durante:

 - 1) As últimas 25 horas, no caso dos aviões com MCTOM superior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2021; ou
 - 2) As últimas 2 horas, em todos os outros casos.».
 - ii) A alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) Se o CVR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o CVR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».
- d) Na subsecção NCC.IDE.A.165, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) Se o FDR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o FDR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».
- e) Na subsecção NCC.IDE.A.215, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Os aviões devem estar equipados com:
- 1) Um ELT de qualquer tipo ou um meio de localização de aeronaves que cumpra o requisito do anexo IV (parte CAT), subsecção CAT.GEN.MPA.210, do Regulamento (UE) n.º 965/2012, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido até 1 de julho de 2008 inclusive;
 - 2) Um ELT automático ou um meio de localização de aeronaves que cumpra o requisito do anexo IV (parte CAT), subsecção CAT.GEN.MPA.210, do Regulamento (UE) n.º 965/2012, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido após 1 de julho de 2008.»

f) Na subsecção NCC.IDE.A.170, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Se o equipamento de registo não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o equipamento de registo for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».

g) Na subsecção NCC.IDE.H.160, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) Se o CVR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o CVR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».

h) Na subsecção NCC.IDE.H.165, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) Se o FDR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o FDR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».

i) Na subsecção NCC.IDE.H.170, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Se o equipamento de registo não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o equipamento de registo for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».

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

a) Na subsecção SPO.GEN.107, alínea a), o ponto 9) passa a ter a seguinte redação:

«9) Certificar-se de que:

- i) os equipamentos de registo de voo não são desativados ou desligados durante o voo;
- ii) em caso de ocorrência, que não um acidente ou incidente grave que deve ser comunicado em conformidade com a subsecção ORO.GEN.160, alínea a), os registos dos equipamentos de registo de voo não são propositadamente apagados; e
- iii) em caso de acidente ou incidente grave, ou se a conservação dos registos dos equipamentos de registo de voo for decidida pela autoridade de investigação:
 - A) os registos dos equipamentos de registo de voo não são propositadamente apagados;
 - B) os equipamentos de registo de voo são imediatamente desativados após a conclusão do voo; e
 - C) são tomadas medidas preventivas para conservar os registos dos equipamentos de registo de voo antes de sair da cabina de pilotagem.».

b) A subsecção SPO.GEN.145 é alterada do seguinte modo:

i) O título passa a ter a seguinte redação:

«SPO.GEN.145 Tratamento dos registos do equipamento de registo de voo: conservação, disponibilização, proteção e utilização — operações com aeronaves a motor complexas»

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

«a) Na sequência de um acidente, incidente grave ou ocorrência identificada pela autoridade de investigação, o operador da aeronave deve conservar os originais dos registos de dados por um período de 60 dias ou até decisão em contrário dessa mesma autoridade.».

iii) A alínea f) passa a ter a seguinte redação:

- «f) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010, os registos do CVR não devem ser divulgados nem utilizados, exceto para garantir o bom funcionamento do equipamento, salvo se:
- i) existir um procedimento relacionado com o tratamento dos registos do CVR e da sua transcrição;
 - ii) todos os membros da tripulação e pessoal de manutenção em causa tiverem dado o seu consentimento prévio; e
 - iii) forem utilizados apenas para manter ou melhorar a segurança.

Quando um registo de CVR é inspecionado para garantir o seu bom funcionamento, o operador deve garantir a privacidade do registo do CVR, que não deve ser divulgado nem utilizado para outros fins que não a garantia do bom funcionamento do equipamento.».

c) A subsecção SPO.IDE.A.140 é alterada do seguinte modo:

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

«b) O CVR deve dispor de capacidade para guardar a informação registada, pelo menos durante:

- 1) As últimas 25 horas, no caso dos aviões com MCTOM superior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2021; ou
- 2) As últimas 2 horas, em todos os outros casos.».

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

«f) Se o CVR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o CVR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».

d) Na subsecção SPO.IDE.A.145, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) Se o FDR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o FDR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».

e) Na subsecção SPO.IDE.A.150, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Se o equipamento de registo não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o equipamento de registo for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».

f) Na subsecção SPO.IDE.A.190, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Os aviões devem estar equipados com:

- 1) Um ELT de qualquer tipo ou um meio de localização de aeronaves que cumpra o requisito do anexo IV (parte CAT), subsecção CAT.GEN.MPA.210, do Regulamento (UE) n.º 965/2012, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido até 1 de julho de 2008 inclusive;
- 2) Um ELT automático ou um meio de localização de aeronaves que cumpra o requisito do anexo IV (parte CAT), subsecção CAT.GEN.MPA.210, do Regulamento (UE) n.º 965/2012, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido após 1 de julho de 2008; ou
- 3) Um ELT de sobrevivência [ELT(S)] ou uma radiobaliza de localização pessoal (PLB), transportados por um tripulante ou por um técnico especializado, quando certificados para uma configuração máxima até seis lugares.»

- g) Na subsecção SPO.IDE.H.140, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:
- «f) Se o CVR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o CVR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».
- h) Na subsecção SPO.IDE.H.145, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) Se o FDR não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o FDR for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».
- i) Na subsecção SPO.IDE.H.150, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:
- «d) Se o equipamento de registo não for ejetável, deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água. O mais tardar em 1 de Janeiro de 2020, este dispositivo deve ter um tempo mínimo de transmissão subaquática de 90 dias. Se o equipamento de registo for ejetável, deve dispor de um transmissor localizador automático de emergência.».
-