

REGULAMENTO (UE) 2015/140 DA COMISSÃO**de 29 de janeiro de 2015****que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que diz respeito ao compartimento estéril da tripulação de voo e que retifica esse regulamento**

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) Os operadores e o pessoal envolvido nas operações de determinadas aeronaves devem cumprir os requisitos essenciais aplicáveis estabelecidos no ponto 8.b do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (2) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾ cria condições para garantir a operação segura de aeronaves.
- (3) A fim de atender aos riscos associados a possíveis erros causados por perturbações ou distração da tripulação de voo durante determinadas fases de voo, deve exigir-se aos operadores que garantam que a tripulação não é obrigada, durante as fases críticas do voo, a realizar quaisquer outras atividades que não as necessárias para a operação segura da aeronave.
- (4) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 impõe um limite ao número de pessoas que podem ser transportadas a bordo durante operações especializadas. No entanto, esse limite não se justifica por razões de segurança. O artigo 5.º, n.º 7, deve, pois, ser adaptado.
- (5) O Regulamento (UE) n.º 71/2014 da Comissão ⁽³⁾ introduziu o artigo 9.º-A no Regulamento (UE) n.º 965/2012. O Regulamento (UE) n.º 83/2014 da Comissão ⁽⁴⁾ introduziu subsequentemente um segundo artigo 9.º-A, que deveria ter sido numerado artigo 9.º-B. Por motivos de clareza e de segurança jurídica, esse artigo 9.º-A, conforme inserido pelo Regulamento (UE) n.º 83/2014, deve ser substituído e numerado corretamente.
- (6) Por motivos de segurança jurídica e para assegurar a coerência com os termos utilizados no Regulamento (CE) n.º 216/2008, é necessário, em determinadas línguas, retificar determinados termos utilizados no Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (7) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado e retificado em conformidade.
- (8) As medidas previstas no presente regulamento têm por base o parecer ⁽⁵⁾ emitido pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (9) 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,

⁽¹⁾ JO L 79 de 19.3.2008, 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).

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 71/2014 da Comissão, de 27 de janeiro de 2014, que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012, 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 23 de 28.1.2014, p. 27).

⁽⁴⁾ Regulamento (UE) n.º 83/2014 da Comissão, de 29 de janeiro de 2014, que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012, 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 28 de 31.1.2014, p. 17).

⁽⁵⁾ Parecer n.º 05/2013 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 10 de junho de 2013, sobre um regulamento da Comissão que estabelece as regras de execução dos procedimentos de cabina de pilotagem estéril.

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

1) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Os operadores de aviões e helicópteros diferentes dos aviões e helicópteros a motor complexos, bem como de balões e planadores, que efetuam operações de transporte não comercial, incluindo operações não comerciais especializadas, devem operar as aeronaves em conformidade com o disposto no anexo VII.»;

b) No n.º 5, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) outros aviões e helicópteros, bem como balões e planadores, em conformidade com o disposto no anexo VII.»;

c) No n.º 7, o segundo período passa a ter a seguinte redação:

«À exceção dos membros da tripulação, não devem ser transportadas a bordo pessoas que não sejam indispensáveis à missão.».

2) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«2. Em derrogação ao disposto no artigo 5.º, n.º 1, quando forem usadas para realizar operações CAT, as aeronaves referidas no artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 devem, no caso dos aviões, ser operadas de acordo com as condições estabelecidas na Decisão C(2009) 7633 da Comissão, de 14 de outubro de 2009.»;

b) No n.º 4-A, a parte introdutória passa a ter a seguinte redação:

«4-A. Em derrogação ao disposto no artigo 5.º, n.ºs 1 e 6, as operações com aviões e helicópteros diferentes dos aviões e helicópteros a motor complexos e com balões e planadores, a seguir enumeradas, podem ser realizadas em conformidade com o anexo VII.».

3) O artigo 9.º-A, conforme inserido pelo Regulamento (UE) n.º 83/2014, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º-B

Análise

A Agência deve efetuar uma análise permanente da eficácia das disposições relativas às limitações do tempo de voo e de serviço e aos requisitos de repouso que constam dos anexos II e III. A Agência deve apresentar um primeiro relatório sobre os resultados dessa análise até 18 de fevereiro de 2019.

A análise deve envolver exames científicos e deve basear-se nos dados operacionais recolhidos, com a assistência dos Estados-Membros, numa perspetiva de longo prazo, a partir da data de aplicação do presente regulamento.

A análise deve avaliar o impacto de, pelo menos, os seguintes fatores no estado de alerta da tripulação:

a) Turnos de duração superior a 13 horas, no período mais favorável do dia;

b) Turnos de duração superior a 10 horas, no período menos favorável do dia;

c) Turnos de duração superior a 11 horas para os membros da tripulação cujo estado de aclimação seja desconhecido;

d) Turnos que comportam um grande número de setores (mais de 6);

- e) Serviços de guarda, nomeadamente os serviços de assistência ou de reserva seguidos de serviços de voo; e
 - f) Horários irregulares.».
- 4) Os anexos I, III, IV, VI e VIII são alterados em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

- 1) O artigo 6.º, n.º 7, passa a ter a seguinte redação:

«7. Em derrogação da subsecção SPA.PBN.100 do anexo V, as operações não comerciais com aviões diferentes dos aviões a motor complexos no espaço aéreo designado, em rotas ou de acordo com procedimentos objeto de especificações de navegação com base no desempenho (PBN), devem continuar a ser efetuadas de acordo com as condições estabelecidas no direito interno dos Estados-Membros até serem adotadas e aplicáveis as regras de execução correspondentes.».

- 2) Os anexos II, III, IV, VII e VIII são retificados em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 3.º

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

No entanto, o artigo 1.º, ponto 3, é aplicável a partir de 18 de fevereiro de 2016.

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

Feito em Bruxelas, em 29 de janeiro de 2015.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

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

1) No Anexo I, é inserido o seguinte ponto 109-A:

«109-A “Compartimento estéril da tripulação de voo”, um período de tempo em que os membros da tripulação de voo não são perturbados ou distraídos, exceto no caso de problemas decisivos para a operação segura da aeronave ou a segurança dos ocupantes.».

2) No Anexo III (PARTE-ORO):

a) Na subsecção ORO.GEN.110, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) O operador deve estabelecer procedimentos e instruções para a realização de operações seguras de cada tipo de aeronave, incluindo as obrigações e as responsabilidades do pessoal de terra e da tripulação de bordo no que respeita a todos os tipos de operações no solo e em voo. Esses procedimentos e instruções não devem obrigar a tripulação, durante as fases críticas do voo, a realizar quaisquer outras atividades que não as necessárias para a operação segura da aeronave. Devem ser também incluídos procedimentos e instruções relativos ao compartimento estéril da tripulação de voo;».

b) Na subsecção ORO.MLR.105, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Deve ser estabelecida uma lista de equipamento mínimo (MEL), conforme indicado no anexo IV, ponto 8.a.3, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com base na lista de equipamento mínimo de referência (MMEL), conforme definida nos dados estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012. Se não tiver sido elaborada uma MMEL como parte dos dados de adequação operacional, a MEL pode basear-se na MMEL aceite pelo Estado do operador ou de registo, conforme o caso;».

3) No Anexo IV (PARTE-CAT), é inserida a seguinte subsecção:

«CAT.GEN.MPA.124 Rolagem de aeronaves

O operador deve estabelecer procedimentos para a rolagem de aeronaves de modo a garantir um funcionamento seguro e a reforçar a segurança das pistas.».

4) No Anexo VI (PARTE-NCC), é inserida a seguinte subsecção:

«NCC.GEN.119 Rolagem de aeronaves

O operador deve estabelecer procedimentos para a rolagem de modo a garantir um funcionamento seguro e a reforçar a segurança das pistas.».

5) No Anexo VIII (PARTE-SPO), é inserida a seguinte subsecção:

«SPO.GEN.119 Rolagem de aeronaves

O operador deve estabelecer procedimentos para a rolagem de aeronaves de modo a garantir um funcionamento seguro e a reforçar a segurança das pistas.».

ANEXO II

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

1) No anexo II:

a) A subsecção ARO.GEN.220, alínea a), ponto 8, passa a ter a seguinte redação:

«8) Da supervisão das operações de aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas por operadores não comerciais;»;

b) A subsecção ARO.GEN.300, alínea a), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:

«3) O cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis pelos operadores não comerciais de aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas; e».

2) No anexo III:

a) A subsecção ORO.GEN.110, alínea k), subalínea ii), passa a ter a seguinte redação:

«ii) helicópteros diferentes dos helicópteros a motor complexos, monomotor, com uma MOPSC de cinco lugares ou inferior;»;

b) A subsecção ORO.FC.005, alínea b), ponto 2), passa a ter a seguinte redação:

«2) Operações de transporte aéreo comercial de passageiros realizadas durante o dia e de acordo com as regras de voo visual (VFR), com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação e numa área local especificada pela autoridade competente, com:

— aviões monomotor a hélice com uma massa máxima à descolagem certificada de 5 700 kg ou inferior e uma MOPSC de cinco lugares; ou

— helicópteros diferentes dos helicópteros a motor complexos, monomotor, com uma MOPSC de cinco lugares;»;

c) A subsecção ORO.FC.105, alínea d), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:

«2) Operações de transporte aéreo comercial de passageiros realizadas durante o dia e de acordo com as regras de voo visual (VFR), com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação ou numa área local especificada pela autoridade competente, com helicópteros diferentes dos helicópteros a motor complexos, monomotor, e uma MOPSC de cinco lugares;»;

d) A subsecção ORO.FC.230, alínea b), ponto 4, passa a ter a seguinte redação:

«4) Os tripulantes de voo afetos a operações diurnas em rotas navegadas com referências visuais terrestres com helicópteros diferentes dos helicópteros a motor complexos podem concluir o controlo de proficiência do operador em apenas um dos tipos em causa. O controlo de proficiência do operador deve ser efetuado no tipo de aparelho que não for controlado há mais tempo. Os tipos de helicópteros em causa, passíveis de serem agrupados para efeitos do controlo de proficiência do operador, devem constar do manual de operações;»;

e) A subsecção ORO.FC.230, alínea b), ponto 5, passa a ter a seguinte redação:

«5) Sem prejuízo do disposto na subsecção ORO.FC.145, alínea a), ponto 2), para as operações realizadas no período diurno com helicópteros diferentes dos helicópteros a motor complexos em rotas navegadas com referências visuais terrestres e com aviões da classe de desempenho B, o controlo pode ser efetuado por um comandante devidamente qualificado, nomeado pelo operador, com formação nas matérias e em avaliação de competências CRM. O operador deve informar a autoridade competente sobre as pessoas nomeadas.».

3) No anexo IV:

a) Na subsecção CAT.GEN.MPA.180, alínea b), a parte introdutória passa a ter a seguinte redação:

«b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), no caso das operações realizadas de acordo com regras de voo visual (VFR), em condições diurnas e com aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação num período de 24 horas, ou que permaneçam numa determinada zona especificada no manual de operações, é permitido conservar no aeródromo ou no local de operações os seguintes documentos e informações;»;

b) A subsecção CAT.OP.MPA.100, alínea b), ponto 1, passa a ter a seguinte redação:

«1) Operações diurnas VFR com aviões diferentes dos aviões a motor complexos;»;

- c) A subsecção CAT.OP.MPA.105, alínea b), ponto 1, passa a ter a seguinte redação:
- «1) Aos aviões diferentes dos aviões a motor complexos; e»;
- d) A subsecção CAT.OP.MPA.130, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) À exceção das operações VFR de aviões diferentes dos aviões a motor complexos, o operador deve estabelecer os procedimentos operacionais aplicáveis às partidas e chegadas/aproximações adequados a cada tipo de avião, tendo em conta a necessidade de minimizar o impacto do ruído produzido pelas aeronaves;»;
- e) A subsecção CAT.OP.MPA.135, alínea c), passa a ter a seguinte redação:
- «c) A alínea a), ponto 1), não se aplica às operações realizadas de acordo com regras de voo visual (VFR), em condições diurnas e com aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas, no caso dos voos com partida e chegada no mesmo aeródromo ou local de operação.»;
- f) A subsecção CAT.OP.MPA.175, alínea c), ponto 1, passa a ter a seguinte redação:
- «1) Aviões diferentes dos aviões a motor complexos com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação; ou».
- 4) No anexo VII:
- a) O título passa a ter a seguinte redação:
- «OPERAÇÕES AÉREAS NÃO COMERCIAIS COM AERONAVES DIFERENTES DAS AERONAVES A MOTOR COMPLEXAS;»;
- b) A subsecção NCO.SPEC.100 passa a ter a seguinte redação:
- «NCO.SPEC.100 Âmbito de aplicação**
- A presente subparte estabelece os requisitos específicos a cumprir pelo piloto-comandante quando realiza operações não comerciais especializadas com aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas.».
- 5) No anexo VIII:
- a) A subsecção SPO.GEN.005, alínea b), passa a ter a seguinte redação:
- «b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), as operações não comerciais especializadas com aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas devem cumprir o disposto no anexo VII (parte NCO).»;
- b) Na subsecção SPO.GEN.005, alínea c), a parte introdutória passa a ter a seguinte redação:
- «c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), as operações com aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas enumeradas a seguir podem realizar-se em conformidade com o anexo VII (parte NCO).»;
- c) A subsecção SPO.IDE.A.160, alínea c), passa a ter a seguinte redação:
- «c) No caso dos aviões diferentes dos aviões a motor complexos, um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada assento de tripulante de voo, com um único ponto de libertação;»;
- d) Na subsecção SPO.IDE.H.195, o título passa a ter a seguinte redação:
- «Voos sobre a água — helicópteros diferentes dos helicópteros a motor complexos;»**
- e) Na subsecção SPO.IDE.H.203, a parte introdutória passa a ter a seguinte redação:
- «Os helicópteros a motor complexos utilizados em voos sobre a água em ambiente hostil e a uma distância de terra correspondente a mais de 10 minutos de voo a uma velocidade de cruzeiro normal e os helicópteros diferentes dos helicópteros a motor complexos utilizados em voos sobre a água em ambiente hostil a mais de 50 milhas náuticas de terra devem:».
-