

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) 2017/363 DA COMISSÃO

de 1 de março de 2017

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que se refere à aprovação específica de operações de aviões monomotor de turbina em voos noturnos ou em condições meteorológicas de voo por instrumentos e aos requisitos de aprovação para a formação sobre mercadorias perigosas relativamente a operações comerciais especializadas, operações não comerciais de aeronaves a motor complexas e operações não comerciais especializadas de aeronaves a motor complexas

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) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, a Comissão deve adotar as regras de execução necessárias para criar condições que garantam a operação segura das aeronaves. O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾ estabelece essas condições.
- (2) A aplicação do Regulamento (UE) n.º 965/2012 a voos *ferry* conduziria a encargos administrativos desproporcionados para a indústria e para as autoridades competentes. A fim de que a aplicação do regulamento seja abordada de uma forma mais proporcionada e baseada nos riscos, devem ser excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 965/2012 os voos pontuais de aeronaves, efetuados sem passageiros nem carga, para efeitos de renovação, reparação, verificações de manutenção, inspeção, entrega, exportação ou objetivos semelhantes.
- (3) As normas e práticas recomendadas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), constantes da parte I do anexo 6 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago a 7 de dezembro de 1944, incluem disposições para a operação de aviões monomotor de turbina em voos noturnos ou em condições meteorológicas de voo por instrumentos. Essas disposições incluem, nomeadamente, o requisito de que, ao aprovar tais operações, o Estado do operador deve assegurar o cumprimento de certas condições, inclusive as respeitantes a equipamento instalado, fiabilidade do motor, monitorização do motor, procedimentos do operador e formação da tripulação de voo. A legislação da União deve ser harmonizada com essas disposições, assegurando que as operações de transporte aéreo comercial de aviões monomotor em voos noturnos ou em condições meteorológicas de voo por instrumentos estão sujeitas à aprovação da autoridade competente.

⁽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).

- (4) Essa harmonização torna obsoleta a possibilidade de operar, por meio de derrogação, aviões monomotor nas condições enunciadas nas isenções existentes, concedidas pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ⁽¹⁾, previstas no artigo 6.º, n.º 5, do Regulamento (UE) n.º 965/2012. Essa disposição deve, por conseguinte, ser suprimida. A fim de assegurar uma transição harmoniosa, deve considerar-se que essas isenções na operação de aviões monomotor, incluindo as condições nelas estabelecidas, constituem aprovações pela autoridade competente, conforme exigido no âmbito do quadro jurídico harmonizado, durante um período adequado após a entrada em vigor do presente regulamento. No termo desse período de transição, deve deixar de ser possível aceitar as referidas isenções, devendo, antes, exigir-se as aprovações. Todas as alterações relevantes na operação desses aviões durante o período de transição devem continuar a ser notificadas.
- (5) Os operadores de operações comerciais especializadas, bem como os operadores que efetuam operações não comerciais com aeronaves a motor complexas e operações não comerciais especializadas com aeronaves a motor complexas que não transportem mercadorias perigosas devem continuar a estabelecer e manter programas de formação sobre mercadorias perigosas, em conformidade com o anexo III (Parte-ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012. No entanto, a fim de que a aplicação dessas regras seja abordada de uma forma mais proporcionada e baseada nos riscos, deve deixar de ser necessário que a autoridade competente aprove esses programas de formação.
- (6) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, portanto, ser alterado em conformidade. Deve, em especial, alterar-se o anexo III (Parte-ORO) do regulamento, de molde a que seja adotada uma abordagem mais proporcionada e baseada nos riscos no tocante aos requisitos de aprovação de programas de formação sobre mercadorias perigosas e deve aditar-se ao anexo V (Parte-SPA) uma nova subparte sobre operações de aviões monomotor de turbina.
- (7) As medidas previstas no presente regulamento em matéria de aviões monomotor de turbina têm por base o parecer ⁽²⁾ emitido pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e com o 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 Regulamento (UE) n.º 965/2012 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 6.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Em derrogação ao disposto no artigo 5.º e sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão (*) relativamente à licença de voo, os voos relacionados com a introdução ou a modificação de tipos de aeronaves por entidades de projeto ou de produção no quadro das suas prerrogativas, bem como os voos de aeronaves, efetuados sem passageiros nem carga, para efeitos de renovação, reparação, verificações de manutenção, inspeção, entrega, exportação ou objetivos semelhantes, devem ser operados de acordo com as condições estabelecidas no direito interno dos Estados-Membros.

(*) Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).»

- 2) No artigo 6.º, o n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Até 2 de setembro de 2017, deve considerar-se que as isenções concedidas antes de 22 de março de 2017 em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, tal como previsto no artigo 6.º, n.º 5, do Regulamento (UE) n.º 965/2012, tal como aplicável antes de 22 de março de 2017, constituem aprovações conforme referidas na alínea a) do ponto CAT.POL.A.300 do anexo IV (Parte-CAT). Após 2 de setembro de 2017, essas derrogações devem deixar de ser válidas para a operação de aviões monomotor.

⁽¹⁾ Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

⁽²⁾ Parecer n.º 06/2015 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 11 de novembro de 2015, sobre um regulamento da Comissão que estabelece requisitos técnicos especiais de homologação para a operação de aeronaves monomotor de turbina em voos noturnos ou em condições meteorológicas de voo por instrumentos.

Se for prevista uma alteração à operação dessas aeronaves que afete as condições enunciadas nessas isenções entre 22 de março de 2017 e 2 de setembro de 2017, essa alteração prevista deve ser notificada à Comissão e à Agência antes de ser aplicada. A Comissão e a Agência devem avaliar a alteração prevista em conformidade com o artigo 14.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.»

3) Os anexos II, III, IV e V 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 1 de março de 2017.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Os anexos II, III, IV e V do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são modificados como segue:

1) No anexo II (Parte-ARO), o apêndice II é substituído pelo seguinte:

«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 <input type="checkbox"/> Passageiros <input type="checkbox"/> Carga <input type="checkbox"/> Outros (7): _____				
Área de operação (8):				
Limitações especiais (9):				
Aprovações específicas:	Sim	Não	Especificação (10)	Observações
Mercadorias perigosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de baixa visibilidade Descolagem Aproximação e aterragem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	COA (11) ... RVR (12): m DA/H: pés RVR: m	
RVSM (13) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (14) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tempo máximo de desvio (15): mín.	
Especificações de navegação para operações PBN complexas (16)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Especificações de desempenho mínimo de navegação	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de aviões monomotor de turbina em voos noturnos ou em IMC (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Operações de helicóptero com recurso a sistemas de visão noturna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicóptero com guincho	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicóptero no contexto de serviços de emergência médica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicópteros no mar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formação da tripulação de cabina (19)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Emissão de certificação CC (20)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Aeronavegabilidade permanente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Outras (22)				

- (1) Números de telefone e fax da autoridade competente, incluindo o indicativo de país. Endereço de correio eletrónico, caso exista.
- (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 ICAO da marca, modelo e 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) Categoria de aproximação de precisão aplicável: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ou CAT IIIC. Indicar o valor mínimo de alcance visual na pista (RVR) em metros e a altura de decisão (DH) em pés. Usar uma linha para cada categoria de aproximação.
- (12) RVR mínimo de descolagem aprovado, em metros. Se tiverem sido concedidas várias aprovações, usar uma linha para cada aprovação.
- (13) A caixa "Não Aplicável" (N/A) só pode ser assinalada se o teto máximo da aeronave for inferior a FL290.
- (14) Atualmente, as operações prolongadas (ETOPS) aplicam-se apenas a aeronaves bimotor. Por conseguinte, a caixa "Não Aplicável" (N/A) só pode ser assinalada se o modelo de aeronave tiver mais ou menos de dois motores.
- (15) Pode também ser indicada a distância-limiar (em milhas náuticas), bem como o tipo de motor.
- (16) 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.
- (17) Indicar se a aprovação específica está limitada a determinados fins de pista e/ou aeródromos.
- (18) Indicar a combinação específica de célula/motor.
- (19) 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.
- (20) Autorização para emitir certificados de tripulação de cabina, conforme especificado no anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
- (21) 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.
- (22) 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, operações com helicóptero com destino/origem num local de interesse público, operações com helicóptero num ambiente hostil fora de uma área congestionada, operações com helicópteros sem garantia de segurança em caso de aterragem forçada, operações com ângulos de inclinação lateral superiores, distância máxima até um aeródromo adequado para aviões bimotor sem aprovação ETOPS, aeronaves usadas para operações não comerciais).

Formulário 139 da AESA — Versão 3 »;

2) O anexo III (Parte-ORO) é alterado do seguinte modo:

a) No ponto ORO.GEN.110, as alíneas j) e k) passam a ter a seguinte redação:

«j) O operador deve estabelecer e manter programas de formação do pessoal sobre mercadorias perigosas, conforme previsto nas instruções técnicas. Esses programas de formação devem ser proporcionais às responsabilidades do pessoal. Os programas de formação de operadores de CAT, quer transportem mercadorias perigosas ou não, e de operadores que realizem operações que não as operações CAT referidas nas alíneas b), c) e d) do ponto ORO.GEN.005 que transportem mercadorias perigosas serão analisados e aprovados pela autoridade competente.

k) Sem prejuízo do disposto na alínea j), os operadores que realizem operações comerciais com as aeronaves a seguir mencionadas devem certificar-se de que a tripulação de voo recebeu uma formação adequada sobre mercadorias perigosas ou instruções que lhes permitam reconhecer as mercadorias perigosas não declaradas introduzidas a bordo pelos passageiros ou como carga:

1) um planador;

2) um balão;

3) um avião monomotor a hélice com uma massa máxima à descolagem certificada igual a 5 700 kg ou inferior e uma MOPSC de cinco lugares ou inferior com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação, de acordo com as VFR durante o dia; ou

4) um helicóptero a motor diferente dos complexos, monomotor, com uma MOPSC de cinco lugares ou inferior com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação, de acordo com as VFR durante o dia.»;

b) No ponto ORO.FC.A.250, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Os titulares de licenças CPL(A) (aviões) só podem exercer as funções de comandante de aviões monopiloto de transporte aéreo comercial se for respeitada uma das seguintes condições:

- 1) Caso realizem operações de transporte de passageiros de acordo com as VFR, fora de um raio de 50 milhas náuticas (90 km), a partir de um aeródromo de partida, têm um mínimo de 500 horas de tempo de voo em aviões ou são titulares de uma qualificação de voo por instrumentos válida;
- 2) Caso realizem operações IFR num tipo de avião multimotor, têm um mínimo de 700 horas de tempo de voo em aviões, incluindo 400 horas como piloto-comandante. O total de horas deve incluir 100 horas de voo IFR e 40 horas de operações multimotor. As 400 horas como piloto-comandante podem ser substituídas por horas de operação como copiloto no âmbito de um sistema de tripulação multipiloto previsto no manual de operações, em que duas horas de tempo de voo como copiloto correspondem a uma hora de tempo de voo como piloto-comandante;
- 3) Caso realizem operações IFR num avião monomotor, têm um mínimo de 700 horas de tempo de voo em aviões, incluindo 400 horas como piloto-comandante. O total de horas deve incluir 100 horas de voo IFR. As 400 horas como piloto-comandante podem ser substituídas por horas de operação como copiloto no âmbito de um sistema de tripulação multipiloto previsto no manual de operações, em que duas horas de tempo de voo como copiloto correspondem a uma hora de tempo de voo como piloto-comandante.»;

3) O anexo IV (Parte-CAT) é alterado do seguinte modo:

a) O ponto CAT.OP.MPA.136 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.OP.MPA.136 Rotas e áreas de operação — aviões monomotor

Salvo autorização da autoridade competente nos termos do anexo V (Parte-SPA), subparte L — OPERAÇÕES DE AVIÕES MONOMOTOR DE TURBINA EM VOOS NOTURNOS OU EM IMC (SET-IMC), o operador deve assegurar que só são realizadas operações de aviões monomotor em rotas ou áreas cujas superfícies disponíveis permitam executar uma aterragem forçada em segurança.»;

b) No ponto CAT.OP.MPA.180, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Sempre que, devido às condições meteorológicas ou de desempenho, não seja possível utilizar o aeródromo de partida como aeródromo alternativo de descolagem, o operador deve escolher outro aeródromo alternativo de descolagem adequado que, em relação ao aeródromo de partida, não esteja localizado a uma distância superior:

1) No caso dos aviões bimotor:

- i) a uma hora de voo à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, de acordo com o manual de voo da aeronave (AFM), em condições normais sem vento, com base na massa real à descolagem, ou
- ii) ao tempo de desvio ETOPS aprovado de acordo com o anexo V (Parte-SPA), subparte F, sujeito a eventuais restrições da lista de equipamento mínimo (MEL), até um máximo de duas horas, a uma velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, de acordo com o AFM, em condições normais sem vento, com base na massa real à descolagem;

2) No caso dos aviões com três ou quatro motores, a duas horas de voo à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, de acordo com o AFM, em condições normais sem vento, com base na massa real à descolagem;

3) No caso das operações aprovadas em conformidade com o anexo V (Parte-SPA), Subparte L — OPERAÇÕES DE AVIÕES MONOMOTOR DE TURBINA EM VOOS NOTURNOS OU EM IMC (SET-IMC), 30 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro, em condições normais sem vento, com base na massa real à descolagem.

No caso dos aviões multimotor, se o AFM não referir a velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, deve, para efeitos de cálculo, utilizar-se a velocidade obtida com o(s) restante(s) motor(es) em potência máxima contínua.»;

- c) No ponto CAT.POL.A.300, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Salvo autorização da autoridade competente nos termos do anexo V (Parte-SPA), subparte L — OPERAÇÕES DE AVIÕES MONOMOTOR DE TURBINA EM VOOS NOTURNOS OU EM IMC (SET-IMC), os operadores não podem realizar operações de aviões monomotor:
 - 1) Em período noturno; ou
 - 2) Em IMC, exceto ao abrigo de VFR especiais.»;
- d) O ponto CAT.POL.A.320 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.POL.A.320 Em rota — aviões monomotor

- a) Nas condições meteorológicas previstas para o voo e no caso de falha do motor, o avião deve poder voar até um local onde possa ser efetuada uma aterragem forçada em segurança, a menos que o operador seja aprovado pela autoridade competente em conformidade com o anexo V (Parte-SPA), Subparte L — OPERAÇÕES DE AVIÕES MONOMOTOR DE TURBINA EM VOOS NOTURNOS OU EM IMC (SET-IMC) e recorrer a um período de risco.
 - b) Para efeitos do disposto na alínea a), deve partir-se do pressuposto de que, no momento da falha do motor:
 - 1) O avião não voa a uma altitude superior àquela em que o gradiente de subida é igual a 300 pés por minuto, com o motor a trabalhar nas condições de potência máxima contínua especificadas; e
 - 2) O gradiente em rota é o gradiente bruto de descida, acrescido de um gradiente de 0,5 %.»;
- 4) No anexo V (Parte-SPA), é aditada a seguinte Subparte L:

«SUBPARTE L

OPERAÇÕES DE AVIÕES MONOMOTOR DE TURBINA EM VOOS NOTURNOS OU EM CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS DE VOO POR INSTRUMENTOS (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Operações SET-IMC

Em operações de transporte aéreo comercial (CAT), os aviões monomotor de turbina só serão operados em voos noturnos ou em IMC se o operador tiver recebido uma aprovação SET-IMC da autoridade competente.

SPA.SET-IMC.105 Aprovação de operações SET-IMC

Para obter uma aprovação SET-IMC da autoridade competente, o operador deve apresentar provas de que foram cumpridas todas as condições a seguir indicadas:

- a) Com a combinação específica de célula/motor alcança-se, a nível da frota mundial, um nível aceitável de fiabilidade do motor de turbina em serviço;
- b) Para garantir os níveis pretendidos de aeronavegabilidade permanente e fiabilidade do avião e do seu sistema de propulsão, foram estabelecidos instruções e procedimentos de manutenção específicos, que foram incluídos no programa de manutenção das aeronaves do operador em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 (Parte-M), englobando todos os elementos a seguir indicados:
 - 1) um programa de monitorização do comportamento do motor, exceto no caso de aviões cujo primeiro certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido após 31 de dezembro de 2004 e que disponham de um sistema automático de monitorização do comportamento,
 - 2) um programa de fiabilidade do sistema de propulsão e sistemas conexos;
- c) Foram estabelecidos a composição da tripulação de voo e um programa de formação/avaliação dos membros da tripulação de voo que participam nessas operações;

- d) Foram estabelecidos procedimentos operacionais que especificam todos os elementos a seguir indicados:
- 1) o equipamento a transportar, incluindo as restrições operacionais e os conteúdos adequados que devem constar da MEL,
 - 2) o planeamento dos voos,
 - 3) os procedimentos normais,
 - 4) os procedimentos de emergência, incluindo procedimentos subsequentes a uma falha do sistema de propulsão, bem como os procedimentos em caso de aterragem forçada em todas as condições meteorológicas,
 - 5) a monitorização e a comunicação de incidentes;
- e) Foi efetuada uma avaliação dos riscos em matéria de segurança, incluindo a determinação de um período de risco aceitável, caso um operador a ele pretenda recorrer.

SPA.SET-IMC.110 Requisitos de equipamento para as operações SET-IMC

Os aviões usados em operações SET-IMC devem estar equipados com o seguinte equipamento:

- a) Dois sistemas de produção de energia elétrica, cada um deles capaz de fornecer a energia adequada a todos os instrumentos essenciais de voo, de navegação e do avião necessários para a continuação do voo até ao destino ou a um aeródromo alternativo;
- b) Dois indicadores de atitude, alimentados por fontes independentes;
- c) No caso das operações de transporte de passageiros, um arnês ou um cinto de segurança com um arnês diagonal de ombros por lugar;
- d) Equipamento meteorológico de bordo;
- e) Num avião pressurizado, oxigénio suplementar suficiente para todos os ocupantes, de modo a permitir que a descida subsequente a uma falha do motor se efetue à altitude de cruzeiro máxima certificada, à maior velocidade de voo planado e na melhor configuração de voo planado, pressupondo a taxa de despressurização máxima da cabina, até se atingirem altitudes da cabina inferiores a 13 000 pés;
- f) Um sistema de navegação de área, capaz de ser programado com as posições de locais de aterragem e fornecendo guiamento lateral à tripulação de voo para alcançar esses locais;
- g) Um radioaltímetro;
- h) Uma luz de aterragem, capaz de iluminar o ponto de toque na ladeira a uma distância de 200 pés durante a trajetória de voo planado com o motor parado;
- i) Um sistema de abastecimento de energia elétrica de emergência, com capacidade e solidez suficientes, capaz de fornecer energia, após a falha total da produção de energia, para as cargas adicionais necessárias a todos os elementos seguintes:
 - 1) os instrumentos de voo e de navegação de área essenciais durante a descida da altitude de operação máxima após a falha do motor,
 - 2) os meios que permitam uma tentativa para repor o motor em funcionamento,
 - 3) se for o caso, a extensão do trem de aterragem e dos *flaps*,
 - 4) o uso do radioaltímetro durante toda a aproximação para a aterragem,
 - 5) a luz de aterragem,
 - 6) um sistema de aquecimento do *pitot*,
 - 7) os meios elétricos, se instalados, que deem ao piloto uma proteção suficiente contra a falta de visibilidade na aterragem,

- j) um sistema de ignição que se acione automaticamente, ou possa ser operado manualmente, na descolagem, na aterragem e durante o voo, em condições de humidade visível,
 - k) um meio de monitorizar continuamente o sistema de lubrificação do grupo motopropulsor, a fim de detetar a presença de impurezas associadas à falha iminente de um componente do sistema de tração, incluindo um aviso no compartimento da tripulação de voo,
 - l) um dispositivo de emergência para controlo da potência do motor, que permita o funcionamento contínuo do motor com uma gama de potências suficiente para concluir o voo de forma segura, em caso de uma probabilidade razoável de avaria na unidade de controlo do combustível.»
-