

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/1975 DA COMISSÃO**de 14 de dezembro de 2018****que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que se refere aos requisitos das operações aéreas aplicáveis aos planadores e à documentação de voo em formato eletrónico**

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 31.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾ estabelece as condições para a segurança de diversos tipos de operações de transporte aéreo com diferentes categorias de aeronaves, incluindo operações com planadores.
- (2) Os operadores envolvidos na operação das aeronaves referidas no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), do Regulamento (UE) 2018/1139 devem cumprir os requisitos essenciais previstos no anexo V desse regulamento.
- (3) O Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão ⁽³⁾ estabelece regras pormenorizadas para as operações de transporte aéreo com planadores. A partir da data de aplicação desse regulamento, essas operações devem deixar de estar sujeitas às regras gerais para as operações aéreas estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 965/2012. No entanto, as regras em matéria de supervisão das operações aéreas pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, previstas no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e no seu anexo II, devem continuar a aplicar-se no que respeita às operações aéreas com planadores, uma vez que esses requisitos não são específicos de qualquer atividade de operações aéreas, aplicando-se horizontalmente a todas as atividades deste tipo.
- (4) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade, a fim de ter em conta as novas regras aplicáveis às operações aéreas com planadores e de clarificar que disposições desse regulamento se continuam a aplicar às operações com planadores.
- (5) Tendo em conta a estreita ligação entre as disposições do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 e as disposições do presente regulamento, a sua data de aplicação deve corresponder reciprocamente.
- (6) Em 2014, a ICAO introduziu no anexo 6, parte I e parte III, secção II, disposições para a utilização de documentação de voo em formato eletrónico para efeitos das operações de transporte aéreo comercial. Essas disposições contêm requisitos genéricos para a utilização de documentação de voo em formato eletrónico e também um requisito respeitante a uma aprovação das operações de utilização de aplicações de documentação de voo em formato eletrónico utilizadas para a operação segura da aeronave. Por conseguinte, é necessário alinhar o Regulamento (UE) n.º 965/2012 pelas disposições da ICAO através da introdução de uma nova regra que contenha requisitos gerais para a utilização de documentação de voo em formato eletrónico para o transporte aéreo comercial e de novas disposições que apoiem uma aprovação das operações de utilização de aplicações de documentação de voo em formato eletrónico com uma condição de falha classificada como menor ou inferior.
- (7) Em 2014, a ICAO introduziu igualmente, no anexo 6, parte II e parte III, secção III, disposições para a utilização de documentação de voo em formato eletrónico na aviação geral. Essas disposições contêm requisitos genéricos para a utilização de documentação de voo em formato eletrónico e também um requisito segundo o qual os Estados contratantes devem estabelecer critérios para a utilização de aplicações de documentação de voo em formato eletrónico utilizada para a operação segura das aeronaves. Por conseguinte, afigura-se necessário alinhar o Regulamento (UE) n.º 965/2012 pelas disposições da ICAO através da introdução de novas regras para as operações não-comerciais com aeronaves a motor complexas e para as operações especializadas com aeronaves a motor complexas, regras essas incluindo requisitos genéricos para a utilização de documentação de voo em formato eletrónico e requisitos para a utilização de aplicações dessa documentação com uma condição de falha

⁽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).

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, de 14 de dezembro de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com planadores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 (ver página 64 do presente Jornal Oficial).

classificada como menor ou inferior. Acresce que o presente regulamento altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012, alinhando os requisitos para os aparelhos eletrónicos portáteis aplicáveis às operações não comerciais com aeronaves que não as aeronaves a motor complexas pelas disposições genéricas da ICAO relativas à documentação de voo em formato eletrónico.

- (8) A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação elaborou um projeto de regras de execução relativas a regras específicas para a operação de planadores, que apresentou à Comissão, sob a forma de parecer ⁽¹⁾, em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (9) A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação elaborou um projeto de regras de execução relativas à utilização da documentação de voo em formato eletrónico, que apresentou à Comissão, sob a forma de parecer ⁽²⁾, em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

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

1) O artigo 1.º é alterado da seguinte forma:

a) Os n.ºs 1, 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«1. O presente regulamento estabelece regras pormenorizadas para as operações de transporte aéreo com aviões e helicópteros, incluindo inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves de operadores sob a supervisão de segurança de outro Estado, quando da aterragem em aeródromos localizados no território abrangido pelas disposições dos Tratados.

2. O presente regulamento estabelece também regras pormenorizadas no respeitante às condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados dos operadores das aeronaves referidas no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), do Regulamento (UE) 2018/1139, envolvidas em operações de transporte aéreo comercial, com exceção das operações com balões e planadores, às prerrogativas e responsabilidades dos titulares desses certificados e às condições em que essas operações devem ser proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas limitações por razões de segurança;

3. O presente regulamento estabelece igualmente regras pormenorizadas no respeitante às condições a preencher e aos procedimentos a aplicar na declaração a apresentar pelos operadores envolvidos em operações comerciais especializadas de aviões e helicópteros e em operações não comerciais de aeronaves a motor complexas, incluindo as operações não comerciais especializadas de aeronaves a motor complexas, relativa à sua capacidade e à disponibilidade de meios para assumir as suas responsabilidades no que respeita à operação de aeronaves e à supervisão desses operadores.»;

b) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. O presente regulamento não se aplica às operações aéreas com balões e planadores. Não obstante, em relação a essas operações aéreas com balões, com exceção dos balões a gás cativos, e aos planadores, aplicam-se os requisitos do artigo 3.º em matéria de supervisão.»;

2) O artigo 2.º é alterado da seguinte forma:

a) Os pontos 1, 1-A, e 1-B passam a ter a seguinte redação:

«1) “Avião”, uma aeronave mais pesada do que o ar, com motor e asas fixas, cuja sustentação em voo se obtém devido a reações aerodinâmicas do ar contra as suas asas;

1-A) “Helicóptero”, uma aeronave mais pesada do que o ar, cuja sustentação em voo se obtém principalmente devido a reações aerodinâmicas sobre um ou mais rotores que giram impulsionados por um motor em torno de eixos aproximadamente verticais;

1-B) “Balão”, uma aeronave pilotada mais leve do que o ar, não propulsionada por motor, que se mantém em voo através da utilização de um gás mais leve do que o ar ou de um queimador de bordo, incluindo balões a gás, balões de ar quente, balões mistos e, embora propulsionados por motor, dirigíveis de ar quente;»;

⁽¹⁾ Parecer n.º 7/2017 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 23 de agosto de 2017, com vista a uma proposta de regulamento da Comissão sobre a revisão das regras aplicáveis às operações aéreas com planadores.

⁽²⁾ Parecer n.º 10/2017 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 18 de dezembro de 2017, com vista a uma proposta de regulamento da Comissão que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão.

b) São inseridos os seguintes pontos 1-C, 1-D e 1-E:

«1-C) “Planador”, uma aeronave mais pesada do que o ar, que é sustentada em voo pela reação dinâmica do ar contra as suas superfícies fixas de elevação, e cujo voo livre não depende de um motor;

1-D) “Operação comercial”, qualquer operação de uma aeronave, mediante remuneração ou contra outra retribuição, que é posta à disposição do público ou, quando não seja posta à disposição do público, que é executada ao abrigo de um contrato entre um operador e um cliente, em que este último não tem qualquer controlo sobre o operador;

1-E) “Balão a gás cativo”, um balão a gás com um cabo tirante que fixa o balão a um ponto fixo durante a operação;»;

c) O ponto (9) passa a ter a seguinte redação:

«9) “Voo de iniciação”, qualquer operação realizada contra remuneração ou outro tipo de retribuição, que consista numa viagem aérea de curta duração, tendo em vista atrair novos formandos ou novos membros, proposta por uma organização de formação referida no artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão (*) ou por uma organização criada com o objetivo de promover os desportos aeronáuticos ou a aviação de recreio;

(*) Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).»

3) O artigo 5.º é alterado da seguinte forma:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os operadores só podem explorar uma aeronave ou um helicóptero para realizar operações de transporte aéreo comercial (a seguir designado por “CAT”) de acordo com o especificado nos anexos III e IV.»;

b) No n.º 2, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Aviões e helicópteros usados para realizar transportes de mercadorias perigosas (DG);»;

c) Os n.ºs 4, 5 e 6 passam a ter a seguinte redação:

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

5. Em caso de realização de formação de voo dentro ou fora do território da União, as organizações de formação que têm o seu estabelecimento principal num Estado-Membro e mencionadas no artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 devem utilizar:

a) Aviões e helicópteros a motor complexos, em conformidade com as disposições do anexo VI;

b) Outros aviões e helicópteros, em conformidade com o disposto no anexo VII.

6. Os operadores só devem operar uma aeronave ou helicóptero para realizar operações comerciais especializadas de acordo com o disposto nos anexos III e VIII.»;

4) O artigo 6.º é alterado da seguinte forma:

a) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Em derrogação ao disposto no artigo 5.º do presente regulamento, e sem prejuízo do disposto no artigo 18.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) 2018/1139, e na subparte P do anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão (*), relativamente à licença de voo, os voos a seguir indicados devem continuar a ser explorados de acordo com os requisitos especificados no direito nacional do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal ou, se o operador não tiver estabelecimento principal, do lugar onde o operador está estabelecido ou reside:

a) Voos relacionados com a introdução ou a modificação dos tipos de aviões ou helicópteros por entidades de projeto ou de produção no quadro das suas prerrogativas;

b) Voos de aviões ou helicópteros efetuados sem passageiros nem carga, para efeitos de renovação, reparação, verificações de manutenção, inspeção, entrega, exportação ou objetivos semelhantes.

(*) 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).»;

- b) O n.º 4.-A é alterado do seguinte modo:
- i) O prómio 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, a seguir enumeradas, podem ser realizadas em conformidade com o anexo VII:»;
- ii) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Voos de iniciação, salto em paraquedas, operações de reboque de planadores ou voos acrobáticos realizados por uma entidade de formação que tenha o seu estabelecimento principal num Estado-Membro e referida no artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, ou por uma entidade criada com o objetivo de promover os desportos aeronáuticos ou a aviação de recreio, na condição de a aeronave ser operada pela entidade em regime de propriedade ou de locação sem tripulação, de o voo não gerar lucros distribuídos fora da entidade e de, caso estejam envolvidos não membros da entidade, esses voos representarem apenas uma atividade marginal da entidade.»;
- 5) O artigo 10.º é alterado da seguinte forma:
- a) No n.º 1, a numeração de parágrafos é suprimida e o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «É aplicável desde 28 de outubro de 2012.»;
- b) São suprimidos os n.ºs 2 a 6.
- 6) Os anexos I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII são alterados conforme indicado no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Entrada em vigor e aplicação

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

É aplicável a partir de 9 de julho de 2019.

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

Feito em Bruxelas, em 14 de dezembro de 2018.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Os anexos I, II, III, IV, V, VI, 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 6 é suprimido;
- b) O ponto 11-A é suprimido;
- c) São inseridos os seguintes pontos 42-A, 42-B e 42-C:
 - «42-A) “Aplicação EFB”, uma aplicação informática instalada numa plataforma de acolhimento EFB com uma ou mais funções operacionais específicas de apoio às operações de voo;
 - 42-B) “Plataforma de acolhimento EFB”, o equipamento informático que alberga as capacidades computacionais e informáticas de base, incluindo o sistema operativo e o *software* de entrada/saída;
 - 42-C) “Sistema EFB”, o equipamento informático (incluindo qualquer bateria, disposições de conectividade, componentes de entrada/saída e *software* (incluindo bases de dados e o sistema operativo) necessários para suportar as aplicações EFB previstas;»;
- d) É aditado um ponto 44-A) com a seguinte redação:
 - «44-A) “Documentação de voo em formato eletrónico (EFB)”, um sistema eletrónico de informação, constituído por equipamentos e aplicações para os tripulantes de voo, que permite o armazenamento, a atualização, a apresentação e o processamento das funções do EFB para fins de apoio às operações de voo;»;
- e) O ponto 57 é suprimido;
- f) É aditado um ponto 69-A com a seguinte redação:
 - «69-A) “Interface homem-máquina (IHM)”, um componente de determinados dispositivos capaz de lidar com as interações homem-máquina. A interface consiste em *hardware* e *software* que analisam os dados dos utilizadores, devolvendo-lhes os resultados necessários;»;
- g) O ponto 78-A passa a ter a seguinte redação:
 - «78-A) “Condição de falha menor”, uma condição de falha que não reduz significativamente a segurança da aeronave e que envolve ações da tripulação de voo plenamente dentro das suas capacidades;»;
- h) É inserido o seguinte ponto 78-B:
 - «78-B) “Utilização indevida de substâncias”, a utilização de uma ou mais substâncias psicoativas pelos tripulantes de voo e de cabina e outro pessoal crítico para a segurança, de tal modo que:
 - a) Constitui um perigo direto para o utilizador ou põe em risco a vida, a saúde ou o bem-estar de terceiros; e/ou
 - b) Causa ou agrava um problema ou distúrbio profissional, social, mental ou físico;»;
- i) São inseridos os seguintes pontos 96-A e 96-B:
 - «96-A) “EFB portátil”, uma plataforma de acolhimento EFB portátil, utilizada na cabina de pilotagem, que não faz parte da configuração da aeronave certificada;
 - 96-B) “Aparelho eletrónico portátil (PED)”, qualquer tipo de dispositivo eletrónico, tipicamente associado, mas não limitado, à eletrónica de consumo, introduzido a bordo da aeronave pela tripulação, por passageiros ou como parte da carga, não incluído na configuração da aeronave certificada. Inclui qualquer equipamento que possa consumir energia elétrica. A energia elétrica pode ser fornecida a partir de fontes internas, como, por exemplo, baterias (carregáveis ou não recarregáveis) ou os aparelhos podem igualmente ser ligados a fontes de energia específicas da aeronave;»;
- j) São inseridos os seguintes pontos 120-A e 120-B:
 - «120-A) “Aplicação EFB de tipo A”, uma aplicação EFB cujo mau funcionamento ou avaria não produz efeitos a nível da segurança;
 - 120-B) “Aplicação EFB de tipo B”, uma aplicação EFB:
 - a) Cujo mau funcionamento ou avaria sejam classificados como condição de falha menor ou inferior; bem como
 - b) Que não substituem nem duplicam qualquer sistema ou funcionalidade exigidos pela regulamentação em matéria de aeronavegabilidade, espaço aéreo ou operações;»;

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) Na secção ARO.GEN.120, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) A autoridade competente avalia todos os meios de conformidade alternativos propostos por uma organização nos termos:

- 1) Da secção ORO.GEN.120, alínea b, do anexo III (Parte-ORO) do presente regulamento;
- 2) No que respeita aos balões, da secção BOP.ADD.010 do anexo II (Parte-BOP) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão (*); ou
- 3) No que respeita aos planadores, da secção SAO.DEC.100, alínea c), do anexo II (Parte-SAO) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão (**);

analisando a documentação fornecida e, se for considerado necessário, realizando uma inspeção da organização.

Se considerar que os meios de conformidade alternativos cumprem as regras de execução, a autoridade competente deve imediatamente:

- 1) Notificar o requerente de que os meios de conformidade alternativos podem ser aplicados e, se for caso disso, alterar a aprovação, a autorização ou o certificado de operação especializada do requerente em conformidade; bem como
- 2) Notificar a agência do seu conteúdo, incluindo cópia de toda a documentação pertinente;
- 3) Informar os outros Estados-Membros sobre os meios de conformidade alternativos que tenha aprovado.

(*) Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, de 13 de março de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com balões, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 71 de 14.3.2018, p. 10).

(**) Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, de 14 de dezembro de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com planadores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 326 de 20.12.2018, p. 64);

b) Na secção ARO.GEN.345, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Após receber uma declaração de uma organização que realiza ou pretenda realizar atividades para as quais seja prescrita uma declaração, a autoridade competente deve verificar se essa declaração contém todas as informações exigidas:

- 1) Nos termos da secção ORO.DEC.100 do anexo III (Parte-ORO) do presente regulamento;
- 2) No que respeita aos operadores de balões, nos termos da secção BOP.ADD.100 do anexo II (Parte-BOP) do Regulamento (UE) 2018/395; ou
- 3) No que respeita aos operadores de planadores, nos termos da secção SAO.DEC.100 do anexo II (Parte-SAO) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976.

Após ter verificado as informações exigidas, a autoridade competente deve acusar a receção da declaração à organização.»;

c) No apêndice II, o quadro (formulário 139 da AESA) passa a ter a seguinte redação:

«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"/> Outras ⁽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"/>	CAT ⁽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⁾ : min.	
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"/>		
Utilização de aplicações EFB de tipo B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Aeronavegabilidade permanente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Outras ⁽²³⁾				

- (1) Números de telefone e fax da autoridade competente, incluindo o indicativo de país. Indicar o 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 de 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) 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.
- (22) 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.
- (23) 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 4»

3) O anexo III é alterado do seguinte modo:

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

«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 avião monomotor a hélice com uma massa máxima certificada à descolagem (MCTOM) igual a 5 700 kg ou inferior e uma configuração operacional máxima de lugares de passageiros (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;

2) 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) Na subsecção ORO.MLR.101, a parte introdutória passa a ter a seguinte redação:

«Com exceção das operações com aviões monomotor a hélice com uma MOPSC de 5 lugares ou menos, ou com helicópteros monomotor não complexos com uma MOPSC de 5 lugares ou menos com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação, de acordo com as VFR durante o dia, a estrutura de base do manual de operações deve ser a seguinte:»;

- c) Na subsecção ORO.FC.005, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) SECÇÃO 2 estabelece os requisitos adicionais aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial, à exceção das seguintes: 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:
- 1) Aviões monomotor a hélice com uma massa máxima certificada à descolagem de 5 700 kg ou inferior e uma MOPSC de cinco lugares ou inferior; ou
 - 2) Helicópteros diferentes dos helicópteros a motor complexos, monomotor, com uma MOPSC de cinco lugares ou inferior.»;
- d) Na subsecção ORO.FTL.105, o ponto 13 passa a ter a seguinte redação:
- «13) “Tempo de voo”, no caso dos aviões, o tempo decorrido entre o primeiro movimento de saída de uma aeronave do lugar de estacionamento com o objetivo de descolar e a sua imobilização na posição de estacionamento designada, com todos os motores ou hélices desligados.»;
- 4) O anexo IV é alterado do seguinte modo:
- a) É suprimida a subsecção CAT.GEN.105;
- b) É aditada a seguinte subsecção CAT.GEN.MPA.141:
- «CAT.GEN.MPA.141 Utilização de documentação de voo em formato eletrónico (EFB)**
- a) Sempre que uma EFB é utilizada a bordo de uma aeronave, o operador deve certificar-se de que não afeta negativamente o desempenho dos seus sistemas ou equipamentos, ou a capacidade dos tripulantes de voo para operar a aeronave.
- b) O operador não deve utilizar uma aplicação EFB de tipo B a não ser que esta seja aprovada em conformidade com a subparte M do anexo V (Parte SPA).»;
- c) Na subparte A, é suprimida a secção 2;
- d) Na subparte B, é suprimida a secção 2;
- e) Na subsecção CAT.POL.MAB.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Quando a documentação sobre a massa e a centragem for gerada por computador, o operador deve:
- 1) Verificar a integridade dos dados fornecidos, a fim de assegurar que se encontram dentro das limitações do AFM; bem como
 - 2) Especificar as instruções e os procedimentos para a sua utilização no seu manual de operações.»;
- f) Na subsecção CAT.POL.MAB.105, é suprimida a alínea e);
- g) Na subparte C, é suprimida a secção 4;
- h) Na subparte D, é suprimida a secção 3;
- 5) Ao anexo V, é aditada a seguinte subparte M:

«SUBPARTE M

DOCUMENTAÇÃO DE VOO EM FORMATO ELETRÓNICO (EFB)

SPA.EFB.100 Utilização de documentação de voo em formato eletrónico (EFB) — aprovação de operações

- a) O operador de transporte aéreo comercial só deve utilizar uma aplicação EFB de tipo B se lhe tiver sido concedida uma aprovação pela autoridade competente para essa utilização.
- b) A fim de obter a aprovação de operações por parte da autoridade competente para a utilização da aplicação EFB de tipo B, o operador deve dar provas de que:
- 1) Foi realizada uma avaliação dos riscos relacionada com a utilização do aparelho EFB que alberga a aplicação e com esta e as suas funções associadas, identificando os riscos e assegurando que são geridos e mitigados adequadamente;
 - 2) As interfaces homem-máquina do aparelho EFB e da aplicação EFB foram avaliadas em função dos princípios dos fatores humanos;
 - 3) Foi estabelecido um sistema de administração da EFB e de que foram estabelecidos e implementados procedimentos e requisitos de formação para a administração e a utilização do aparelho EFB e da aplicação EFB; estes devem incluir procedimentos para:
 - i) operação da EFB;

- ii) gestão das alterações à EFB;
 - iii) gestão dos dados da EFB;
 - iv) manutenção da EFB; bem como
 - v) segurança da EFB;
- 4) A plataforma de acolhimento EFB é adequada para a utilização prevista da aplicação EFB.
- Esta demonstração deve ser específica da aplicação EFB e da plataforma de acolhimento EFB na qual a aplicação se encontra instalada.»;
- 6) O anexo VI é alterado do seguinte modo:
- a) É aditada a seguinte secção NCC.GEN.131 com a seguinte redação:
«NCC.GEN.131 Utilização de documentação de voo em formato eletrónico (EFB)»
 - a) Sempre que uma EFB é utilizada a bordo de uma aeronave, o operador deve certificar-se de que não afeta negativamente o desempenho dos seus sistemas ou equipamentos, ou a capacidade dos tripulantes de voo para operar a aeronave.
 - b) Antes da utilização de uma aplicação EFB de tipo B, o operador deve:
 - 1) Realizar uma avaliação dos riscos relacionada com a utilização do aparelho EFB que alberga a aplicação e com esta e as suas funções associadas, identificando os riscos e assegurando que são geridos e mitigados adequadamente; a avaliação dos riscos deve abordar os riscos associados à interface homem-máquina do aparelho EFB e da aplicação EFB em causa; bem como
 - 2) Estabelecer um sistema de administração da EFB, incluindo procedimentos e requisitos de formação para a administração e a utilização do aparelho e da aplicação EFB.»;
 - b) Na subsecção NCC.OP.200, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
 - «b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), quando forem realizados voos de treino por uma organização de formação referida no artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, tais situações podem ser simuladas com alunos pilotos a bordo.»;
- 7) O anexo VII é alterado do seguinte modo:
- a) É suprimida a subsecção NCO.GEN.102;
 - b) Na secção NCO.GEN.103, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
 - «a) Ter início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação;»;
 - c) Na subsecção NCO.GEN.105, a alínea a), ponto 4, subalínea iii), passa a ter a seguinte redação:
 - «iii) Os instrumentos e equipamento necessários para a realização do voo estão instalados na aeronave e estão operacionais, salvo se a operação com equipamento inoperacional for permitida pela lista de equipamento mínimo (MEL) ou por outro documento equivalente, se for caso disso, conforme previsto nas subsecções NCO.IDE.A.105 ou NCO.IDE.H.105;»;
 - d) A subsecção NCO.GEN.125 passa a ter a seguinte redação:
«NCO.GEN.125 Aparelhos eletrónicos portáteis»

O piloto-comandante não deve autorizar a utilização a bordo de uma aeronave de aparelhos eletrónicos portáteis (PED), incluindo documentação de voo em formato eletrónico (EFB), que possam afetar adversamente o desempenho dos sistemas e equipamentos da aeronave ou a capacidade da tripulação de voo para operar a aeronave.»;
 - e) Na subsecção NCO.GEN.135, é suprimida a alínea c);
 - f) Na subsecção NCO.OP.120, o título passa a ter a seguinte redação:
«NCO.OP.120 Procedimentos de atenuação do ruído — aviões e helicópteros;»
 - g) É suprimida a subsecção NCO.OP.156;
 - h) Na subsecção NCO.OP.180, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
 - «b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), quando forem realizados voos de treino por uma organização de formação referida no artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, tais situações podem ser simuladas com alunos pilotos a bordo.»;
 - i) Na subsecção NCO.POL.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
 - «b) A pesagem deve ser efetuada pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada.»;

- j) Na secção NCO.IDE.A.160, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Os aviões, à exceção dos aviões ELA 1, devem estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio portátil:
 - 1) Localizado na cabina de pilotagem; bem como
 - 2) Em todos os compartimentos de passageiros separados da cabina de pilotagem, salvo se forem facilmente acessíveis à tripulação de voo.»;
- k) Na subparte D, é suprimida a secção 3;
- 8) O anexo VIII é alterado do seguinte modo:
- a) Na subsecção SPO.GEN.005, a alínea c), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
- «2) Saltos de paraquedas, operações de reboque de planadores ou voos acrobáticos realizados por uma organização de formação que tenha o seu estabelecimento principal num Estado-Membro e referida no artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, ou por uma organização criada com o objetivo de promover os desportos aeronáuticos ou a aviação de recreio, na condição de a aeronave ser operada pela organização em regime de propriedade ou de locação sem tripulação, de o voo não gerar lucros distribuídos fora da organização e de, caso estejam envolvidos não membros da organização, esses voos representarem apenas uma atividade marginal da organização.»;
- b) É suprimida a subsecção SPO.GEN.102;
- c) Na subsecção SPO.GEN.107, a alínea a), ponto 4, subalínea iii), passa a ter a seguinte redação:
- «iii) os instrumentos e equipamento necessários para a realização do voo estão instalados na aeronave e estão operacionais, salvo se a lista de equipamento mínimo (MEL) ou outro documento equivalente autorizarem a realização de operações com equipamento inoperacional, conforme previsto nas subsecções SPO.IDE.A.105 ou SPO.IDE.H.105;»;
- d) É aditada a seguinte secção SPO.GEN.131 com a seguinte redação:
- «SPO.GEN.131 Utilização de documentação de voo em formato eletrónico (EFB)»**
- a) Sempre que uma EFB é utilizada a bordo de uma aeronave, o operador deve certificar-se de que não afeta negativamente o desempenho dos seus sistemas ou equipamentos, ou a capacidade dos tripulantes de voo para operar a aeronave.
 - b) Antes da utilização de uma aplicação EFB de tipo B, o operador deve:
 - 1) Realizar uma avaliação dos riscos relacionada com a utilização do aparelho EFB que alberga a aplicação e com esta e as suas funções associadas, identificando os riscos e assegurando que são geridos e mitigados adequadamente; a avaliação dos riscos deve abordar os riscos associados à interface homem-máquina do aparelho EFB EFB e da aplicação EFB em causa; bem como
 - 2) Estabelecer um sistema de administração da EFB, incluindo procedimentos e requisitos de formação para a administração e a utilização do aparelho e da aplicação EFB.»;
 - e) Na subsecção SPO.GEN.140, é suprimida a alínea c);
 - f) Na subsecção SPO.POL.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
 - «b) A pesagem deve ser efetuada pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada.»;
 - g) Na secção SPO.IDE.A.180, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
 - «a) Os aviões, à exceção dos aviões ELA 1, devem estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio portátil:
 - 1) Localizado na cabina de pilotagem; bem como
 - 2) Em todos os compartimentos da cabina separados da cabina de pilotagem, salvo se forem facilmente acessíveis à tripulação de voo.»;
 - h) Na subparte D, é suprimida a secção 3.
-