

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/1384 DA COMISSÃO**de 24 de julho de 2019**

que altera os Regulamentos (UE) n.º 965/2012 e (UE) n.º 1321/2014 no que diz respeito à utilização das aeronaves que figuram no certificado de operador aéreo para operações não comerciais e operações especializadas, ao estabelecimento de requisitos operacionais para a realização de voos de verificação da manutenção e de regras em matéria de operações não comerciais com tripulação reduzida a bordo, bem como à introdução de atualizações de ordem redacional nos requisitos aplicáveis às operações aéreas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 17.º, n.º 1, e o artigo 31.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾ estabelece regras pormenorizadas para as operações de transporte aéreo comercial («CAT»), para as operações não comerciais de aeronaves a motor complexas e as aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas, para as operações comerciais especializadas e as operações não comerciais especializadas, bem como para determinadas operações comerciais especializadas de alto risco. Essas regras não têm em conta o facto de a mesma aeronave poder realizar vários tipos de operações durante a sua vida útil.
- (2) Por conseguinte, no que respeita à alteração da utilização das aeronaves das operações CAT em operações não comerciais ou operações especializadas, devem ser introduzidas novas regras com vista à utilização contínua dessas aeronaves. Essas regras devem ser suficientemente flexíveis para permitir a utilização da mesma aeronave por operadores que realizam operações não comerciais ou operações especializadas, sem retirar a aeronave do certificado de operador aéreo («COA»). Este novo quadro operacional deve igualmente assegurar uma aplicação harmoniosa e uma supervisão eficaz dessas operações sem comprometer a sua segurança.
- (3) Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012, a autoridade competente deve aprovar os diferentes procedimentos operacionais que o titular de um COA aplica às suas diversas operações não comerciais. Este requisito suscita uma desigualdade de tratamento entre os titulares de COA e os operadores não comerciais para o mesmo tipo de operações, pelo que deve ser suprimido, a fim de assegurar a coerência regulamentar.
- (4) Com base nas recomendações de segurança e nas reações dos Estados-Membros e das partes interessadas, incluindo as inspeções de normalização, a Comissão considera que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser atualizado de modo a refletir o estado da técnica e as melhores práticas no que diz respeito a vários requisitos em matéria de operações aéreas. Devem ser introduzidas alterações de ordem redacional para atualizar várias referências aos regulamentos revogados, nomeadamente aos Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão ⁽³⁾ e Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾. Além disso, há que introduzir aditamentos para clarificar várias disposições em vigor.

⁽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 (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, de 20 de novembro de 2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 315 de 28.11.2003, p. 1).

⁽⁴⁾ 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 Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

- (5) Ocorreram vários acidentes ou incidentes aéreos em voos efetuados com aeronaves que tinham acabado de ser sujeitas a manutenção incompleta ou inadequada ou em voos realizados para verificar se a manutenção da aeronave era adequada («voos de verificação de manutenção»). Tendo em conta o acidente com o Airbus A320-232, ocorrido em 27 de novembro de 2008 ao largo da costa de Canet-Plage (França), o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado para definir com exatidão a categoria de voos e, se for caso disso, fixar os requisitos mínimos para as tripulações de voo e os procedimentos a observar na preparação e na realização desses voos.
- (6) Além disso, devem ser introduzidos requisitos menos rigorosos para as operações não comerciais sem tripulação de cabina das aeronaves com uma configuração operacional máxima de lugares de passageiros (MOPSC) superior a 19 passageiros ou com um máximo de 19 passageiros, desde que sejam observadas determinadas condições. Os operadores apenas devem ser autorizados a aplicar esses requisitos menos rigorosos em conjunto com medidas adequadas que atenuem os riscos de tais operações.
- (7) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 estabelece que os operadores de transporte aéreo comercial devem informar os passageiros e fornecer-lhes um cartão de informação sobre segurança que inclua ilustrações sobre o funcionamento do equipamento e as saídas de emergência a utilizar pelos passageiros. O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve incluir uma nova definição de saídas de emergência.
- (8) Por conseguinte, o anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.
- (9) Quando a utilização de uma aeronave sofre alterações, passando de operações de transporte aéreo comercial para operações não comerciais ou operações especializadas, a responsabilidade pela aeronavegabilidade permanente das aeronaves sujeitas a essa alteração deve continuar a incumbir ao titular do COA. Por conseguinte, os anexos I (parte M) e V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão ⁽⁵⁾ devem ser alterados em conformidade.
- (10) A Agência elaborou um projeto de regras de execução e apresentou-o à Comissão sob a forma de pareceres ⁽⁶⁾ em conformidade com os artigos 75.º e 76.º do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (11) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité a que se refere o artigo 127.º, do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

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

1) No artigo 2.º, o ponto 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. “Operação especializada”, qualquer operação que não seja uma operação de transporte aéreo comercial em que a aeronave é utilizada para realizar atividades especializadas, nomeadamente ligadas à agricultura, construção, fotografia, reconhecimento aéreo, observação e patrulha ou publicidade aérea, ou voos de verificação de manutenção;»;

2) No artigo 6.º, n.º 3, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«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, desde que a aeronave não figure num certificado de operador aéreo ou numa declaração.»;

⁽⁵⁾ Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

⁽⁶⁾ Parecer n.º 04/2017 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 29 de junho de 2017, com vista a um projeto de regulamento da Comissão relativo à revisão das regras sobre as operações aéreas e a aeronavegabilidade permanente e Parecer n.º 01/2017 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 7 de março de 2017, com vista a um projeto de regulamento da Comissão sobre a revisão das regras relativas às operações aéreas no que diz respeito aos voos de verificação no âmbito da manutenção.

3) É aditado o artigo 9.º-AA, com a seguinte redação:

«Artigo 9.º-AA

Requisitos aplicáveis à tripulação de voo no que se refere aos voos de verificação de manutenção

São atribuídos créditos ao piloto que tiver operado, antes de 20 de agosto de 2019, na qualidade de piloto-comandante num voo de verificação de manutenção, de acordo com a definição que consta da subsecção SPO.SPEC.MCF.100 do anexo VIII, considerado como um voo de verificação de manutenção de nível A, a fim de observar o prescrito no ponto SPO.SPEC.MCF.115 a).1. desse anexo. Nesse caso, o operador deve assegurar que o piloto-comandante é informado de quaisquer discrepâncias detetadas entre as práticas de funcionamento estabelecidas até 20 de agosto de 2019 e as obrigações previstas nas secções 5 e 6 da subparte E do anexo VII do presente regulamento, incluindo as decorrentes dos procedimentos conexos estabelecidos pelo operador.»;

4) Os anexos I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII são alterados em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 2.º

Alterações do Regulamento (UE) n.º 1321/2014

Os anexos I (parte M) e V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 são alterados em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 3.º

Entrada em vigor e aplicação

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 24 de julho de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

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

1) O anexo I (parte DEF) é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 17) passa a ter a seguinte redação:

«17) “Helicóptero da categoria A”, um helicóptero multimotor com as características de isolamento dos motores e dos sistemas definidas nas especificações de certificação aplicáveis e capacidade para realizar operações com base em dados de descolagem e de aterragem estabelecidos de acordo com um conceito de falha do motor crítico que garante uma área de superfície designada adequada e uma capacidade de desempenho adequada para prosseguir um voo seguro ou efetuar uma descolagem interrompida em segurança, em caso de falha de motor;»;

b) É aditado um ponto 45.A com a seguinte redação:

«45.A “Saída de emergência”, um ponto de saída de emergência da aeronave, que permite a máxima oportunidade de evacuação da cabina de passageiros e de pilotagem num período de tempo adequado, e que inclui uma porta a nível do pavimento, uma saída pelas janelas ou outro tipo de saída como, por exemplo, a portinhola na cabina de pilotagem e a saída pelo cone da cauda;»;

c) É aditado um ponto 48.A com a seguinte redação:

«48.A “Tripulante de voo”, tripulante titular de uma licença, encarregado de funções essenciais à operação de uma aeronave durante um período de serviço de voo;»;

d) É aditado um ponto 49.A com a seguinte redação:

«49.A “Oficial de operações de voo” ou “despachante de voo”, uma pessoa designada pelo operador para exercer o controlo e a supervisão das operações de voo, com as qualificações adequadas, que apoie, comunique e/ou assista o piloto-comandante na execução segura do voo;»;

e) É aditado um ponto 76.A com a seguinte redação:

«76.A “Voo de verificação de manutenção (MCF)”, um voo de uma aeronave com um certificado de aeronavegabilidade ou com uma licença de voo, efetuado para efeitos de deteção de deficiências ou para verificar o funcionamento de um ou mais sistemas, peças ou equipamentos após manutenção, se o funcionamento dos sistemas, peças ou equipamentos não puder ser estabelecido durante os controlos no solo, realizado em qualquer das seguintes situações:

a) tal como exigido pelo manual de manutenção da aeronave (“AMM”) ou quaisquer outros dados de manutenção emitidos pelo titular da certificação de projeto responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave;

b) após a manutenção, tal como exigido pelo operador ou proposto pela entidade responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave;

c) tal como requerido pela entidade de manutenção para efeitos de controlo de uma retificação de deficiências bem sucedida;

d) com a finalidade de contribuir para a deteção ou a resolução de avarias;»;

f) São inseridos os seguintes pontos 95.A e 95.B:

«95.A “Sistema de dispositivos de transporte de pessoal (PCDS)”, um sistema que inclui um ou mais dispositivos montados num guincho ou gancho de carga ou numa aeronave de asas rotativas durante operações de carga externa humana (“HEC”) ou operações de helicóptero com guincho (“HHO”). Esses dispositivos têm a capacidade estrutural e as características necessárias para transportar os ocupantes no exterior do helicóptero, por exemplo, com arnês de segurança, com ou sem libertação rápida e estropo com um conector, um cesto rígido ou uma gaiola;

- 95.B “Sistema de dispositivo simples de transporte de pessoal (‘PCDS’ simples)”, um PCDS que cumpre as seguintes condições:
- Satisfaz uma norma harmonizada ao abrigo do Regulamento (UE) 2016/425 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) ou da Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (**);
 - Foi concebido para alojar uma única pessoa (por exemplo, um operador de guincho ou gancho, um técnico especializado ou um fotógrafo) no interior da cabina, ou duas pessoas, no máximo, no exterior da cabina;
 - Não se trata de uma estrutura rígida, como uma gaiola, uma plataforma ou um cesto;

(*) Regulamento (UE) 2016/425 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, relativo aos equipamentos de proteção individual e que revoga a Diretiva 89/686/CEE do Conselho (JO L 81 de 31.3.2016, p. 51).

(**) Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas, e que altera a Diretiva 95/16/CE (JO L 157 de 9.6.2006, p. 24).»;

g) É aditado um ponto 103.B:

«103.B “Regras do ar”, as regras estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão (*);

(*) Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1).»;

2) O anexo II (parte ARO) é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção ARO.GEN.120 é alterada do seguinte modo:

i) as alíneas a), b) e c) passam a ter a seguinte redação:

«a) A Agência elabora os meios de conformidade aceitáveis (“AMC”) que podem ser utilizados para estabelecer a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os seus atos delegados e de execução.

b) É permitido utilizar meios de conformidade alternativos para estabelecer a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os seus atos delegados e de execução.

c) A autoridade competente deve estabelecer um sistema para avaliar, de uma forma coerente, se os meios de conformidade alternativos utilizados, quer por ela própria quer pelas organizações e pessoas sob a sua supervisão cumprem o Regulamento (CE) n.º 2018/1139 e os seus atos delegados e de execução. Esse sistema deve incluir procedimentos de limitação, revogação ou alteração dos meios de conformidade alternativos aprovados, se a autoridade competente tiver demonstrado que esses meios de conformidade alternativos não estão em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os atos delegados e de execução adotados com base no mesmo.»;

ii) No terceiro parágrafo da alínea d), o ponto (3) é suprimido;

b) Na subsecção ARO.GEN.135, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), a autoridade competente deve implantar um sistema de recolha, análise e divulgação adequadas das informações de segurança.

(*) Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18).»;

c) Na subsecção ARO.GEN.300, alínea a), o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:

«2) O cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis às organizações por ela certificadas, às operações especializadas por ela autorizadas e às organizações das quais recebeu uma declaração;»;

- d) Na subsecção ARO.GEN.350, alínea d), o ponto 4) passa a ter a seguinte redação:
- «4) A autoridade competente mantém um registo de todas as constatações que tenha emitido ou que lhe tenham sido comunicadas em conformidade com a alínea e) e, conforme aplicável, das medidas de fiscalização que tenha aplicado, bem como de todas as medidas corretivas aplicadas e das respetivas datas de conclusão.»;
- e) A subsecção ARO.OPS.110 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) A subsecção ORO.AOC.110, alínea e), no caso da cedência em locação sem tripulação de uma aeronave a qualquer operador, exceto nos casos especificados na subsecção ORO.GEN.310 do anexo III;»;
- ii) a alínea b) é alterada do seguinte modo:
- O ponto 2) passa a ter a seguinte redação:
- «2) O locador for objeto de uma proibição de operação, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (*);
- (*) Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE (JO L 344 de 27.12.2005, p. 15);
- É aditado o ponto 3), com a seguinte redação:
- «3) A aprovação emitida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão (*) foi suspensa, revogada ou devolvida.
- (*) Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 133 de 6.5.2014, p. 12).»;
- iii) Na alínea a), os pontos 1) e 2) passam a ter a seguinte redação:
- «1) A coordenação adequada com a autoridade competente responsável pela supervisão contínua da aeronave, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão (*), ou pelas operações da aeronave, caso se trate de entidades diferentes;
- 2) A aeronave é retirada em tempo útil do COA do operador, com exceção dos casos especificados na subsecção ORO.GEN.310 do anexo III.
- (*) Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).»;
- f) Na subsecção ARO.OPS.150, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Se estiver satisfeita com a avaliação dos riscos e com os SOP, a autoridade competente de que depende o operador deve emitir a aprovação em conformidade com disposto no apêndice IV. A aprovação pode ter um prazo limitado ou ilimitado. Deve indicar em que condições um operador é autorizado a realizar uma ou mais operações comerciais especializadas de alto risco.»;
- g) Na subsecção ARO.OPS.200, alínea b), o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:
- «2) Da lista de aprovações específicas, conforme estabelecido no apêndice III, para as operações não comerciais e para as operações especializadas.»;
- h) Na subsecção ARO.RAMP.105, alínea b), o ponto 5) passa a ter a seguinte redação:
- «5) As aeronaves utilizadas por um operador de um país terceiro que realiza pela primeira vez operações com destino ao território abrangido pelas disposições do Tratado, nesse território ou com partida do mesmo, ou cuja aprovação, emitida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 452/2014, seja objeto de restrições ou restabelecida após suspensão ou cancelamento.»;

- i) Na subsecção ARO.RAMP.115, alínea b), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) Manter válidas as qualificações mediante a participação em ações de formação periódica e a realização de, no mínimo, 12 inspeções por ano civil.»;
- j) A subsecção ARO.RAMP.125 é alterada do seguinte modo:
- i) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) As inspeções na plataforma de estacionamento devem ser realizadas de forma harmonizada»;
- ii) a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Concluída a inspeção na plataforma de estacionamento, o piloto-comandante ou, na sua ausência, qualquer outro membro da tripulação de voo ou um representante do operador deve ser informado dos resultados da inspeção.»;
- k) Na subsecção ARO.RAMP.140, alínea d), o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:
- «2) Da obtenção de uma licença de voo em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, no caso das aeronaves matriculadas num Estado-Membro»;
- l) Na subsecção ARO.RAMP.150, alínea a), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
- «1) Das informações referidas na secção ARO.RAMP.145.»;
- m) Os apêndices I a IV passam a ter a seguinte redação:

«Apêndice I

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (Plano de certificação de operadores aéreos)		
Tipos de operação: Transporte aéreo comercial (CAT) <input type="checkbox"/> Passageiros; <input type="checkbox"/> Carga; <input type="checkbox"/> Outros ⁽¹⁾ : _____		
(4)	Estado do operador ⁽²⁾	(5)
	Autoridade emissora ⁽³⁾	
COA # ⁽⁶⁾ :	Nome do operador ⁽⁷⁾ :	Pontos de contacto operacionais: ⁽⁹⁾ os dados de contacto dos gestores operacionais constam de _____ ⁽¹²⁾ .
	Designação comercial ⁽⁸⁾ :	
	Endereço do operador ⁽¹⁰⁾ :	
	Telefone ⁽¹¹⁾ :	
	Fax:	
	Correio eletrónico:	
Este certificado atesta que _____ ⁽¹³⁾ está autorizado(a) a realizar operações aéreas comerciais, conforme definido nas especificações operacionais em anexo, em conformidade com o manual de operações, anexo V, do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os seus atos delegados e de execução.		
Data de emissão ⁽¹⁴⁾ :	Nome e assinatura ⁽¹⁵⁾ :	
	Título:	
⁽¹⁾ Indicar o tipo de transporte. ⁽²⁾ Substituído pelo nome do Estado do operador. ⁽³⁾ Substituído pela identificação da autoridade competente que emitiu o certificado. ⁽⁴⁾ A preencher pela autoridade competente. ⁽⁵⁾ A preencher pela autoridade competente. ⁽⁶⁾ Referência da aprovação, conforme emitida pela autoridade competente. ⁽⁷⁾ Substituído pelo nome de registo do operador. ⁽⁸⁾ Designação comercial do operador, caso seja diferente. Inserir "Dba" (Doing business as — "exercendo a sua atividade como") antes da designação comercial.		

(⁹) Os dados de contacto incluem os números de telefone e fax (com o indicativo do país) e o endereço de correio eletrónico (caso exista), através dos quais os gestores operacionais podem ser imediatamente contactados para questões relacionadas com as operações de voo, a aeronavegabilidade, as competências dos membros das tripulações de voo e de cabina, as mercadorias perigosas e outras questões pertinentes.

(¹⁰) Endereço do estabelecimento principal do operador.

(¹¹) Números de telefone e fax (incluindo o indicativo do país) do estabelecimento principal do operador. Endereço de correio eletrónico, caso exista.

(¹²) Identificação do documento verificado, conservado a bordo, com os dados de contacto, acompanhado da referência ao parágrafo ou página pertinente. Por exemplo: "Os dados de contacto ... constam do manual de operações, disposições gerais/de base, capítulo 1, secção 1.1"; ou "... constam das especificações operacionais, página 1"; ou "... constam de um anexo ao presente documento".

(¹³) Nome de registo do operador.

(¹⁴) Data de emissão do COA (dd-mm-aaaa).

(¹⁵) Título, nome e assinatura do representante da autoridade competente. O COA pode também ter apostado um carimbo oficial.

Formulário 138 da AESA — Versão 2

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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	COA (¹¹) ...	
Descolagem			RVR (¹²): m	
Aproximação e aterragem			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 para serviços de emergência médica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicópteros no mar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formação dos membros 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)	
Outros ⁽²³⁾				
<p>(1) Números de telefone e fax da autoridade competente, incluindo o indicativo de país. Endereço de correio eletrónico, caso exista.</p> <p>(2) Número de certificado de operador aéreo (COA) que lhe está associado.</p> <p>(3) Nome de registo e designação comercial do operador, se forem diferentes. Inserir "DbA" ("exercendo a sua atividade como") antes da designação comercial.</p> <p>(4) Data de emissão das especificações operacionais (dd-mm-aaaa) e assinatura do representante da autoridade competente.</p> <p>(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).</p> <p>(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.</p> <p>(7) Outro tipo de transporte a especificar (por exemplo, serviço de emergência médica).</p> <p>(8) Área(s) geográfica(s) de operação autorizada (por coordenadas geográficas ou rotas específicas, região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).</p> <p>(9) Limitações especiais aplicáveis (por exemplo, apenas VFR, apenas operações diurnas, etc.).</p> <p>(10) Utilizar esta coluna para indicar os critérios mais permissivos para cada aprovação ou o tipo de aprovação (incluindo os critérios adequados).</p> <p>(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. Inserir uma linha para cada categoria de aproximação.</p> <p>(12) RVR mínimo de descolagem aprovado, em metros. Se tiverem sido concedidas várias aprovações, utilizar uma linha para cada aprovação.</p> <p>(13) A caixa "Não Aplicável" (N/A) só pode ser assinalada se o teto máximo da aeronave for inferior a FL290.</p> <p>(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.</p> <p>(15) Pode também ser indicada a distância-limiar (em milhas náuticas), bem como o tipo de motor.</p>				

- (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 ou 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). Essa 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 por assegurar que a aeronavegabilidade permanente é gerida em conformidade com o 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 ou 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).

Formulário 139 da AESA — versão 5

Apêndice III

Lista de aprovações específicas

Operações não comerciais

Operações especializadas

(sujeitas às condições especificadas na aprovação e constantes do manual de operações ou do manual de operações do piloto)

Autoridade emissora (1):		
Lista de aprovações específicas # (2):		
Nome do operador:		
Data (3):		
Assinatura:		
Modelo e matrícula da aeronave (4):		
Tipos de operações especializadas (SPO), quando aplicável: <input type="checkbox"/> (5) ...		
Aprovações específicas (6):	Especificação (7)	Observações
...		
...		

...		
...		
<p>(1) Nome e dados de contacto.</p> <p>(2) Número associado.</p> <p>(3) Data das aprovações específicas (dd-mm-aaaa) e assinatura do representante da autoridade competente.</p> <p>(4) Designação CAST (Equipa de Segurança da Aviação Comercial)/OACI da marca, modelo e série, ou série de referência da aeronave, caso tenha sido designada uma série (ex., Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). A taxonomia CAST/OACI encontra-se disponível no seguinte endereço: http://www.intlaviationstandards.org/ As matrículas devem ser incluídas na lista de aprovações específicas ou no manual de operações. Neste último caso, a lista de aprovações específicas deve remeter para a página correspondente do manual de operações.</p> <p>(5) Especificar o tipo de operação, por exemplo, agricultura, construção, fotografia, vigilância, observação e patrulhamento, publicidade aérea, voos de verificação da manutenção.</p> <p>(6) Lista de todas as operações aprovadas, por exemplo, transporte de mercadorias perigosas, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.</p> <p>(7) Lista dos critérios mais permissivos para cada aprovação, por exemplo, a altura de decisão e o RVR mínimo para a CAT II.</p>		

Formulário 140 da AESA — Versão 2

Apêndice IV

AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÕES COMERCIAIS ESPECIALIZADAS DE ALTO RISCO	
Autoridade emissora: ⁽¹⁾ Autorização n.º: ⁽²⁾	
Nome do operador: ⁽³⁾ Endereço do operador: ⁽⁴⁾ Telefone: ⁽⁵⁾ Fax: Correio eletrónico:	
Modelo e matrícula da aeronave: ⁽⁶⁾	
Operação especializada autorizada: ⁽⁷⁾	
Área ou local de operação autorizados: ⁽⁸⁾	
Limitações especiais: ⁽⁹⁾	
Confirma-se que _____ está autorizado a realizar operações comerciais especializadas de alto risco nos termos da presente autorização, dos procedimentos operacionais normalizados do operador, do anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos seus atos delegados e de execução.	
Data de emissão ⁽¹⁰⁾ :	Nome e assinatura ⁽¹¹⁾ : Título:
<p>(1) Nome e dados de contacto da autoridade competente.</p> <p>(2) Número de autorização associado.</p> <p>(3) Nome de registo e designação comercial do operador, se forem diferentes. Inserir "Dbá" ("exercendo a sua atividade como") antes da designação comercial.</p> <p>(4) Endereço do estabelecimento principal do operador.</p> <p>(5) Números de telefone e fax (incluindo o indicativo do país) do estabelecimento principal do operador. Endereço de correio eletrónico, caso exista.</p>	

- (⁶) Designação CAST (Equipa de Segurança da Aviação Comercial)/OACI da marca, modelo e série, ou série de referência da aeronave, caso tenha sido designada uma série (ex., Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). A taxonomia CAST/OACI encontra-se disponível no seguinte endereço: <http://www.intlaviationstandards.org>. As matrículas devem ser incluídas na lista de aprovações específicas ou no manual de operações. Neste último caso, a lista de aprovações específicas deve remeter para a página correspondente do manual de operações.
- (⁷) Especificar o tipo de operação, por exemplo, agricultura, construção, fotografia, vigilância, observação e patrulhamento, publicidade aérea, voos de verificação da manutenção.
- (⁸) Área(s) geográfica(s) ou local(ais) de operação autorizados (por coordenadas geográficas ou região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).
- (⁹) Limitações especiais aplicáveis (por exemplo, apenas VFR, apenas operações diurnas, etc.).
- (¹⁰) Data da autorização (dd/mm/aaaa).
- (¹¹) Título, nome e assinatura do representante da autoridade competente. A autorização pode também ter apostado um carimbo oficial.

Formulário 151 da AESA — Versão 2»;

- n) Os apêndices V e VI são suprimidos.
- 3) O anexo III (parte ORO) é alterado do seguinte modo:
- a) Na subsecção ORO.GEN.110, a alínea h) passa a ter a seguinte redação:
- «h) O operador deve estabelecer listas de verificação para cada tipo de aeronave, que devem ser utilizadas pelos membros da tripulação em todas as fases do voo sob condições normais, anormais ou de emergência, de modo a garantir o cumprimento dos procedimentos operacionais constantes do manual de operações. A criação e a utilização das listas de verificação devem respeitar os princípios inerentes aos fatores humanos e ter em conta a documentação pertinente mais recente publicada pelo fabricante da aeronave.»;
- b) Na subsecção ORO.GEN.135, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) O certificado do operador permanece válido nas seguintes condições:
- 1) O operador deve cumprir os requisitos pertinentes estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos seus atos delegados e de execução, tendo em conta as disposições relativas ao tratamento das constatações especificadas na subsecção ORO.GEN.150 do presente anexo;
 - 2) A autoridade competente deve ter acesso às instalações do operador, conforme definido na subsecção ORO.GEN.140 do presente anexo, com vista a determinar o cumprimento permanente dos requisitos pertinentes previstos no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos seus atos delegados e de execução;
 - 3) O certificado não deve ser objeto de renúncia ou cancelamento.»;
- c) Na subsecção ORO.GEN.140, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Para efeitos do controlo do cumprimento dos requisitos pertinentes do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos seus atos delegados e de execução, o operador deve facultar o acesso, a qualquer momento, às suas instalações, aeronaves, documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material pertinente para as suas atividades sujeitas a certificação, ou a autorização SPO ou a declaração, quer se trate de atividades contratadas ou não, a qualquer pessoa autorizada pela:
- 1) Autoridade competente, conforme previsto na secção ORO.GEN.105 do anexo III do presente regulamento;
 - 2) Autoridade que age ao abrigo do disposto nas secções ARO.GEN.300, alíneas d) e e), ou na subparte RAMP do anexo II do presente regulamento.»;

- d) A subsecção ORO.GEN.160 é alterada do seguinte modo:
- i) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) O operador comunica à autoridade competente e a qualquer outra organização que o Estado do operador considere dever ser informada, todos os acidentes, incidentes graves e ocorrências, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) e no Regulamento (UE) n.º 376/2014.
- (*) 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).»;
- ii) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010 e no Regulamento (UE) n.º 376/2014, os relatórios referidos nas alíneas a) e b) devem ser elaborados na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente e incluir todas as informações pertinentes sobre situações que sejam do conhecimento do operador.»;
- e) Na subsecção ORO.GEN.205, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Quando da contratação ou aquisição de qualquer serviço ou produto no âmbito da sua atividade, o operador deve assegurar o cumprimento dos requisitos seguintes:
- 1) Os serviços ou produtos contratados ou comprados cumprem os requisitos aplicáveis;
 - 2) O sistema de gestão do operador têm em conta os perigos para a segurança da aviação associados aos serviços ou produtos contratados ou comprados.»;
- f) Na subparte GEN, é aditada a seguinte secção 3:

«Secção 3

Requisitos organizacionais adicionais

ORO.GEN.310 Utilização de aeronaves que figuram num COA para operações não comerciais e operações especializadas

- a) As aeronaves que figuram no COA de um operador podem continuar a constar do COA se forem operadas numa das seguintes situações:
- 1) Pelo próprio titular do COA, para operações especializadas em conformidade com o anexo VIII (parte SPO);
 - 2) Por outros operadores, para operações não comerciais com aeronaves a motor ou para operações especializadas realizadas em conformidade com o anexo VI (parte NCC), com o anexo VII (parte NCO) ou com o anexo VIII (parte SPO), desde que a aeronave seja utilizada por um período contínuo não superior a 30 dias.
- b) Quando a aeronave for utilizada em conformidade com a alínea a)2., o titular do COA que fornece a aeronave e o operador que a utiliza devem estabelecer um procedimento:
- 1) Que identifique claramente o operador responsável pelo controlo operacional de cada voo e que descreva a forma como o controlo operacional é transferido entre ambos;
 - 2) Que descreva o processo de transferência da aeronave para o titular do COA.

Esse procedimento deve ser incluído no manual de operações de cada operador ou num contrato celebrado entre o titular do COA e o operador que utiliza a aeronave em conformidade com a alínea a)2. O titular do COA deve estabelecer um modelo desse contrato. A subsecção ORO.GEN.220 é aplicável aos registos desses contratos.

O titular do COA e o operador que utiliza a aeronave em conformidade com a alínea a)2. devem assegurar que o processo é comunicado ao pessoal competente.

- c) O titular do COA deve apresentar à autoridade competente o procedimento referido na alínea b) para aprovação prévia.

O titular do COA deve chegar a acordo com a autoridade competente sobre os meios e a frequência da prestação de informações sobre as transferências de controlo operacional nos termos da subsecção ORO.GEN.130, alínea c).

- d) A aeronavegabilidade permanente da aeronave utilizada em conformidade com a alínea a) deve ser gerida pela entidade responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave incluída no COA, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014.

- e) O titular do COA que fornece a aeronave em conformidade com a alínea a) deve:

- 1) Indicar no seu manual de operações a matrícula da aeronave fornecida e o tipo de operações efetuadas com essa aeronave;
- 2) Manter-se informado em todas as circunstâncias e manter um registo de cada operador que detenha o controlo operacional da aeronave num determinado momento até que a aeronave seja devolvida ao titular do COA;
- 3) Assegurar que as medidas de identificação e avaliação do perigo, bem como as medidas de atenuação dos riscos abrangem todas as operações conduzidas com essas aeronaves.

- f) No que respeita às operações no âmbito do anexo VI (parte NCC) e do anexo VIII (parte SPO), o operador que utiliza a aeronave em conformidade com a alínea a) deve assegurar:

- 1) Que todos os voos efetuados sob o seu controlo operacional sejam registados na caderneta técnica da aeronave;
- 2) Que não se efetuem quaisquer alterações nos sistemas ou na configuração da aeronave;
- 3) Que qualquer anomalia ou avaria técnica que ocorra enquanto a aeronave estiver sob o seu controlo operacional seja notificada à CAMO do titular do COA;
- 4) Que o titular do COA receba uma cópia de qualquer notificação de ocorrências relacionada com os voos efetuados pela aeronave em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 e com o Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 da Comissão (*).

(*) Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 da Comissão, de 29 de junho de 2015, que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 163 de 30.6.2015, p. 1).»;

- g) Na subsecção ORO.AOC.110, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«Tomada em locação com tripulação (“Wet lease-in”)

- c) O requerente de uma aprovação para tomada em locação de uma aeronave com tripulação, de um operador de um país terceiro, deve demonstrar à autoridade competente que:

- 1) O operador do país terceiro é titular de um COA válido emitido nos termos do anexo 6 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional;
- 2) As normas de segurança do operador do país terceiro no que respeita à aeronavegabilidade permanente e às operações aéreas são equivalentes aos requisitos aplicáveis estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 1321/2014 e pelo presente regulamento; e
- 3) A aeronave dispõe de um CofA normalizado, emitido em conformidade com o anexo 8 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.»;

- h) A subsecção ORO.AOC.125 passa a ter a seguinte redação:

«ORAOC.125 Operações não comerciais de aeronaves enumeradas nas AOC pelo titular de um COA

- a) Os titulares de COA podem realizar operações não comerciais em conformidade com o anexo VI (parte NCC) ou com o anexo VII (parte NCO) com aeronaves que constem das especificações de operação do respetivo COA ou do respetivo manual de operações, desde que descrevam detalhadamente as referidas operações no manual de operações, e incluam:

- 1) A definição dos requisitos aplicáveis;

- 2) A identificação clara das eventuais diferenças entre os procedimentos operacionais utilizados nas operações CAT e nas operações não comerciais;
 - 3) A forma de garantir que todo o pessoal envolvido nas operações está plenamente familiarizado com os procedimentos associados.
- b) Os titulares de COA devem cumprir os seguintes requisitos:
- 1) O anexo VIII (parte SPO) quando efetuam voos de verificação da manutenção com aeronaves a motor complexas;
 - 2) O anexo VII (parte NCO) quando efetuam voos de verificação da manutenção com aeronaves a motor complexas.
- c) Os titulares de COA que realizam as operações a que se referem as alíneas a) e b) não são obrigados a apresentar uma declaração em conformidade com o disposto no presente anexo.
- d) Os titulares de COA devem especificar o tipo de voo, constante do manual de operações, nos documentos relativos ao voo (plano de voo operacional, folha de carga e outros documentos equivalentes).»;
- i) Na subsecção ORO.AOC.135, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Nos termos da subsecção ORO.GEN.210, alínea b), o operador deve nomear as pessoas responsáveis pela gestão e supervisão das seguintes áreas:
- 1) Operações de voo;
 - 2) Formação dos membros da tripulação;
 - 3) Operações no solo;
 - 4) Aeronavegabilidade permanente ou contrato de gestão da aeronavegabilidade permanente, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014, consoante o caso.»;
- j) Na subsecção ORO.SPO.100, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Os operadores comerciais especializados devem obter aprovação prévia da autoridade competente e satisfazer as condições abaixo indicadas:
- 1) Tomada em locação com tripulação de uma aeronave de um operador de um país terceiro:
 - i) as normas de segurança do operador de um país terceiro no que respeita à aeronavegabilidade permanente e às operações aéreas são equivalentes aos requisitos aplicáveis estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 1321/2014 (*) e pelo presente regulamento;
 - ii) a aeronave dispõe de um operador de um país terceiro é titular de um CofA normalizado, emitido em conformidade com o anexo 8 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional;
 - iii) o período da tomada em locação com tripulação não excede sete meses em qualquer período de 12 meses consecutivos;
 - 2) Tomada em locação sem tripulação de uma aeronave matriculada num país terceiro:
 - i) foi identificada uma necessidade operacional que não pode ser satisfeita através da locação de uma aeronave registada na União;
 - ii) o período da locação sem tripulação não excede sete meses em qualquer período de 12 meses consecutivos;
 - iii) as normas de segurança da aeronave do país terceiro no que respeita à aeronavegabilidade permanente são equivalentes aos requisitos aplicáveis estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 1321/2014;
 - iv) a aeronave está equipada em conformidade com o anexo VIII [parte SPO].

(*) Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).»;

- k) A subsecção ORO.CC.100 passa a ter a seguinte redação:

«ORO.CC.100 Número e composição da tripulação de cabina

- a) no caso das operações de aeronaves com uma MOPSC superior a 19 lugares em que é realizado o transporte de um ou mais passageiros, deve ser designado pelo menos um tripulante de cabina.

- b) Para efeitos do disposto na alínea a), o número mínimo de membros da tripulação de cabina deve ser o maior dos seguintes:
- 1) O número de tripulantes de cabina estabelecido durante o processo de certificação da aeronave em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis para a configuração da cabina da aeronave usada pelo operador;
 - 2) Se o número previsto no ponto 1) não tiver sido definido, o número de membros da tripulação de cabina estabelecido no decurso do processo de certificação da aeronave para a configuração máxima aprovada de lugares de passageiros menos 1, por cada múltiplo inteiro de 50 lugares de passageiros da configuração de cabina da aeronave usada pelo operador abaixo da capacidade máxima de lugares aprovada;
 - 3) Um tripulante de cabina para cada 50, ou fração de 50, lugares de passageiros instalados no mesmo nível da aeronave a ser operada;
- c) No caso das operações para as quais é destacado mais de um tripulante de cabina, o operador deve nomear um responsável perante o piloto-comandante/comandante.
- d) Em derrogação da alínea a), as operações não comerciais com aeronaves com uma MOPSC superior a 19 lugares podem ser realizadas sem um membro de tripulação de cabina, sob reserva de aprovação prévia pela autoridade competente. Para obter a aprovação, o operador deve assegurar que se encontram preenchidas todas as seguintes condições:
- 1) Há, no máximo, 19 passageiros a bordo;
 - 2) O operador desenvolveu procedimentos para essa operação.»
- l) A subsecção ORO.CC.205 passa a ter a seguinte redação:

«ORO.CC.205 Redução do número de membros da tripulação de cabina durante as operações no solo e em circunstâncias imprevistas

- a) Sempre que haja passageiros a bordo de uma aeronave, deve estar presente no compartimento de passageiros o número mínimo de tripulantes de cabina prontos a agir previsto na secção ORO.CC.100;
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), o número mínimo de tripulantes de cabina pode ser inferior num dos seguintes casos:
- 1) Durante as operações normais da aeronave no solo, sem que esteja em curso qualquer operação de reabastecimento/extração de combustível, num local de estacionamento; ou
 - 2) Em circunstâncias imprevistas, se o número de passageiros transportado no voo for reduzido. Nesse caso, uma vez concluído o voo, deve ser apresentado um relatório à autoridade competente;
 - 3) Para permitir um período de repouso durante a fase de cruzeiro, quer em conformidade com a subsecção ORO.FTL.205, alínea e), ou como medida de atenuação da fadiga aplicada pelo operador.
- c) Para efeitos das alíneas b).1) e b).2), o manual de operações deve estabelecer procedimentos que satisfaçam as seguintes condições:
- 1) É garantido um nível de segurança equivalente com um número reduzido de tripulantes de cabina, em especial no que respeita à evacuação dos passageiros;
 - 2) A tripulação de cabina reduzida inclui um chefe de cabina, conforme especificado na secção ORO.CC.200;
 - 3) É obrigatório, pelo menos, um tripulante de cabina para cada 50, ou fração de 50, passageiros presentes no mesmo nível da aeronave;
 - 4) No caso das operações normais no solo realizadas com aeronaves que exigem mais do que um tripulante de cabina, o número definido nos termos do ponto 3), deve ser aumentado até incluir um tripulante de cabina por cada par de saídas de emergência no nível principal.
- d) Para efeitos da alínea b).3), o operador deve:
- 1) Proceder a uma avaliação dos riscos para determinar o número de membros da tripulação de cabina que devem estar presentes e prontos a atuar em permanência durante as fases de cruzeiro;
 - 2) Identificar medidas destinadas a atenuar os efeitos de um número reduzido de membros da tripulação de cabina presentes e prontos a atuar durante as fases de cruzeiro;

- 3) Definir nos manuais de operações procedimentos específicos, nomeadamente no que respeita ao repouso a bordo do chefe de cabina, que assegurem, a qualquer momento, o tratamento adequado dos passageiros e a gestão eficaz de qualquer situação anormal ou de emergência;
- 4) Especificar, no plano de especificação do tempo de voo, em conformidade com o disposto na subsecção ORO.FTL.125, as condições em que pode ser previsto o repouso a bordo dos membros da tripulação de cabina.»;

m) O apêndice I passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice I

Declaração					
em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, relativo às operações aéreas					
Operador					
Nome:					
Local de estabelecimento principal do operador ou, se o operador não tiver estabelecimento principal, local de estabelecimento ou de residência e local a partir do qual é efetuada a gestão das operações:					
Nome e dados de contacto do administrador responsável:					
Operações de aeronaves					
Data de início das operações ou data de aplicabilidade da alteração:					
Dados sobre a aeronave, a operação e a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente ⁽¹⁾ :					
Aeronave MSN	Tipo de aeronave	Registo da aeronave ⁽²⁾	Base principal	Tipo(s) de operação ⁽³⁾	Organismo responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente ⁽⁴⁾
Se for caso disso, dados das aprovações obtidas (anexar à declaração uma lista das aprovações específicas, incluindo as concedidas por um país terceiro, se aplicável).					
Quando aplicável, pormenores das autorizações de operações especializadas (anexar autorizações, se for caso disso).					
Se for caso disso, lista de meios de conformidade alternativos, com as referências aos MCA que substituem (anexar os meios de conformidade alternativos (AltMOC) à declaração).					
Declarações					
<input type="checkbox"/> O operador cumpre e continuará a cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho e os requisitos do Regulamento (UE) n.º 965/2012.					
<input type="checkbox"/> A documentação do sistema de gestão, incluindo o manual de operações, reflete os requisitos aplicáveis estabelecidos no anexo III (parte ORO), no anexo V (parte SPA), no anexo VI (parte NCC) ou no anexo VIII (parte SPO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, e todos os voos são realizados em conformidade com as disposições do manual de operações, prescritas no anexo III, subsecção ORO.GEN.110, alínea b), do mesmo regulamento.					

<input type="checkbox"/> Todas as aeronaves operadas são detentoras de um certificado de aeronavegabilidade válido em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão ou cumprem os requisitos específicos de aeronavegabilidade aplicáveis às aeronaves matriculadas num país terceiro e sujeitas a um acordo de locação.
<input type="checkbox"/> Todos os membros da tripulação de voo titulares de uma licença em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, como exigido na subsecção ORO.FC.100, alínea c), do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012, e os membros da tripulação de cabina, se for caso disso, recebem formação em conformidade com a subparte CC do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012.
<input type="checkbox"/> (Se aplicável) O operador aplicou e demonstrou a conformidade com uma norma industrial reconhecida oficialmente. Referência da norma: Organismo de certificação: Data da última auditoria de conformidade:
<input type="checkbox"/> O operador notifica a autoridade competente de qualquer alteração das operações que afete a sua conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os requisitos do Regulamento de Execução (UE) n.º 965/2012, tal como se declara à autoridade competente através da presente declaração, e de qualquer alteração das informações e das listas relativas aos meios de conformidade alternativos (AltMOC), constantes da presente declaração e em anexo à mesma, tal como requerido na subsecção ORO.GEN.120, alínea c), do anexo II.
<input type="checkbox"/> O operador atesta a exatidão das informações constantes da presente declaração.
Data, nome e assinatura do administrador responsável
<p>(1) Se não houver espaço suficiente na declaração para incluir todas as informações, estas deverão constar de um anexo separado. O anexo deve ser datado e assinado.</p> <p>(2) Se a aeronave também estiver registada junto de um titular de COA, indicar o número de COA do titular do COA.</p> <p>(3) “Tipo(s) de operação”, o tipo de operações realizadas com esta aeronave, por exemplo, operações não comerciais ou operações especializadas, tais como voos no âmbito da fotografia aérea, da publicidade aérea, de meios de comunicação social, de serviços de televisão ou de cinema, de operações com paraquedas, <i>skydiving</i>, ou controlos de manutenção.</p> <p>(4) As informações sobre a entidade responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente devem incluir o nome da entidade, o endereço e a referência de homologação.»;</p>

4) O anexo IV (parte CAT) é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção CAT.GEN.MPA.105 é alterada do seguinte modo:

i) a alínea a) é alterada do seguinte modo:

— Os pontos 12) e 13) passam a ter a seguinte redação:

«12) Certifica-se de que a inspeção pré-voo foi efetuada de acordo com os requisitos do anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014;

13) Certifica-se da facilidade de acesso e de utilização imediata do equipamento de emergência;»;

— É aditado o ponto 14), com a seguinte redação:

«14) Regista, no termo do voo, os dados de utilização e todas as deficiências conhecidas ou presumidas da aeronave na caderneta técnica ou no diário de bordo da aeronave, a fim de garantir a continuidade da segurança do voo.»;

ii) é aditada a seguinte alínea e):

«e) O comandante deve, logo que possível, informar os serviços de tráfego aéreo (ATS) competentes sobre eventuais condições meteorológicas ou de voo perigosas que tenha observado e que sejam suscetíveis de afetar a segurança de outras aeronaves.»;

- b) A subsecção CAT.GEN.MPA.150 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.GEN.MPA.150 Amaragem — aviões

O operador só deve realizar operações com aviões configurados para mais de 30 lugares de passageiros em voos sobre a água a uma distância de terra adequada para uma aterragem de emergência, superior a 120 minutos à velocidade de cruzeiro ou a 400 milhas náuticas, conforme o valor que for menor, se os aparelhos cumprirem os requisitos de amaragem estabelecidos na especificação ou nas especificações de certificação aplicáveis.»

- c) Na subsecção CAT.GEN.MPA.180, alínea a), o ponto 10) passa a ter a seguinte redação:

«10) Caderneta técnica da aeronave, em conformidade com o anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014»;

- d) A subsecção CAT.GEN.MPA.210 passa a ter a seguinte redação:

«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 2023;
- 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 2023.».

- e) Na subsecção CAT.OP.MPA.170, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Têm à sua disposição um folheto com instruções de segurança, que inclui ilustrações sobre o funcionamento do equipamento de segurança e de emergência e das saídas de emergência a utilizar pelos passageiros.»;

- f) A subsecção CAT.OP.MPA.320 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.OP.MPA.320 Categorias de aeronaves

- a) As categorias de aeronaves devem basear-se na velocidade indicada na soleira da pista (V_{AT}), que é igual à velocidade de perda (V_{SO}) multiplicada por 1,3 ou à velocidade de perda 1-G (gravidade) (V_{S1g}) multiplicada por 1,23 na configuração de aterragem com a massa máxima certificada à aterragem. Se ambos os valores V_{SO} e V_{S1g} estiverem disponíveis, deve usar-se o V_{AT} resultante mais elevado.
- b) Devem ser usadas as categorias de aeronaves indicadas no quadro abaixo:

Quadro 1: Categorias de aeronaves correspondentes aos valores V_{AT}

Categoria de aeronave	V_{AT}
A	< 91 nós
B	De 91 a 120 nós
C	De 121 a 140 nós
D	De 141 a 165 nós
E	De 166 a 210 nós

- c) A configuração de aterragem a ter em conta deve ser definida no manual de operações;

- d) Com a aprovação da autoridade competente, o operador pode aplicar uma massa à aterragem inferior para definir a V_{AT} . Essa massa à aterragem inferior deve ser um valor permanente, independente das alterações das condições de operação quotidianas.»;

- g) Na subsecção CAT.IDE.A.100, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Os instrumentos e equipamentos não requeridos nos termos do presente anexo (parte CAT) bem como qualquer outro equipamento não requerido nos termos do presente regulamento, mas transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:
 - 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 e CAT.IDE.A.345 do presente anexo;
 - 2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;
- h) Na subsecção CAT.IDE.A.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o avião de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) em conformidade com a subsecção ORO.MLR.105, alínea j), do anexo III.»;
- i) A subsecção CAT.IDE.A.125 é alterada do seguinte modo:
- i) na alínea a), ponto 1), a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:
 - «iii) Altitude de pressão.»;
 - ii) na alínea b), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão.»;
- j) A subsecção CAT.IDE.A.130 é alterada do seguinte modo:
- i) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
 - «b) Dois dispositivos de medição e indicação da altitude de pressão.»;
 - ii) na alínea h), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão.»;
- k) A subsecção CAT.IDE.A.205 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada assento de passageiro e cintos de retenção em cada lugar, no caso dos aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente ou inferior a nove lugares, cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 8 de abril de 2015.»;
 - ii) na alínea b), o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:
 - «3) nos lugares dos membros da tripulação e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem:
 - i) duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente; ou
 - ii) uma tira de ombros diagonal e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente, no caso dos aviões seguintes:
 - A) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente a inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;
 - B) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente ou inferior a nove lugares, que não satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 28 de outubro de 2014;
 - C) aviões certificados de acordo com a especificação CS-VLA ou equivalente e CS-LSA ou equivalente.»;
- l) Na secção CAT.IDE.A.245, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:
- «d) Os aviões devem dispor de equipamentos PBE portáteis suplementares, colocados junto dos extintores de incêndio portáteis referidos na subsecção CAT.IDE.A.250, alíneas b) e c), ou à entrada do compartimento de carga, caso os extintores sejam arrumados nesse compartimento.»;

- m) No ponto CAT.IDE.A.275, as alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redação:
- «c) Em relação aos aviões com uma MOPSC de 19 lugares de passageiros, ou inferior, que disponham de um certificado ao abrigo das especificações de certificação da Agência, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deve incluir o equipamento referido na alínea b), pontos 1), 2) e 3).
 - d) No caso dos aviões com uma MOPSC de 19 lugares de passageiros, ou inferior, que não disponham de um certificado ao abrigo das especificações de certificação da Agência, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deve incluir o equipamento referido na alínea b), ponto 1).»;
- n) Na subsecção CAT.IDE.A.285, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Os hidroaviões que efetuam operações sobre a água devem estar equipados com:
 - (1) Uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e as manobras do hidroavião na água, proporcionais à dimensão, à massa e às características de manobra do aparelho;
 - (2) Dispositivos de sinalização sonora conformes com as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, quando aplicável.»;
- o) Na subsecção CAT.IDE.A.345, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Sem prejuízo do disposto na alínea b), os aviões que realizam operações de pequeno curso no espaço aéreo de alto nível do Atlântico Norte (NAT HLA) sem travessia do Atlântico Norte devem estar equipados com, pelo menos, um sistema de comunicação de longo alcance se tiverem sido publicados procedimentos de comunicação alternativos para o espaço aéreo em causa.»;
- p) A subsecção CAT.IDE.H.100 é alterada do seguinte modo:
- i) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
 - «a) Os instrumentos e equipamentos requeridos na presente subparte devem ser aprovados em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, à exceção dos seguintes elementos:
 - 1) Lanternas;
 - 2) Relógio de precisão;
 - 3) Prancheta para cartas;
 - 4) Estojo de primeiros socorros;
 - 5) Megafones;
 - 6) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;
 - 7) Âncoras de mar e equipamento para fundear;
 - 8) Dispositivos de retenção para crianças.»;
 - ii) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
 - «b) Os instrumentos e equipamentos não requeridos nos termos do presente anexo (parte CAT) bem como qualquer outro equipamento não requerido nos termos do presente regulamento, mas transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:
 - 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 e CAT.IDE.H.345 do presente anexo;
 - 2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;
- q) Na subsecção CAT.IDE.H.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o helicóptero de acordo com as limitações da MMEL, em conformidade com a subsecção ORO.MLR.105, alínea j), do anexo III.»;

- r) A subsecção CAT.IDE.H.125 é alterada do seguinte modo:
- i) na alínea a), ponto 1), a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:
«iii) Altitude de pressão;»;
 - ii) na alínea b), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão;»;
- s) A subsecção CAT.IDE.H.130 é alterada do seguinte modo:
- i) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
«b) Dois dispositivos de medição e indicação da altitude barométrica. No caso das operações monopiloto em voo VFR noturno, um dos altímetros de pressão pode ser substituído por um radioaltímetro.»;
 - ii) na alínea h), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão;»;
- t) Na subsecção CAT.IDE.H.315, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e as manobras do helicóptero na água, adequados à dimensão, ao peso e às características de manobra do aparelho; e»;
- u) A subsecção CAT.IDE.H.320 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.IDE.H.320 Todos os helicópteros em voos sobre a água — amaragem

- a) Os helicópteros devem ser concebidos para amarrar ou estar certificados para amaragem de acordo com a especificação de certificação pertinente, quando operados na classe de desempenho 1 ou 2, em voos sobre a água, em ambiente hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro;
 - b) Os helicópteros devem ser concebidos para amarrar ou estar certificados para amaragem de acordo com a especificação de certificação pertinente ou dispor de equipamento de flutuação de emergência quando realizam operações:
 - 1) Na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água, em ambiente não hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro;
 - 2) Na classe de desempenho 2, se a descolagem e a aterragem tiverem lugar sobre a água, exceto no caso das operações de helicópteros de serviços de emergência médica (HEMS), quando, para minimizar a exposição, a aterragem ou descolagem num local de operação HEMS situado num ambiente congestionado é efetuada sobre a água;
 - 3) Na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água para além da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança.»;
- 5) O anexo V (parte SPA) é alterado do seguinte modo:
- a) A subsecção SPA.GEN.100 passa a ter a seguinte redação:

«SPA.GEN.100 Autoridade competente

- a) A autoridade competente para a emissão de uma aprovação específica é:
 - 1) No caso dos operadores comerciais, a autoridade do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal;
 - 2) No caso dos operadores não comerciais, a autoridade do Estado em que o operador tem o seu estabelecimento principal, se encontra estabelecido ou reside.

- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), ponto 2, no caso dos operadores não comerciais que utilizam aeronaves matriculadas num país terceiro, os requisitos definidos no presente anexo para a aprovação das operações a seguir enumeradas não são aplicáveis se essas aprovações forem emitidas por um país terceiro de matrícula:
- 1) Navegação baseada no desempenho (PBN);
 - 2) Especificações de desempenho de navegação mínimo (MNPS);
 - 3) Espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida (RVSM);
 - 4) operações de baixa visibilidade (LVO).»;
- b) Na secção SPA.DG.110, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) Garantir que é conservada em terra uma cópia da informação prestada ao piloto-comandante ou ao comandante e que essa cópia e a informação nela contida são facilmente acessíveis ao oficial de operações de voo, ao despachante de voo, ou ao pessoal de terra afeto a operações de aeronaves, até ao fim do voo a que a informação se refere.»;

- c) Na subsecção SPA.NVIS.110, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) *Radioaltímetro*. O helicóptero deve estar equipado com um radioaltímetro capaz de emitir um aviso sonoro quando a altura for inferior a um valor preestabelecido e um aviso sonoro e visual quando atingir uma altura selecionável pelo piloto, imediatamente identificável durante todas as fases de voo NVIS.»;

- d) A subsecção SPA.HHO.110 passa a ter a seguinte redação:

«SPA.HHO.110 Requisitos para o equipamento nas operações HHO

- a) A instalação de equipamentos em helicópteros com guincho, para além de um simples PCDS, incluindo equipamentos de rádio para cumprimento das disposições da secção SPA.HHO.115, bem como qualquer modificação subsequente, requer um certificado de aeronavegabilidade adequado à função pretendida. Os equipamentos auxiliares devem ser concebidos e ensaiados de modo a satisfazerem os padrões adequados exigidos pela autoridade competente;
- b) As instruções de manutenção para os equipamentos e sistemas HHO devem ser estabelecidas pelo operador, em coordenação com o fabricante, e incluídas no programa de manutenção do helicóptero, conforme previsto no Regulamento (UE) n.º 1321/2014.»;
- 6) O anexo VI (parte NCC) é alterado do seguinte modo:

- a) A subsecção NCC.GEN.100 passa a ter a seguinte redação:

«NCC.GEN.100 Autoridade competente

A autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal, se encontra estabelecido ou reside.»;

- b) É aditada a seguinte subsecção NCC.GEN.101:

«NCC.GEN.101 Requisitos adicionais para as organizações de formação de voo

As organizações de formação aprovadas que sejam obrigadas a cumprir o disposto no presente anexo devem também cumprir o disposto no ponto ORO.GEN.310 do anexo III, consoante o que for aplicável.»;

- c) Na subsecção NCC.IDE.A.100, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Os instrumentos e equipamento ou acessórios não exigidos nos termos do presente anexo bem como qualquer outro equipamento não exigido nos termos do presente regulamento, mas transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

- 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções NCC.IDE.A.245 e NCC.IDE.A.250 do presente anexo;
- 2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;

- d) Na subsecção NCC.IDE.A.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) O operador dispuser de uma autorização da autoridade competente para operar o avião de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) em conformidade com o ponto ORO. MLR.105, alínea j) do anexo III; ou»;
- e) A subsecção NCC.IDE.A.120 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3) Altitude de pressão;»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão;»;
- f) A subsecção NCC.IDE.A.125 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3) Altitude de pressão;»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão;»;
 - iii) a alínea h) passa a ter a seguinte redação:
 - «h) Uma fonte de alimentação de emergência, independente do sistema principal de produção de energia elétrica, que permita o funcionamento e a iluminação de um sistema de indicação de atitude por um período mínimo de 30 minutos. A fonte de alimentação de emergência deve ser automaticamente acionada em caso de falha total do sistema principal de produção de energia elétrica e o instrumento deve mostrar claramente que o indicador de atitude está a ser operado com energia de emergência.»;
- g) Na subsecção NCC.IDE.A.180, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem ter:
 - 1) Um único ponto de libertação;
 - 2) Nos lugares da tripulação mínima de cabina, duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente;
 - 3) Nos lugares da tripulação de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem:
 - i) duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente; ou
 - ii) uma tira de ombros diagonal e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente, no caso dos aviões seguintes:
 - A) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente a inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;
 - B) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente ou inferior a nove lugares, que não satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 25 de agosto de 2016.»;
- h) Na subsecção NCC.IDE.A.250, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os aviões devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;
- i) Na subsecção NCC.IDE.H.100, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Os instrumentos e equipamento ou acessórios não exigidos pelo presente anexo e qualquer outro equipamento não exigido pelo presente regulamento mas transportados a bordo devem cumprir os seguintes requisitos:
 - 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções NCC.IDE.H.245 e NCC.IDE.H.250 do presente anexo;
 - 2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;

- j) Na subsecção NCC.IDE.H.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o helicóptero de acordo com as restrições constantes da lista de equipamento mínimo de referência (“MMEL”) em conformidade com o ponto ORO.MLR.105, alínea j) do anexo III; ou»;
- k) A subsecção NCC.IDE.H.120 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3) Altitude de pressão;»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão;»;
- l) A subsecção NCC.IDE.H.125 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3) Altitude de pressão;»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão;»;
- m) A subsecção NCC.IDE.H.235 passa a ter a seguinte redação:

«NCC.IDE.H.235 Todos os helicópteros em voos sobre a água — amaragem

Os helicópteros devem ser concebidos para amaragem ou estar certificados para amaragem forçada de acordo com as especificações de certificação pertinentes ou dispor de equipamento de flutuação de emergência, quando realizam voos sobre a água, em ambiente hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal.»;

- n) Na subsecção NCC.IDE.H.250, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os helicópteros devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;

7) O anexo VII (parte NCO) é alterado do seguinte modo:

- a) Na subsecção NCO.GEN.100, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Se a aeronave se encontrar matriculada num país terceiro, a autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal, se encontra estabelecido ou reside.»;
- b) É aditada a seguinte subsecção NCO.GEN.104:

«NCO.GEN.104 Utilização de aeronaves incluídas num COA por um operador de NCO

- a) O operador de NCO pode utilizar aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas enumeradas no COA de um operador para realizar operações não comerciais em conformidade com o presente anexo.
- b) O operador NCO que utiliza a aeronave em conformidade com a alínea a) deve estabelecer um procedimento:
- 1) Que descreva claramente a forma como o controlo operacional da aeronave é transferido entre o titular do COA e o operador de NCO, tal como referido na secção ORO.GEN.310 do anexo III;
 - 2) Que descreva o processo de transferência da aeronave para o titular do COA.

Esse procedimento deve ser incluído num contrato entre o titular do COA e o operador de NCO.

O operador de NCO deve assegurar que o processo é comunicado ao pessoal competente.

- c) A aeronavegabilidade permanente da aeronave utilizada nos termos da alínea a) deve ser gerida pela entidade responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave incluída no COA, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
- d) O operador de NCO que utiliza a aeronave em conformidade com a alínea a) deve assegurar o seguinte:
- 1) Que todos os voos efetuados sob o seu controlo operacional sejam registados na caderneta técnica da aeronave;
 - 2) Que não se efetuem quaisquer alterações nos sistemas ou na configuração da aeronave;

- 3) Que qualquer anomalia ou avaria técnica que ocorra enquanto a aeronave se encontra sob o seu controlo operacional é notificada à organização referida na alínea c) imediatamente após o voo;
 - 4) Que o titular do COA recebe uma cópia de qualquer notificação de ocorrências relacionada com os voos efetuados pela aeronave em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 e com o Regulamento (UE) 2015/1018.»;
- d) Na subsecção NCO.IDE.A.100, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:
- «b) Quando exigidos pela presente subparte, os elementos enumerados a seguir não necessitam de aprovação de equipamento:
 - 1) Fusíveis sobressalentes;
 - 2) Lanternas;
 - 3) Relógio de precisão;
 - 4) Estojo de primeiros socorros;
 - 5) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;
 - 6) Âncora de mar e equipamento para fundear;
 - 7) Dispositivos de retenção para crianças;
 - 8) Um sistema de retenção de risco (PCDS) simples utilizado por um técnico especializado como dispositivo de retenção.
 - c) Os instrumentos e equipamento não exigidos nos termos do anexo VII (parte NCO) e qualquer outro equipamento não exigido no presente regulamento, mas que sejam transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:
 - 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos ou equipamentos para cumprir o disposto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções NCC.IDE.A.190 e NCC.IDE.A.195 do anexo VII;
 - 2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;
- e) Na subsecção NCO.IDE.A.120, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) Altitude de pressão.»;
- f) Na subsecção NCO.IDE.A.125, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) Altitude de pressão.»;
- g) Na subsecção NCO.IDE.A.140, alínea a), o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:
- «2) Um cinto de segurança em cada assento e cintos de retenção para cada beliche.»;
- h) Na subsecção NCO.IDE.A.195, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os aviões devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;
- i) Na secção NCO.IDE.H.100, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:
- «b) Quando exigidos pela presente subparte, os elementos enumerados a seguir não necessitam de aprovação de equipamento:
 - 1) Lanternas;
 - 2) Relógio de precisão;
 - 3) Estojo de primeiros socorros;
 - 4) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;
 - 5) Âncora de mar e equipamento para fundear;
 - 6) Dispositivos de retenção para crianças;
 - 7) Um sistema de retenção de risco (PCDS) simples utilizado por um técnico especializado como dispositivo de retenção.

- c) Os instrumentos e equipamento ou acessórios não exigidos pelo anexo VII (parte NCO) e qualquer outro equipamento não exigido pelo presente regulamento, mas que sejam transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:
- 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções NCC.IDE.A.190 e NCC.IDE.A.195 do anexo VII;
 - 2) Os instrumentos e equipamentos ou acessórios não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;
- j) Na subsecção NCO.IDE.H.120, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) Altitude de pressão;»;
- k) Na subsecção NCO.IDE.H.125, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) Altitude de pressão;»;
- l) Na subsecção NCO.IDE.H.140, alínea a), os pontos 1) e 2) passam a ter a seguinte redação:
- «1) Um assento ou beliche para cada pessoa a bordo com 24 meses ou mais, ou posto para cada membro da tripulação ou técnico especializado a bordo;
 - 2) Um cinto de segurança em cada assento de passageiro e cintos de retenção para cada beliche, bem como dispositivos de retenção para cada posto;
- m) A subsecção NCO.IDE.H.185 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.IDE.H.185 Todos os helicópteros em voos sobre a água — amargem forçada

Os helicópteros que efetuam voos sobre a água em ambiente hostil a mais de 50 milhas náuticas de terra:

- a) Foram concebidos para aterragem na água em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis;
 - b) Foram certificados para amargem forçada de acordo com as especificações de certificação aplicáveis;
 - c) Dispõem de equipamento de flutuação de emergência.»;
- n) Na subsecção NCO.IDE.H.195, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os helicópteros devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;
- o) Na subsecção NCO.SPEC.HEC.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) A instalação de equipamentos com guincho e gancho, com exclusão de um simples dispositivo de retenção (PCDS), bem como qualquer alteração subsequente, requer um certificado de aeronavegabilidade adequado à função pretendida.»;
- p) A subsecção NCO.SPEC.PAR.120 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.SPEC.PAR.120 Transporte e libertação de mercadorias perigosas

Sem prejuízo do disposto na subsecção NCO.SPEC.160, os paraquedistas podem transportar dispositivos fumígenos e saltar da aeronave para realizar demonstrações de paraquedismo sobre áreas densamente povoadas de cidades, vilas ou aglomerações ou sobre concentrações de pessoas ao ar livre, se esses dispositivos tiverem sido fabricados com essa finalidade.»;

- q) Na subparte E, é aditada a seguinte secção 6:

«SECCÃO 6

Voos de verificação de manutenção (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Níveis de voo de verificação de manutenção

Antes de efetuar um voo de verificação de manutenção, o operador deve determinar o nível aplicável do voo de verificação de manutenção do seguinte modo:

- a) Voo de verificação de manutenção de “nível A”: voo em que se prevê a utilização de procedimentos anormais ou de emergência, tal como definidos no manual de voo da aeronave, ou necessário para provar o funcionamento de um sistema de emergência ou de outros dispositivos de segurança;

- b) Voo de verificação de manutenção de “nível B”: voo de manutenção com exceção de um voo de verificação de manutenção de “nível A”.

NCO.SPEC.MCF.105 Limitações operacionais

- a) Sem prejuízo do disposto na subsecção NCO.SPEC.115, alínea a)4. do presente anexo, um voo de verificação de manutenção pode ser efetuado com uma aeronave que tenha sido libertada para serviço com manutenção incompleta, em conformidade com o ponto M.A.801, alínea g), ou com o ponto 145.A.50, alínea e), do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão.
- b) Em derrogação ao disposto na subsecção NCO.IDE.A.105 ou NCO.IDE.H.105, o piloto-comandante pode conduzir um voo com elementos do equipamento ou funções inoperacionais ou inexistentes necessários para o voo, se os elementos ou equipamentos inoperacionais ou em falta tiverem sido identificados na lista de verificação referida na subsecção NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Lista de verificação e instruções de segurança

- a) A lista de verificação referida na subsecção NCO.SPEC.105 deve ser atualizada sempre que necessário antes de cada voo de verificação de manutenção e deve ter em conta os procedimentos operacionais que deverão ser seguidos durante o voo de verificação de manutenção em particular.
- b) Sem prejuízo do disposto na subsecção NCO.SPEC.125, alínea b), antes de cada voo de verificação de manutenção deve ser exigida uma nota de segurança do especialista em funções.

NCO.SPEC.MCF.120 Requisitos aplicáveis à tripulação de voo

Ao seleccionar um membro da tripulação de voo para um voo de verificação de manutenção, o operador deve ter em conta a complexidade da aeronave e o nível do voo de verificação de manutenção definido na subsecção NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Composição da tripulação e pessoas a bordo

- a) O piloto-comandante deve identificar a necessidade de tripulantes adicionais, técnicos especializados, ou ambos, antes de cada voo de verificação de manutenção previsto, tendo em conta a carga de trabalho do tripulante de voo ou de trabalho especializado e a avaliação dos riscos.
- b) O piloto-comandante não deve autorizar pessoas a bordo para além das indicadas na alínea a) durante um voo de verificação de manutenção de “nível A”.

NCO.SPEC.MCF.130 Simulação de procedimentos anormais ou de emergência em voo

Em derrogação à subsecção NCO.SPEC.145, um piloto-comandante pode simular situações que exijam a aplicação de procedimentos de emergência anormais com um técnico especializado a bordo, se a simulação tiver de cumprir a intenção do voo e se tiver sido identificada na lista de verificação referida na subsecção NCO.SPEC.MCF.110 ou nos procedimentos operacionais.

NCO.SPEC.MCF.140 Sistemas e equipamentos

Quando um voo de verificação de manutenção se destina a verificar o correto funcionamento de um sistema ou equipamento, esse sistema ou equipamento deve ser identificado como potencialmente não fiável, devendo ser acordadas medidas de atenuação adequadas antes do voo, a fim de minimizar os riscos para a segurança de voo.»;

- 8) O anexo VIII (parte SPO) é alterado do seguinte modo:

- a) Na subsecção SPO.GEN.005, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) O presente anexo aplica-se a todas as operações especializadas em que as aeronaves são utilizadas para realizar atividades especializadas, nomeadamente ligadas à agricultura, construção, fotografia, reconhecimento aéreo, observação e patrulha, publicidade aérea ou aos voos de verificação de manutenção.»;

- b) A subsecção SPO.GEN.100 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.GEN.100 Autoridade competente

A autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal, se encontra estabelecido ou reside.»;

- c) Na subsecção SPO.POL.110, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) O operador deve estabelecer um sistema de massa e centragem a fim de determinar, para cada voo ou série de voos:

- 1) Massa operacional em vazio da aeronave;
- 2) Massa da carga de tráfego;
- 3) Massa da carga de combustível;
- 4) Carga da aeronave e respetiva distribuição;
- 5) Massa à descolagem, à aterragem e sem combustível;
- 6) Posições do CG aplicáveis à aeronave.»;

- d) Na secção SPO.IDE.A.100, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:

«b) Quando exigidos pela presente subparte, os elementos enumerados a seguir não necessitam de aprovação de equipamento:

- 1) Fusíveis sobressalentes;
- 2) Lanternas;
- 3) Relógio de precisão;
- 4) Prancheta para cartas;
- 5) Estojos de primeiros socorros;
- 6) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;
- 7) Âncora de mar e equipamento para fundear;
- 8) Um sistema de retenção de risco (PCDS) simples utilizado por um técnico especializado como dispositivo de retenção.

c) Os instrumentos, equipamento ou acessórios não requeridos nos termos do presente anexo (parte SPO) bem como qualquer outro equipamento não requerido nos termos do presente regulamento, mas transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

- 1) A tripulação de voo não deve usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas secções SPO.IDE.A.215 e SPO.IDE.A.220 do presente anexo;
- 2) Os instrumentos, equipamentos ou acessórios não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;

- e) A subsecção SPO.IDE.A.105 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.IDE.A.105 Equipamento mínimo de voo

Em caso de avaria, ou na falta de algum dos instrumentos do avião, elementos do equipamento ou funções requeridos para o voo programado, o voo não pode ser iniciado, salvo se se estiver preenchida uma das seguintes condições:

- a) O avião for operado de acordo com a lista de equipamento mínimo (MEL);
- b) No caso dos aviões a motor complexos ou utilizados em operações comerciais, o operador dispuser de uma autorização da autoridade competente para operar o avião de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) em conformidade com o ponto ORO.MLR.105, alínea j) do anexo III;
- c) O avião dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.»;

- f) A subsecção SPO.IDE.A.120 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
«3) Altitude de pressão»;
 - ii) Na alínea e), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão»;
- g) A subsecção SPO.IDE.A.125 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
«3) Altitude de pressão»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão»;
 - iii) Na alínea e), o ponto 4) passa a ter a seguinte redação:
«4) Uma fonte de alimentação de emergência, independente do sistema principal de produção de energia elétrica, que permita o funcionamento e a iluminação de um sistema de indicação de atitude por um período mínimo de 30 minutos. A fonte de alimentação de emergência deve ser automaticamente acionada em caso de falha total do sistema principal de produção de energia elétrica e o instrumento deve mostrar claramente que o indicador de atitude está a ser operado com energia de emergência.»;
- h) Na secção SPO.IDE.A.160, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco previstos na alínea d) devem ter:
- 1) Um único ponto de libertação;
 - 2) Nos lugares da tripulação de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem:
 - i) duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente; ou
 - ii) uma tira de ombros diagonal e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente, no caso dos aviões seguintes:
 - A) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente a inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;
 - B) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente ou inferior a nove lugares, que não satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 25 de agosto de 2016.»;
- i) Na subsecção SPO.IDE.A.220, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os aviões devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;
- j) A subsecção SPO.IDE.H.100 é alterada do seguinte modo:
- i) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
«b) Quando exigidos pela presente subparte, os elementos enumerados a seguir não necessitam de aprovação de equipamento:
 - 1) Lanternas;
 - 2) Relógio de precisão;
 - 3) Estojos de primeiros socorros;
 - 4) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;
 - 5) Âncora de mar e equipamento para fundear;
 - 6) Dispositivos de retenção para crianças;
 - 7) Um sistema de retenção de risco (PCDS) simples utilizado por um técnico especializado como dispositivo de retenção.»;

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

«c) Os instrumentos, equipamento ou acessórios não requeridos nos termos do presente anexo (parte SPO), bem como qualquer outro equipamento não requerido nos termos do presente regulamento, mas transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

- 1) A tripulação de voo não deve usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas secções SPO.IDE.H.215 e SPO.IDE.H.220 do presente anexo;
- 2) Os instrumentos, equipamentos ou acessórios não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»

k) A subsecção SPO.IDE.H.105 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.IDE.H.105 Equipamento mínimo de voo

Em caso de avaria, ou na falta de algum dos instrumentos do helicóptero, elementos do equipamento ou funções requeridos para o voo programado, o voo não pode ser iniciado, salvo se se estiver preenchida uma das seguintes condições:

- a) O helicóptero for operado de acordo com a lista de equipamento mínimo (MEL);
 - b) No caso dos helicópteros a motor complexos ou utilizados em operações comerciais, o operador dispuser de uma autorização da autoridade competente para operar o helicóptero de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) em conformidade com o ponto ORO.MLR.105, alínea j) do anexo III;
 - c) O helicóptero dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.»;
- l) A subsecção SPO.IDE.H.120 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
«3) Altitude de pressão»;
 - ii) Na alínea d), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão»;
- m) A subsecção SPO.IDE.H.125 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
«3) Altitude de pressão»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão»;
- n) Na subsecção SPO.IDE.H.220, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os helicópteros devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;
- o) A subsecção SPO.SPEC.HESLO.100 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.SPEC.HESLO.100 Procedimentos operacionais normalizados

Os procedimentos operacionais normalizados para as operações HESLO devem especificar:

- a) O equipamento a transportar, nomeadamente as suas limitações operacionais e os campos relevantes da MEL, quando aplicável;
- b) Os requisitos aplicáveis no que respeita à composição e experiência da tripulação e dos técnicos especializados;
- c) A formação teórica e prática relevante para os membros da tripulação e os técnicos especializados poderem desempenhar as suas funções, bem como a qualificação e nomeação das pessoas responsáveis pela formação desses tripulantes e técnicos especializados;
- d) As responsabilidades e obrigações da tripulação e dos técnicos especializados;
- e) Os critérios de desempenho do helicóptero a preencher em matéria de desempenho para realizar operações HESLO;
- f) Procedimentos normais, anormais e de emergência;»;

- p) A subsecção SPO.SPEC.HEC.100 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.SPEC.HEC.100 Procedimentos operacionais normalizados

Os procedimentos operacionais normalizados para as operações HEC devem especificar:

- a) O equipamento a transportar, nomeadamente as suas limitações operacionais e os campos relevantes da MEL, quando aplicável;
 - b) Os requisitos aplicáveis no que respeita à composição e experiência da tripulação e dos técnicos especializados;
 - c) A formação teórica e prática relevante para os membros da tripulação e os técnicos especializados poderem desempenhar as suas funções, bem como a qualificação e nomeação das pessoas responsáveis pela formação desses tripulantes e técnicos especializados;
 - d) As responsabilidades e obrigações da tripulação e dos técnicos especializados;
 - e) Os critérios de desempenho do helicóptero a preencher em matéria de desempenho para realizar operações HEC;
 - f) Procedimentos normais, anormais e de emergência.»;
- q) Na subsecção SPO.SPEC.HEC.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) A instalação de equipamentos com guincho e gancho, com exclusão de um simples dispositivo de retenção (PCDS), bem como qualquer alteração subsequente, requer um certificado de aeronavegabilidade adequado à função pretendida.»;
- r) A subsecção SPO.SPEC.PAR.125 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.SPEC.PAR.125 Libertação de mercadorias perigosas

Sem prejuízo do disposto na subsecção SPO.GEN.155, os paraquedistas só podem saltar da aeronave para realizar demonstrações de paraquedismo sobre áreas densamente povoadas de cidades, vilas ou aglomerações ou sobre concentrações de pessoas ao ar livre quando transportam dispositivos fumígenos, se esses dispositivos tiverem sido fabricados com essa finalidade.»;

- s) Na subparte E, é aditada a seguinte secção 5:

«SECÇÃO 5

Voos de verificação de manutenção (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Níveis de voo de verificação de manutenção

Antes de efetuar um voo de verificação de manutenção, o operador deve determinar o nível aplicável do voo de verificação de manutenção do seguinte modo:

- a) Um voo de verificação de manutenção de “nível A” para voos em que se espera a utilização de procedimentos anormais ou de emergência, tal como definidos no manual de voo da aeronave, ou sempre que seja necessário um voo para provar o funcionamento de um sistema de salvaguarda ou de outros dispositivos de segurança;
- b) Um voo de verificação de manutenção de “nível B” para quaisquer voos de manutenção com exceção de um voo de verificação de manutenção de “nível A”.

SPO.SPEC.MCF.105 Programa de voo para um voo de verificação de manutenção de “nível A”

Antes de efetuar um voo de manutenção de nível A com aeronaves a motor complexas, o operador deve elaborar e documentar um programa de voo.

SPO.SPEC.MCF.110 Manual de voo de verificação de manutenção para um voo de verificação de manutenção de “nível A”

O operador que realiza um voo de verificação de manutenção de “nível A” deve:

- a) Descrever as operações e os procedimentos conexos no manual de operações referido no anexo III, subsecção ORO.MLR.100, ou num manual de operações específico para os voos de verificação de manutenção;
- b) Atualizar esse manual sempre que necessário;

- c) Informar todo o pessoal afetado do manual e das suas alterações pertinentes para o desempenho das suas funções;
- d) Fornecer à autoridade competente o manual e as suas atualizações.

SPO.SPEC.MCF.115 Requisitos da tripulação de voo para um voo de verificação de manutenção de “nível A”

- a) O operador deve selecionar os membros da tripulação de voo adequados, tendo em conta a complexidade da aeronave e o nível do voo de verificação de manutenção. Ao selecionar os membros da tripulação de voo para um voo de manutenção de “nível A” com aeronaves a motor complexas, o operador deve assegurar que:
 - 1) O piloto-comandante tenha seguido um curso de formação em conformidade com a subsecção SPO.SPEC.MCF.120; se a formação tiver sido realizada num simulador, antes de efetuar voos como piloto-comandante num voo de verificação de manutenção de “nível A”, o piloto deve efetuar pelo menos um voo de verificação de manutenção de nível A, como piloto de monitorização ou como observador;
 - 2) O piloto-comandante tenha efetuado, nas aeronaves da mesma categoria de aeronaves que a aeronave, um mínimo de 1 000 horas de voo, das quais pelo menos 400 horas como piloto-comandante numa aeronave a motor complexa e pelo menos 50 horas no tipo de aeronave específico em causa.

Não obstante o disposto no ponto 2) do primeiro parágrafo, se o operador introduzir um novo tipo de aeronave na sua exploração e tiver avaliado as qualificações do piloto em conformidade com um procedimento de avaliação estabelecido, o operador pode selecionar um piloto com menos de 50 horas de experiência no tipo de aeronave em causa.

- b) Os pilotos titulares de uma qualificação de voo de ensaio em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 devem receber o crédito total previsto na alínea a).1) do presente ponto, desde que tenham obtido a necessária formação de gestão dos recursos inicial e contínua da tripulação em conformidade com as subsecções ORO.FC.115 e ORO.FC.215 do anexo III.
- c) Um piloto-comandante não deve efetuar um voo de verificação de manutenção de “nível A” numa aeronave a motor complexa, a menos que tenha efetuado um voo de verificação de manutenção de “nível A” nos últimos 36 meses.
- d) A experiência como piloto-comandante num voo de verificação de manutenção de “nível A” é readquirida após a realização de um voo de verificação de manutenção de “nível A” na qualidade de observador ou de piloto de monitorização, ou após ter desempenhado funções de piloto-comandante num voo de verificação de manutenção de “nível A” num simulador.

SPO.SPEC.MCF.120 Curso de formação da tripulação de voo para os voos de verificação de manutenção de “nível A”

- a) O curso de formação necessário para um voo de verificação de manutenção de “nível A” deve ser efetuado de acordo com um programa pormenorizado.
- b) A instrução de voo para o curso de formação deve ser ministrada de uma das seguintes formas:
 - 1) Num simulador que, para fins de formação, reflita adequadamente a reação da aeronave e dos seus sistemas às verificações efetuadas;
 - 2) Durante um voo numa aeronave que demonstre as técnicas de voo de verificação de manutenção.
- c) Um curso de formação seguido numa categoria de aeronave é considerado válido para todos os tipos de aeronaves dessa mesma categoria.
- d) Ao considerar a aeronave utilizada para a formação e as aeronaves utilizadas durante o voo de verificação de manutenção, o operador deve especificar se é necessária formação contemplando as diferenças ou similitudes e descrever o conteúdo dessa formação.

SPO.SPEC.MCF.125 Composição da tripulação e pessoas a bordo

- a) O operador deve estabelecer procedimentos para identificar a necessidade de novos técnicos especializados.
- b) Relativamente a um voo de verificação de manutenção de “nível A”, o operador deve definir no seu manual as regras aplicáveis às outras pessoas a bordo.

- c) Para um voo de verificação de manutenção de “nível A”, é necessário um técnico especializado ou um piloto adicional na cabina de pilotagem para prestar assistência aos membros da tripulação, a menos que a configuração da aeronave não o permita ou que o operador possa justificar, tendo em conta a carga de trabalho dos membros da tripulação com base no programa de voo, que os membros da tripulação não requerem assistência suplementar.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulação de procedimentos anormais ou de emergência em voo

Em derrogação à subsecção SPO.OP.185, um técnico especializado pode estar a bordo de um voo de verificação de manutenção de “nível A” se a sua presença for necessária para cumprir os propósitos do voo e tiver sido identificada no programa de voo.

SPO.SPEC.MCF.135 Limitações do tempo de voo e requisitos de repouso

Ao atribuírem membros da tripulação aos voos de verificação de manutenção, os operadores sujeitos à subparte FTL do anexo III (parte ORO) devem aplicar as disposições dessa subparte.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistemas e equipamentos

Quando um voo de verificação de manutenção se destina a verificar o correto funcionamento de um sistema ou equipamento, esse sistema ou equipamento deve ser identificado como potencialmente não fiável, devendo ser acordadas medidas de atenuação adequadas antes do voo, a fim de minimizar os riscos para a segurança de voo.

SPO.SPEC.MCF.145 Equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem, de registo de dados de voo e de ligação de dados com os requisitos de registo dos titulares de COA

Para um voo de verificação de manutenção de uma aeronave utilizada para operações CAT, devem continuar a aplicar-se as disposições aplicáveis ao equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR), de registo de dados de voo (FDR) e ao equipamento de ligação de dados (DLR) do anexo IV (parte CAT).».

ANEXO II

Os anexos I e II do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 são alterados do seguinte modo:

1) no ponto M.A.201 do anexo I (parte M), é aditada a seguinte alínea k):

«k) Caso uma aeronave que figura num certificado de operador aéreo seja utilizada para as operações não comerciais ou para as operações especializadas a que se refere a subsecção ORO.GEN.310 do anexo III ou a subsecção NCO.GEN.104 do anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012, o operador deve assegurar que as tarefas associadas à aeronavegabilidade permanente sejam executadas pela CAMO certificada em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO) ou pela entidade de aeronavegabilidade combinada (“CAO”), aprovada em conformidade com o anexo V-D (parte CAO), consoante o caso, do titular do certificado de operador aéreo.»;

2) no ponto ML.A.201 do anexo V-B (parte ML), é aditada a seguinte alínea h):

«h) Caso uma aeronave que figura num certificado de operador aéreo seja utilizada para operações não comerciais ou operações especializadas nos termos da subsecção ORO.GEN.310 do anexo III ou da subsecção NCO.GEN.104 do anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012, o operador deve assegurar que as tarefas associadas à aeronavegabilidade permanente sejam executadas pela CAMO certificada em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO) ou pela entidade de aeronavegabilidade combinada (“CAO”), aprovada em conformidade com o anexo V-D (parte CAO), consoante o caso, do titular do certificado de operador aéreo.»;
