



CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA PORTUGAL

INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Aeroporto Humberto Delgado | 1749-
034 Lisboa

Tel: +351 218 423 502 | Fax: +351
218410612

AFS: LPPTYAYI | E-mail: ais@anac.pt

CIA n.º 06/2022

DATA: 21 de outubro de 2022

ASSUNTO: Orientações para implementação dos Regulamentos de Execução (UE) 2021/1296 e (UE) 2021/2237 pelos operadores

Índice

1.	INTRODUÇÃO.....	4
2.	ÂMBITO DE APLICAÇÃO	5
3.	OBJETIVO.....	5
4.	DESCRIÇÃO	6
4.1.	Regulamento de Execução (UE) 2021/1296	6
4.1.1.1.	Operadores detentores de COA.....	7
4.1.1.1.1.	Esquema de <i>fuel/energy</i>	7
4.1.1.1.1.1.	Esquema de <i>fuel/energy</i> em aviões	8
4.1.1.1.1.1.1.	Esquema básico de <i>fuel/energy</i>	9

Política de planeamento de <i>fuel/energy</i> e replaneamento em voo	9
Política de seleção de aeródromos	11
Política de gestão de <i>fuel/energy</i> em voo	11
4.1.1.1.1.2. Esquema básico de <i>fuel/energy</i> com variações.....	12
Política de planeamento de <i>fuel/energy</i>	12
Política de seleção de aeródromos	13
Política de gestão de <i>fuel/energy</i> em voo	13
4.1.1.1.1.3. Esquema individual de <i>fuel/energy</i>	14
4.1.1.1.1.2. Esquema de <i>fuel energy</i> de helicópteros	14
Política de planeamento de <i>fuel/energy</i> e replaneamento em voo	14
Política de gestão de <i>fuel/energy</i> em voo	15
Seleção de aeródromos e locais de operação	15
4.1.1.1.2. Reabastecimento ou extração especial de combustível da aeronave ..	16
4.1.1.1.2.1. Reabastecimento ou extração especial de combustível de aviões	16
Reabastecimento com o motor em funcionamento	16
Reabastecimento/extração especial de combustível com passageiros embarcando, a bordo ou desembarcando	17
Reabastecimento ou extração especial de combustível Jet-B.....	17
4.1.1.1.2.2. Reabastecimento ou extração especial de combustível de helicópteros	
17	
Reabastecimento com rotores em funcionamento	17
Reabastecimento/ extração especial de combustível com passageiros embarcando ou desembarcando	18
Reabastecimento ou extração especial de combustível com combustível Jet-B	18
4.1.1.1.3. Aprovação HEMS	19
4.1.1.1.4. Outras alterações	19
Treino dos despachantes de voo	19
Briefing entre despachantes/oficiais de operações de voo	20
4.1.1.2. Operadores NCC	20
4.1.1.2.1. Esquema de <i>fuel/energy</i>	20
Política de planeamento de <i>fuel/energy</i> e replaneamento em voo	21
Política de gestão de <i>fuel/energy</i> em voo	21

4.1.1.2.2.	Reabastecimento de Helicópteros com motores e/ou rotores em funcionamento	21
4.1.1.2.3.	Briefing entre despachantes/oficiais de operações de voo	22
4.1.1.3.	Operadores NCO.....	22
4.1.1.3.1.	Fornecimento de <i>fuel/energy</i> e óleo.....	22
4.1.1.3.2.	Reabastecimento de helicópteros com motores ou rotores em funcionamento	23
4.1.1.4.	Operadores SPO	23
4.1.1.4.1.	Esquema de <i>fuel/energy</i>	24
	Política de planeamento de <i>fuel/energy</i> e replaneamento em voo	24
	Política de gestão de <i>fuel/energy</i> em voo	24
4.1.1.4.2.	Reabastecimento de Helicópteros com motores e/ou rotores em funcionamento	25
4.1.1.4.3.	Briefing entre despachantes/oficiais de operações de voo	25
4.2.	Regulamento de Execução (UE) 2021/2237	26
4.2.1.	Anexo I - Definições	26
4.2.2.	Anexo II - Parte ARO	27
4.2.3.	Anexo III - Parte ORO.....	27
4.2.4.	Anexo IV - Parte CAT	27
4.2.5.	Anexo V - Parte SPA.....	29
4.2.6.	Anexo VI - Parte NCC	31
4.2.7.	Anexo VII - Parte NCO	32
4.2.8.	Anexo VIII - Parte SPO	33
5.	AÇÕES A IMPLEMENTAR PELOS OPERADORES AÉREOS.....	38
5.1.	Todos os Operadores	38
5.1.1.	MEL	38
5.1.2.	Operações LVO.....	39
5.2.	Operadores CAT	41
5.3.	Operadores de transporte aéreo comercial aos quais se aplica a seção 2 da subparte ORO.FC do Regulamento (UE) 965/2012	42
5.4.	Operadores aos quais se aplica a seção 3 da Subparte ORO.FC do Regulamento 965/2012	43
	Alteração nos requisitos LVTO, descolagem com baixa visibilidade, e CAT II.	44

Alteração na aprovação EVS, LVO CATIIIA e/ou CAT IIIB.	45
Outras alterações ao Regulamento (UE) 965/2012:	45
6. RECOMENDAÇÕES	46
7. ISENÇÕES	46
8. DATA DE ENTRADA EM VIGOR	47

1. INTRODUÇÃO

1. O Regulamento de Execução (UE) 2021/1296 da Comissão, de 4 de agosto de 2021, altera e retifica o 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, no que diz respeito aos requisitos em matéria de planeamento e gestão de *fuel/energy*, de programas de apoio e avaliação psicológica da tripulação de voo, bem como de realização de testes para despistagem de substâncias psicoativas.
2. Este regulamento da União Europeia é aplicável a partir de 30 de outubro de 2022 (cfr. o disposto no seu artigo 3.º).
3. O Regulamento de Execução (UE) 2021/1296 apresenta novos requisitos para planeamento de combustível, seleção de aeródromos e gestão de combustível em voo. É introduzido o conceito de esquema de *fuel/energy* que substitui a atual política de combustível para os operadores detentores de COA, NCC e SPO, refletindo a evolução tecnológica dos motores das aeronaves. Os novos esquemas de combustível encontram-se estruturados em três níveis de desempenho, tendo em conta a robustez dos sistemas de gestão dos operadores, permitindo-lhes aumentar a eficiência com benefícios de custos e ambientais.
4. No parágrafo 4.1 da presente Circular de Informação Aeronáutica (CIA) identifica-se as alterações mais importantes introduzidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/1296. Para uma descrição detalhada das referidas alterações, bem como a respetiva fundamentação, o operador pode consultar a

Opinion da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) n.º 02/2021, a Decisão ED 2022/012/R e a Decisão ED 2022/014/R.

5. O Regulamento de Execução (UE) 2021/2237 da Comissão, de 15 de dezembro de 2021, também altera o Regulamento (UE) 965/2012 no que respeita aos requisitos para as operações em todas as condições meteorológicas e para a formação, treino e verificação das tripulações de voo.
6. Este regulamento da União Europeia é aplicável a partir de 30 de outubro de 2022 (cfr. o disposto no seu artigo 2.º).
7. No que diz respeito à formação da tripulação de voo, os novos requisitos abordam a formação e verificação inicial e recorrente, as condições para a operação em mais do que um tipo ou variante de aeronave, a aceitação de formação prévia e verificação por parte de operadores não comerciais e operações multipiloto de helicópteros certificados monopiloto.
8. No parágrafo 4.2 da presente CIA identifica-se as alterações mais importantes introduzidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/2237. Para uma descrição detalhada das referidas alterações, bem como a respetiva fundamentação, o operador pode consultar a *Opinion* da EASA n.º 02/2021, a Decisão ED 2022/012/R e a Decisão ED 2022/014/R.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

9. A presente CIA aplica-se aos operadores de aeronaves, com estabelecimento principal em Portugal.

3. OBJETIVO

10. A presente CIA tem por objetivo informar e orientar os operadores na implementação dos novos requisitos introduzidos pelos Regulamentos de Execução (UE) 2021/1296 e (UE) 2021/2237.

11. No anexo 1 à presente CIA¹ é publicado o *checklist* de apoio aos operadores na Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2021/1296 e respetivos AMC/GM (meios aceitáveis de conformidade material/documentos de orientação).
12. Aquando da submissão à ANAC do pedido de alteração dos seus manuais de operações (OM), o operador deve simultaneamente remeter o referido *checklist* preenchido, de acordo com as instruções nele inseridas.
13. No anexo 2 à presente CIA² é publicado o *checklist* de apoio aos operadores na Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2021/2237 e respetivos AMC/GM.
14. Aquando da submissão à ANAC do pedido de alteração dos seus OM, o operador deve simultaneamente remeter o referido *checklist* preenchido, de acordo com as instruções nele inseridas.

4. DESCRIÇÃO

4.1. Regulamento de Execução (UE) 2021/1296

15. As ações a desenvolver dependem do tipo de operador.

a) Operadores detentores de COA

16. Estes operadores deverão efetuar as alterações necessárias nos seus procedimentos e política de forma a adaptá-los aos novos requisitos e submetê-los à aprovação da ANAC, no caso de elementos que requeiram a aprovação prévia.

¹ Disponível em www.anac.pt

² Disponível em www.anac.pt

17. Adicionalmente, para os operadores detentores de aprovação HEMS deverão ser implementadas as respetivas alterações para refletirem as alterações introduzidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/1296.

b) Operadores NCC ou SPO

18. Estes operadores devem refletir as alterações ao Regulamento (UE) 965/2012 nos procedimentos e políticas constantes no seu OM. Estas revisões serão verificadas durante as ações de supervisão efetuadas pela ANAC.

19. Se os operadores NCC de helicópteros, optarem por abastecer com os motores ou rotores em funcionamento, terão que solicitar aprovação prévia à ANAC.

c) Operadores NCO

20. Estes operadores devem refletir as alterações ao Regulamento (UE) 965/2012 nos procedimentos e políticas constantes no seu OM.

21. As alterações que afetam os operadores detentores de um COA são as descritas abaixo.

4.1.1.1. Operadores detentores de COA

4.1.1.1.1. Esquema de *fuel/energy*

22. Todos os operadores detentores de um COA possuem atualmente uma política de combustível aprovada. Com a entrada em vigor do Regulamento de Execução (UE) 2021/1296, este conceito é atualizado e alargado ao regime *fuel/energy*, sendo necessária a sua aprovação prévia pela ANAC.

23. Os novos requisitos são baseados no desempenho para melhorar a eficiência energética e distinguem planeamento de *fuel/energy*, seleção de aeródromo e gestão de *fuel/energy* em voo.
24. Os requisitos do esquema de *fuel/energy* são diferentes para aviões e helicópteros.

4.1.1.1.1.1. Esquema de *fuel/energy* em aviões

25. O esquema de *fuel/energy*, para o transporte aéreo comercial com aviões é dividido em três tipos dependendo da operação:
 - a) O esquema básico de *fuel/energy*, resulta de uma análise em larga escala de segurança e dados de desempenho anterior e experiência da indústria, aplicando princípios científicos. O esquema básico de *fuel/energy* deve garantir, nesta ordem, um sistema seguro, eficaz e a operação eficiente da aeronave.
 - b) O esquema básico de *fuel/energy*, com variações, é o esquema básico mencionado acima, mas introduzindo variações que aumentam a sua eficiência.
 - c) O esquema de *fuel/energy*, individual, resulta de uma análise comparativa de segurança do operador e dados operacionais, aplicando princípios científicos. A análise é usada para estabelecer um esquema com um nível de segurança superior ou equivalente ao do plano anteriormente aprovado, garantindo uma operação segura, eficaz e eficiente da aeronave.
26. A ANAC, para conceder aprovação a um esquema de *fuel/energy*, avalia a conformidade das três políticas estabelecidas pelo operador em que estes esquemas se dividem, juntamente com os processos para apoiar a sua implementação:

- a) A política de planeamento de *fuel/energy*, e replaneamento em voo garante que o avião tenha combustível suficiente para uma aterragem segura;
 - b) A política de seleção de aeródromos deve garantir a disponibilidade de um aeródromo para aterragem em segurança;
 - c) A política de gestão de *fuel/energy* em voo inclui a verificação da quantidade de combustível disponível para o resto do voo e a sua gestão para uma aterragem segura.
27. O esquema básico de *fuel/energy* está definido para incluir todos os operadores que cumpram o Regulamento (UE) 965/2012, na sua versão atualmente em vigor.
28. Os operadores devem rever os conceitos definidos em cada uma das políticas que compõem o esquema para adaptar ao texto dos novos requisitos.

4.1.1.1.1.1. Esquema básico de *fuel/energy*

Política de planeamento de *fuel/energy* e replaneamento em voo

29. Devem ser incluídos no OM os procedimentos que desenvolvem a Política de planeamento de *fuel/energy* e replaneamento em voo, assim como, os procedimentos para alterar o plano durante o voo, caso seja necessário, para calcular o combustível necessário para completar o voo com segurança.
30. Os cálculos para determinar a quantidade de combustível necessária para o voo, devem basear-se na informação constante de um sistema de monitorização de consumo, ou alternativamente a partir de dados fornecidos pelo fabricante.
31. Os sistemas de monitorização do consumo devem receber dados automaticamente sempre que possível.
32. Os conceitos de *fuel/energy* a seguir identificados, podem diferenciar-se dos atualmente aprovados:

- a) **Contingência:** o esquema básico inclui como *fuel/energy* de contingência 5% do combustível de viagem ou 5 minutos na velocidade de espera a 1500 pés.
 - b) **Alternativo:** deve ser verificado se a descrição corresponde ao descrito no AMC1 CAT.OP.MPA.181.
 - c) **Adicional:** deve ser verificada se a descrição corresponde ao texto de AMC1 CAT.OP.MPA.181.
 - d) **Extra:** esta definição foi alterada, com a introdução de um novo conceito. Isso é *fuel/energy* para ter em conta atrasos previstos ou restrições operacionais específicas.
 - e) **Discricionário:** este é um novo nome para um conceito existente. É *fuel/energy* transportado, se requerido pelo comandante. Anteriormente era chamado de combustível extra.
33. No caso de aviões de desempenho Classe B ou Classe C, a atenuante aos requisitos incluídos na anterior norma CAT.OP.MPA.151(a) do Regulamento (UE) 965/2012 é mantida, embora com os conceitos alterados de *fuel/energy* Extra e Discricionário, conforme acima definidos.
34. A quantidade de *fuel/energy* de reserva final (FRF) para as aeronaves ELA 2 em voos visuais diurnos na área local, incluída na anterior norma CAT.OP.MPA.151(a1) do Regulamento (UE) 965/2012, permanece válida. O OM deve incluir os valores, arredondados para cima, de viagem, Contingência, *fuel/energy* Extra e Discricionário, e *fuel/energy* alternativos, se utilizado este último conceito.
35. Os operadores devem analisar o texto do GM1 CAT.OP.MPA.181, onde vários aspetos do planeamento de *fuel/energy* são definidos e esclarecidos.

Política de seleção de aeródromos

36. A política de seleção de aeródromos incluída num esquema básico deve abordar principalmente os pontos a seguir indicados. A descrição deve ser consistente com o texto do requisito da norma CAT.OP.MPA.182 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/1296, juntamente com seus AMC e GM:
- a) As condições que determinam se um aeródromo é selecionável para alternante para descolagem ou aterragem; os casos em que é permitido voar sem alternante;
 - b) A obrigatoriedade, em todos os casos, da inclusão de alternantes no plano de voo ATS para voos por instrumentos;
 - c) Como as previsões meteorológicas devem ser aplicadas em termos de uso do aeródromo;
 - d) O que significa chegar ao destino;
 - e) Quais são as margens de segurança aplicadas em relação às condições meteorológicas, tanto nos aeródromos alternantes de destino e de descolagem;
 - f) Quais são os mínimos meteorológicos nos aeródromos de destino, em termos do tipo de aproximação prevista;
 - g) Aproximações PBN e créditos operacionais,
 - h) Confirmação de que o aeródromo selecionado para aterragem possui os equipamentos necessários para aproximações por instrumentos.

Política de gestão de *fuel/energy* em voo

37. Uma política de gestão de *fuel/energy* em voo conforme com os requisitos atualmente em vigor seria compatível com o regime básico, desde que a política de combustível não inclua redução do combustível de contingência (RCF) ou

voos para destinos isolados. O operador deve analisar o GM para assegurar que está em conformidade com os novos requisitos.

38. Na política de gestão de *fuel/energy* em voo, a quantidade de combustível remanescente deve ser comparada com a quantidade que o avião deveria ter naquele momento, de acordo com o planeamento realizado. A política deve indicar como o voo deve ser gerido para realizar uma aterragem segura no caso de alterações de planeamento.
39. Devem ser verificadas as condições para completar a viagem, como atrasos e mudanças meteorológicas no aeródromo de destino, de forma a garantir que o voo pode ser concluído sem consumir a reserva final (FRF).
40. Os registos de consumo de combustível devem ser mantidos, e estes devem ser desidentificados para garantir que são usados apenas para fins de segurança. Os parâmetros de consumo a serem registados devem ser acordados com a ANAC.
41. Devem ser estabelecidos procedimentos para o uso das declarações “MINIMUM FUEL” e “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” relativas ao consumo de *fuel/energy* de reserva final.

4.1.1.1.1.2. Esquema básico de *fuel/energy* com variações

42. A partir do esquema básico, e opcionalmente, podem ser desenvolvidos os seguintes elementos, com as variações descritas nos AMC e GM citados para cada caso:

Política de planeamento de *fuel/energy*

43. Os operadores que contemplam qualquer um dos seguintes conceitos na sua política de combustível atualmente aprovada, poderão ser considerados como estando a usar o esquema básico com variações:

- a) Cálculo estatístico para combustível de táxi, AMC5 CAT.OP.MPA.181.
 - b) Combustível de contingência de 3% do combustível de viagem com rota alternante (ERA), 20 minutos de consumo calculado, um cálculo de combustível de contingência estatística (SCF) ou combustível de contingência reduzido (RCF), AMC6 CAT.OP.MPA.181 e AMC7 CAT.OP.MPA.181.
44. No caso de SCF (*statistical contingency fuel*), os operadores devem verificar se as alterações de texto no AMC6 CAT.OP.MPA.181 e GM2 CAT.OP.MPA.181 estão incorporadas.

Política de seleção de aeródromos

45. Os operadores que considerarem qualquer um dos seguintes conceitos na seleção de aeródromos serão considerados como estar usando o esquema básico com variações:
- a) Voar para um destino isolado, AMC7 CAT.OP.MPA.182.
 - b) Usar mínimos de planeamento com margens reduzidas, AMC8 CAT.OP.MPA.182 e AMC9 CAT.OP.MPA.182.
46. Os aeródromos isolados usados como destino devem ser aprovados pela ANAC.

Política de gestão de *fuel/energy* em voo

47. Se a política de combustível aprovada incluir procedimentos RCF (*reduced contingency fuel*) ou voos para destinos isolados, estaremos perante um esquema básico com variações, e no que diz respeito à gestão de *fuel/energy* em voo, devem ser também asseguradas as considerações do AMC2 CAT.OP.MPA.185(a).

4.1.1.1.1.3. Esquema individual de *fuel/energy*

48. Para que um esquema individual de *fuel/energy* seja aprovado, o operador deve demonstrar que o nível de segurança operacional alcançado é pelo menos tão alto como o do plano previamente aprovado.
49. Os operadores que pretendam aplicar estes tipos de esquemas devem estabelecer um plano de segurança operacional com controlo e mitigação de riscos, definindo uma série de indicadores que precisam de ser monitorizados juntamente com dados estatísticos por um período de pelo menos dois anos, sempre desde que um número significativo de voos esteja incluído.

4.1.1.1.1.2. Esquema de *fuel energy* de helicópteros

50. Para conceder a aprovação de um regime de *fuel/energy* , para operadores de transporte aéreo comercial com helicópteros, a ANAC avalia o planeamento de *fuel/energy* e a política de replaneamento em voo, juntamente com os processos de apoio à sua implementação.
51. O esquema *fuel/energy* deve ser adequado aos tipos de operações realizadas e corresponder à capacidade do operador para apoiar a sua implementação.

Política de planeamento de *fuel/energy* e replaneamento em voo

52. A política de planeamento de *fuel/energy* deve garantir que o helicóptero tenha combustível suficiente para completar o voo planeado com segurança.
53. Os cálculos para determinar a quantidade de combustível necessária devem basear-se em dados estatísticos ou, alternativamente, a partir de dados fornecidos pelo fabricante.
54. O procedimento associado a esta política deve constar do OM. Durante o planeamento de voo, deve ser determinada a quantidade de combustível necessária para diferentes propósitos, como combustível de viagem, contingência, reserva final, etc.

55. A política deve incluir os procedimentos para calcular o combustível necessário para que o voo seja concluído com segurança, caso seja necessário modificar o plano existente.
56. No caso de helicópteros com MCTOM (*maximum certified take-off mass*) de 3175 kg ou menos em voos visuais diurnos ou voos locais, estão previstas atenuações para o cálculo do combustível de reserva final, de acordo com a norma CAT.OP.MPA.191(e) do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/1296.

Política de gestão de *fuel/energy* em voo

57. A política de gestão de *fuel/energy* em voo deve indicar como é calculada a quantidade de combustível disponível para o voo remanescente. Esses dados devem ser comparados com o quantum que o helicóptero deve ter naquele momento de acordo com o planeamento, bem como o modo como o voo deve ser gerido para aterrar em segurança caso o planeamento seja alterado.
58. Devem ser estabelecidos procedimentos para o uso das declarações “*MINIMUM FUEL*” e “*MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL*” relativas ao consumo de combustível/energia de reserva final.

Seleção de aeródromos e locais de operação

59. No caso dos helicópteros, a seleção do aeródromo não faz parte do esquema de *fuel/energy* e não requer aprovação prévia.
60. Os aeródromos alternantes de descolagem e aterragem ou locais de operação devem ser selecionados, conforme determinado pelo tipo de voo.
61. O operador também deve aplicar margens de segurança prevendo possíveis mudanças no clima e certificar-se de que as instalações do aeródromo selecionado incluem as necessárias para realizar aproximações e aterragens por instrumentos, etc.

4.1.1.1.2. Reabastecimento ou extração especial de combustível da aeronave

62. O reabastecimento ou extração especial de combustível só pode ser realizado se tiver sido efetuada uma avaliação de risco, se tiverem sido desenvolvidos procedimentos e se tiver sido estabelecido um programa de treino para o pessoal que participar nessas operações.

4.1.1.1.2.1. Reabastecimento ou extração especial de combustível de aviões

63. Detalha-se abaixo os tipos de reabastecimento ou extração especial de combustível para aviões, e todos eles requerem aprovação prévia da ANAC.

64. Nos requisitos atuais, a aprovação prévia só é exigida quando se utiliza combustível do tipo Jet-B.

Reabastecimento com o motor em funcionamento

65. Para reabastecer com o motor em funcionamento, as condições estabelecidas no AMC1 CAT.OP.MPA.200 devem ser satisfeitas, deve ter sido realizada a avaliação de risco e desenvolvidos os procedimentos a constar no OM, incluindo a formação para todo o pessoal envolvido.

66. Esta tarefa deve ser evitada sempre que possível. Para a sua realização, devem ser introduzidas na MEL as condições de despacho para garantir que aviões com APU inoperativo evitem destinos sem equipamento terrestre de apoio adequado.

67. Os procedimentos de reabastecimento com o motor em funcionamento devem ser consistentes com os definidos pelo fabricante. Caso não existam procedimentos específicos para reabastecimento com motor em funcionamento disponível no AFM, o operador e o fabricante podem querer cooperar para o seu estabelecimento.

Reabastecimento/extração especial de combustível com passageiros embarcando, a bordo ou desembarcando

68. O reabastecimento ou extração especial de combustível do tipo Jet-B nunca deve ser realizado na presença de passageiros. Para os restantes combustíveis, deve estar disponível pessoal qualificado para realizar uma evacuação o mais rápido possível, e a tarefa deve ser cumprida de acordo com as precauções estabelecidas em AMC6 CAT.OP.MPA.200.

Reabastecimento ou extração especial de combustível Jet-B

69. O uso destes combustíveis deve ser evitado sempre que possível.
70. O reabastecimento ou extração especial de combustível Jet-B só pode ser realizado se os procedimentos apropriados tiverem sido estabelecidos tendo em conta o alto risco que o uso destes combustíveis representa e cumprindo com as indicações do GM3 CAT.OP.MPA.200.

4.1.1.1.2.2. Reabastecimento ou extração especial de combustível de helicópteros

71. Os tipos de reabastecimento ou extração especial de combustível para helicópteros são detalhados conforme se segue.

Reabastecimento com rotores em funcionamento

72. Para helicópteros, este é o único reabastecimento ou extração especial de combustível para o qual será necessária aprovação prévia da ANAC.
73. Para reabastecer com rotores em funcionamento, o operador deve ter efetuado uma avaliação de risco e desenvolvido procedimentos no OM para todo o pessoal envolvido, incluindo a sua formação.
74. O reabastecimento com um motor ou rotores em funcionamento só deve ocorrer se cumpridas as condições descritas no AMC3 CAT.OP.MPA.200.

75. Os procedimentos devem incorporar as precauções estabelecidas no AMC3 CAT.OP.MPA.200, bem como no AMC4 CAT.OP.MPA.200 no caso de ocorrer com passageiros a bordo.
76. Deve ser sempre realizada a avaliação de risco, incluindo as razões pelas quais não é prático reabastecer com os rotores parados. Os riscos adicionais, bem como a sua mitigação devem ser identificados e documentados. As operações HEMS e HOFO são exemplos em que os benefícios compensam os riscos, desde que sejam tomadas medidas para mitigação do risco.
77. Na realização da avaliação de risco, devem ser tidas em consideração, pelo menos as medidas de mitigação indicadas no GM2 CAT.OP.MPA.200.

Reabastecimento/ extração especial de combustível com passageiros embarcando ou desembarcando

78. No caso de helicópteros, o reabastecimento/ extração especial de combustível na presença de passageiros não está sujeito a aprovação da ANAC.
79. O reabastecimento ou extração especial de combustível com gasolina de aviação ou Jet-B nunca deve ser realizado na presença de passageiros. Para os restantes combustíveis, deve estar sempre disponível pessoal qualificado no helicóptero para realizar uma evacuação o mais rápido possível, cumprindo com as precauções estabelecidas no AMC7 CAT.OP.MPA.200.

Reabastecimento ou extração especial de combustível com combustível Jet-B

80. No caso de helicópteros, o reabastecimento ou extração especial de combustível Jet-B não está sujeito a aprovação da ANAC.
81. O uso desses combustíveis deve ser evitado sempre que possível.
82. O reabastecimento ou extração especial de combustível Jet-B só pode ser realizado se o operador tiver estabelecido os procedimentos apropriados, tendo

em conta o alto risco representado pelo uso desses combustíveis e cumprindo as indicações prescritas no GM3 CAT.OP.MPA.200.

4.1.1.1.3. Aprovação HEMS

83. Para as operações HEMS em VFR (Visual Flight Rules) dentro de uma área local, a política de *fuel/energy* na definição da reserva final de *fuel/energy*, deve ser cumprido o disposto na norma SPA.HEMS.150 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/1296 e o termo para velocidade normal de cruzeiro é substituído pela velocidade de melhor alcance.
84. No que diz respeito ao reabastecimento com passageiros a bordo, deve ser cumprido o disposto na norma SPA.HEMS.155 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/1296, fazendo-se referência direta às condições estabelecidas na norma CAT.OP.MPA.200 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/1296, que no AMC7 CAT.OP.MPA.200, estabelece que a prática será desembarcar passageiros antes do reabastecimento ou embarcar passageiros após o reabastecimento, exceto para missões HEMS, onde além disso se afirma que as disposições para o reabastecimento com rotores em funcionamento deve observar os procedimentos descritos no OM.

4.1.1.1.4. Outras alterações

Treino dos despachantes de voo

85. É responsabilidade do operador CAT treinar despachantes/oficiais de operações de voo com funções de monitorização de voo/tarefas de seguimento do voo que não sejam titulares de licenças. O plano de formação encontra-se definido no AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) e deve ser incluído no OM.

Briefing entre despachantes/oficiais de operações de voo

86. Como parte das responsabilidades do operador em relação aos procedimentos de pessoal, incluindo o pessoal de terra, deve ser cumprido o disposto na norma ORO.GEN.110(f) do Regulamento (UE) 965/2012, , quando houver transferência de atividades de vigilância de voo, acompanhamento de voo/monitorização de voo/monitorização de voo, deve ser dado um briefing pelo pessoal de saída ao pessoal que entra ao serviço, conforme estabelecido em AMC2 ORO.GEN.110(f) e GM2 ORO.GEN.110(f). Entre outras, deve ser compartilhada a informação relativamente à meteorologia, NOTAM aplicáveis, restrições operacionais, voos a decorrer e os ainda não iniciados, o horário dos voos, etc.

4.1.1.2. Operadores NCC

87. As principais alterações que afetam os operadores NCC são as que se descreve a seguir.

4.1.1.2.1. Esquema de *fuel/energy*

88. O esquema *fuel/energy* deve ser definido pelo operador, ser adequado às operações realizadas e corresponder à capacidade do operador para apoiar a sua implementação.
89. Os procedimentos relativos a este esquema devem constar do OM.
90. O esquema *fuel/energy* consiste numa política de planeamento de *fuel/energy* e replaneamento em voo e numa política de gestão de *fuel/energy* em voo, em seguida explicitadas.

Política de planeamento de *fuel/energy* e replaneamento em voo

91. O operador deve assegurar que a aeronave transporta *fuel/energy* suficiente para completar o voo planeado em segurança e permitir desvios da operação planeada.
92. Os cálculos para determinar a quantidade necessária de combustível devem basear-se em dados estatísticos ou, alternativamente, a partir de dados fornecidos pelo fabricante, e deve ter em consideração as condições em que a operação deve ocorrer.
93. No momento do planeamento do voo, a quantidade de combustível necessária para diversos fins, e dependendo do tipo de aeronave, como combustível de viagem, contingência, reserva final, etc., deve ser determinada.

Política de gestão de *fuel/energy* em voo

94. O operador deve definir como é calculada a quantidade de combustível disponível para o voo remanescente. Estes dados devem ser comparados com a quantidade de combustível que a aeronave deve ter disponível para chegar a um aeródromo ou local de operação e aterrar em segurança.
95. O operador deve estabelecer os procedimentos para o uso das declarações “*MINIMUM FUEL*” e “*MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL*” relativas ao consumo de combustível/energia de reserva final.

4.1.1.2.2. Reabastecimento de Helicópteros com motores e/ou rotores em funcionamento

96. Para reabastecer com rotores em funcionamento, o operador deve ter efetuado uma avaliação de risco e desenvolvido os procedimentos no OM para todo o pessoal envolvido, incluindo formação.
97. Para reabastecer helicópteros com rotores em funcionamento:
 - a) Não deve haver passageiros embarcando ou desembarcando;

- b) O aeródromo ou local de operação permite esta operação;
 - c) A tarefa deve ocorrer de acordo com os procedimentos do fabricante;
 - d) O combustível deve ser Jet A ou Jet A-1;
 - e) A tarefa deve ocorrer na presença das equipas de combate a incêndio do aeródromo.
98. Os procedimentos de reabastecimento para helicópteros com rotores em funcionamento devem ser previamente aprovados pela ANAC.

4.1.1.2.3. Briefing entre despachantes/oficiais de operações de voo

99. Como parte das responsabilidades do operador em relação aos procedimentos de pessoal, incluindo o pessoal de terra, deve ser cumprido o disposto na norma ORO.GEN.110(f) do Regulamento (UE) 965/2012, quando houver transferência de atividades de vigilância de voo, acompanhamento de voo/monitorização de voo, deve ser dado um briefing pelo pessoal de saída ao pessoal que entra, conforme estabelecido em AMC2 ORO.GEN.110(f) e GM2 ORO.GEN.110(f). Entre outras, deve ser compartilhada a informação relativamente à meteorologia, NOTAMs aplicáveis, restrições operacionais, voos a decorrer e os ainda não iniciados, o horário dos voos, etc.

4.1.1.3. Operadores NCO

100. As principais alterações do Regulamento (UE) 965/2012 pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/1296 que afetam os operadores NCO são as descritas abaixo.

4.1.1.3.1. Fornecimento de *fuel/energy* e óleo

101. O piloto no comando é responsável por garantir que a aeronave transporta *fuel/energy* suficiente, tendo em conta as condições da operação e da aeronave,

e para assegurar que uma parte é protegida como combustível de reserva final para garantir uma aterragem segura.

102. O piloto no comando deve monitorizar a quantidade de combustível disponível durante o voo para garantir que não é inferior ao necessário para se dirigir para um aeródromo ou local de operação e aterrar em segurança.
103. O piloto no comando deve usar as declarações “MINIMUM FUEL” e “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” relativas ao consumo de *fuel/energy* de reserva final.

4.1.1.3.2. Reabastecimento de helicópteros com motores ou rotores em funcionamento

104. Para que seja possível reabastecer um helicóptero com rotores em funcionamento, devem ser cumpridas todas as condições seguintes:
 - a) Não é prático desligar ou reiniciar o motor;
 - b) A tarefa deve ocorrer de acordo com os procedimentos do fabricante;
 - c) O combustível deve ser Jet A ou Jet A-1;
 - d) Não deve haver passageiros ou tripulação técnica a bordo, embarcando ou desembarcando;
 - e) O aeródromo ou local de operação permite esta operação;
 - f) A tarefa deve ocorrer na presença das equipas de combate a incêndio do aeródromo;
 - g) Deve ser verificada uma lista de verificação elaborada com base na avaliação de risco para esta tarefa.

4.1.1.4. Operadores SPO

105. As principais alterações do Regulamento (UE) 965/2012 pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/1296 que afetam os operadores de SPO são as descritas abaixo.

4.1.1.4.1. Esquema de *fuel/energy*

106. O esquema *fuel/energy* deve ser definido pelo operador, ser adequado às suas operações e corresponder à capacidade do operador em apoiar a sua implementação.
107. Os procedimentos relativos a este esquema devem constar do OM.
108. O esquema *fuel/energy* consiste numa política de planeamento de *fuel/energy* e replaneamento em voo e numa política de gestão de *fuel/energy* em voo, em seguida explicitadas

Política de planeamento de *fuel/energy* e replaneamento em voo

109. Deve ser assegurado que a aeronave transporta *fuel/energy* suficiente para completar o voo planeado com segurança e permita desvios à operação planeada.
110. Os cálculos para determinar a quantidade de combustível necessária devem basear-se em dados estatísticos, ou, alternativamente, a partir de dados fornecidos pelo fabricante, e devem ser tidas em consideração as condições em que a operação deve ocorrer.
111. No momento do planeamento do voo, deve ser determinada a quantidade de combustível necessária para diversos fins, e dependendo do tipo de aeronave, como combustível de viagem, contingência, reserva final, etc.

Política de gestão de *fuel/energy* em voo

112. Deve ser indicado como é calculada a quantidade de combustível disponível para o voo remanescente. Estes dados devem ser comparados com a quantidade de combustível que a aeronave deve ter disponível para chegar a um aeródromo ou local de operação e aterrar em segurança.

113. Devem ser estabelecidos procedimentos para o uso das declarações “MINIMUM FUEL” e “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” relativas ao consumo de *fuel/energy* de reserva final.

4.1.1.4.2. Reabastecimento de Helicópteros com motores e/ou rotores em funcionamento

114. Para reabastecer com os rotores em funcionamento, o operador deve efetuar uma avaliação de risco e desenvolver os procedimentos no OM para todo o pessoal envolvido, incluindo formação.
115. Para reabastecer helicópteros com rotores em funcionamento:
- a) Não deve haver passageiros ou tripulação técnica embarcando ou desembarcando;
 - b) O aeródromo ou local de operação permite esta operação;
 - c) A tarefa deve ocorrer de acordo com os procedimentos do fabricante;
 - d) O combustível deve ser Jet A ou Jet A-1;
 - e) A tarefa deve ocorrer na presença das equipas de combate a incêndio do aeródromo.

4.1.1.4.3. Briefing entre despachantes/oficiais de operações de voo

116. Como parte das responsabilidades do operador em relação aos procedimentos de pessoal, incluindo o pessoal de terra, deve ser cumprido o disposto na norma ORO.GEN.110(f) do Regulamento (UE) 965/2012, de, quando houver transferência de atividades de seguimento do voo/monitorização de voo, deve ser dado um briefing pelo pessoal de saída ao pessoal que entra, conforme estabelecido em AMC2 ORO.GEN.110(f) e GM2 ORO.GEN.110(f). Entre outras, deve ser compartilhada a informação relativamente à meteorologia, NOTAM aplicáveis, restrições operacionais, voos a decorrer e os que ainda não iniciaram, o horário dos voos, etc.

4.2. Regulamento de Execução (UE) 2021/2237

117. Muitos dos elementos do regulamento foram implementados ao nível dos AMC e GM. Este facto, aliado à otimização e reorganização do material existente, significa que um grande número de AMC e GM foram alterados, embora em muitos casos isso não implique necessariamente a introdução de qualquer alteração real em relação ao do Regulamento (UE) 965/2012, na versão anterior à alterada pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/2237.
118. Os anexos I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII do Regulamento (UE) 965/2012 foram alterados pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/2237, nomeando-se de seguida as alterações mais relevantes. Para uma descrição detalhada dessas alterações, bem como, a respetiva fundamentação, o operador pode consultar a EASA Opinion 02/2021, bem como a Decisão ED 2022/012/R e a Decisão ED 2022/014/R.

4.2.1. Anexo I - Definições

119. O Anexo I do Regulamento (UE) 965/2012 foi alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/2237 por forma a eliminar as definições que deixaram de ser aplicáveis, introduzir as relativas a novos elementos e ainda alterações para clarificar conceitos já existentes.
120. Entre os mais significativos no que diz respeito às AWO (*All Weather Operations*):
 - a) Novas definições de operações de aproximação por instrumentos (2D, 3D) com suas categorias correspondentes (A e B) e de procedimentos (PA, LPV (*localiser performance with vertical guidance*), NPA (*non-precision approach*)), para alinhá-las com as definições da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO/OACI);

- b) Clarificação do termo “AFM (*aircraft flight manual*) ou dados adicionais do titular de TC (*Type Certificate*)/STC (*Supplemental Type Certificate*)” com base nos sistemas de aterragem;
- c) Esclarecimentos sobre a técnica CDFA (*Continuous descent final approach*) são introduzidos, excluindo as aproximações “circling”;
- d) Novos tipos de operação como EFVS (*Enhanced Flight vision system*) e EFVS 200 também são introduzidos;
- e) Pela sua importância na Parte.SPA, é introduzido o conceito de “crédito operacional” (*operational credits*).

4.2.2. Anexo II – Parte ARO

121. No Anexo II do Regulamento (UE) 965/2012 é alterado o formulário de certificação das especificações operacionais (*OpSpecs*) emitido pela ANAC para todos os operadores C AT.

4.2.3. Anexo III – Parte ORO

122. O Anexo III do Regulamento (EU) 965/2012 não é diretamente alterado com questões relacionadas com o AWO, e subparte FC. No entanto, foram alterados os AMC e GM associados ao requisito previsto na norma ORO.GEN.160 relativamente aos eventos reportáveis ocorridos durante as operações LVO.

4.2.4. Anexo IV – Parte CAT

123. É introduzido o novo requisito na norma CAT.OP.MPA.101 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 - Verificação e definições do altímetro, que prevê que o operador deve estabelecer procedimentos para o controlo do altímetro antes de cada partida e para ajustes do altímetro em todas as fases do voo.

124. O procedimento de estabelecimento de mínimos de utilização de aeródromos representa uma das principais alterações para efeitos do plano de transição. A alteração ao requisito constante da norma CAT.OP.MPA.110 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 estabelece que o referido procedimento fica sujeito à aprovação da ANAC, o que implica que os operadores, para além de alinharem o procedimento com as alterações do requisito, devem solicitar a respetiva aprovação. A forma de cálculo de DH (Decision Height) e RVR (runway visual range) para operações não sujeitas a SPA (specific approval) derivadas de outros pontos do regulamento é transferida para os AMC e GM deste requisito.
125. Na norma CAT.OP.MPA.115 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 são introduzidos esclarecimentos sobre os critérios de utilização da técnica CDFA (*Continuous descent final approach*), particularmente nas aproximações “*circling*”, bem como esclarecimentos sobre o conceito de aproximação estabilizada.
126. Os requisitos das normas CAT.OP.MPA.265 e CAT.OP.MPA.300 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 relativos às condições de descolagem, aproximação e aterragem foram alterados para incluir os requisitos estabelecidos no requisito da norma CAT.OP.MPA.110 (e) na anterior redação do Regulamento (UE) 965/2012.
127. O requisito da norma CAT.OP.MPA 305 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 é alterado com os critérios de início e continuação de aproximação para esclarecer o RVR/VIS aplicável (por segmento de pista ou reduzido pela aplicação de créditos operacionais, por exemplo).
128. O novo conceito de operação EFVS 200 (não sujeito a aprovação) é introduzido através da norma CAT.OP.MPA.312 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 e seus AMC e GM. Este tipo de operação baseia-se no conceito de crédito operacional para permitir que aeronaves equipadas com sistema de visão de voo aprimorada (EFVS) apliquem

mínimos de RVR reduzidos em relação àqueles que seriam aplicáveis de acordo com a norma CAT.OP.MPA.110. O RVR mínimo aplicável ao funcionamento do EFVS 200 não será, em qualquer caso, inferior a 550m nem o DH inferior a 200 pés.

129. Outros pontos normativos do Anexo IV foram ligeiramente alterados para introduzir as alterações nas definições do Anexo I, como os requisitos das normas CAT.OP.MPA.107, CAT.OP.MPA.245, CAT.OP.MPA.246 e CAT.OP.MPA.310 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237.
130. Foram adicionados novos AMC aos requisitos das normas CAT.POL.A.230 e CAT.POL.A.235 do Regulamento (UE) 965/2012 relativamente à distância de aterragem no caso de a operação ser realizada usando HUD (*head-up display*) com indicação de *flare cue*.

4.2.5. Anexo V - Parte SPA

131. Foram introduzidas alterações gerais nos requisitos para aprovações de LVO.
132. Uma vez que a definição de operações de baixa visibilidade se estende a todas as operações abaixo de um RVR de 550 m, o conceito de operações LVTO estende-se, portanto, a todas as descolagens com um RVR inferior a 550 m, embora só necessitem de aprovação específica aquelas com RVR inferior a 400 m como antes.
133. As operações LTS CAT I, OTS CAT II e abordagens EVS desaparecem. As atribuições operacionais desses SPAs passam a ser contempladas no âmbito dos créditos.
134. A denominação CAT IIIA e CAT IIIB desaparece, passando a referir-se apenas à operação como CAT III.
135. É introduzido o conceito de “créditos operacionais”, que permite a aplicação de mínimos reduzidos às aeronaves que possuam equipamentos adicionais aos

exigidos como padrão em relação a uma determinada operação. Em particular, são introduzidos os seguintes créditos operacionais:

- a) SA CAT I, é um crédito operacional aplicado a uma operação CAT I que permite estender o segmento de instrumento de uma aproximação CAT I para um DH mínimo de 150 pés;
- b) HELI SA CAT é um crédito operacional aplicado a uma operação CAT I para helicópteros que permite que o segmento de instrumentos de uma aproximação CAT I seja estendido para uma DH mínima de 130 pés;
- c) SA CAT II, é um crédito operacional aplicado a uma operação CAT II que permite a operação em pista sem os requisitos de iluminação para uma aproximação classe II. Não implica DHs inferiores aos de um padrão CAT II;
- d) Operações EFVS, permite reduzir o RVR no segmento visual (não o DH) em determinadas condições para aeronaves equipadas com sistema de visão de voo aprimorado (EFVS).

136. Os AMC do requisito da norma SPA.LVO.105 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 incluem os critérios necessários para a respetiva aprovação específica, tais como procedimentos operacionais, certificação de equipamentos, etc. provenientes de requisitos que desaparecem nas normas SPA.LVO.125 e SPA.LVO.130 do Regulamento (UE) 965/2012. Um requisito que desaparece da norma SPA.LVO.105 do Regulamento (UE) 965/2012 é a necessidade de verificações operacionais para cada par pista/tipo aeronave antes de iniciar as operações CAT II ou III estabelecidas pela antiga AMC6 SPA.LVO.105, o que é eliminado com a nova alteração normativa.

137. O requisito da norma SPA.LVO.110 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 e seus AMC estabelecem os requisitos relativos à infraestrutura do aeródromo e serviços de navegação necessários, cuja adequação é necessária à operação do LVO correspondente.

Os novos AMC e GM estabelecem critérios detalhados para realizar a respetiva avaliação.

138. O requisito da norma SPA.LVO.120 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 e respetivos AMC e GM foram revistos em relação aos requisitos de proficiência da tripulação.
139. Além do SPA LVO, foram introduzidas as seguintes alterações na Parte SPA:
- a) Na aprovação específica SPA.NVIS são introduzidos novos AMC para permitir a utilização de dispositivos NVIS durante as operações IFR (*instrument flight rules*).
 - b) Na aprovação específica do HOFO (*offshore Operations*), o requisito de aeródromo alternativo de destino terrestre é alterado, bem como o requisito da norma SPA.HOFO.125 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 para introduzir o conceito mais geral de procedimentos padrão de aproximação no mar (OSAP - *offshore standard approach procedures*).
 - c) É criada uma nova aprovação específica para aproximações e partidas de helicóptero para um ponto no espaço com mínimos VFR reduzidos (norma SPA.PINS-VFR do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237) que permite a utilização, em determinadas condições, de mínimos VFR reduzidos no segmento visual após uma aproximação PinS (*point -in-space*), bem como antes de uma transição IFR.

4.2.6. Anexo VI – Parte NCC

140. As alterações introduzidas ao Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 às operações AWO para operadores NCC refletem geralmente as introduzidas na parte CAT:
- a) Norma NCC.OP.101 introduz o requisito de estabelecer os métodos de verificação e ajuste acima mencionados para o altímetro;

- b) Norma NCC.OP.110 introduz alterações análogas às da norma CAT.OP.MPA.110 de forma adequada ao tipo de operações NCC. A diferença fundamental é que, de acordo com a natureza declarativa da operação NCC, o método de cálculo de mínimos de aeródromo estabelecido pelo operador em seu manual não carece de aprovação da autoridade como na parte CAT;
- c) São introduzidos novos requisitos em relação à seleção de aeródromos alternantes de destino, tanto para aviões (norma NCC.OP.147) como para helicópteros (norma NCC.OP.148);
- d) Nomas NCC.OP.195 e NCC.OP.225 introduzem alterações semelhantes às mencionadas acima para as normas CAT.OP MPA.265 e CAT.OP.MPA.300 em relação às condições de descolagem, aproximação e aterragem;
- e) O requisito da norma NCC.OP.230 foi alinhado com o referido para o requisito da norma CAT.OP.MPA 305 em relação aos critérios de início e continuação da aproximação;
- f) Por fim, há um novo requisito na norma NCC.OP.235, que estabelece os critérios para o funcionamento do EFVS 200 de forma semelhante ao estabelecido na norma CAT.OP.MPA.312.

4.2.7. Anexo VII – Parte NCO

- 141. À semelhança do que se refere para os operadores NCC, as alterações correspondentes às operações AWO para os operadores NCO correspondem geralmente às dos operadores CAT com as correspondentes alterações para o adaptar ao ambiente operacional típico do operador NCO.
- 142. É introduzido o requisito na norma NCO.OP.101 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237, estabelecendo os requisitos de verificação e ajuste do altímetro da mesma forma como referido para CAT e NCC.

143. Em consonância com o referido, é revisto o requisito correspondente aos mínimos de utilização do aeródromo em relação ao cálculo do RVR (norma NCO.OP.110), são introduzidos esclarecimentos sobre a utilização da técnica CDFA em operações 2D, cálculo do DH/MDH (NCO.OP.111) e norma NCO.OP.112 é modificado em relação aos mínimos de operação no circuito do aeródromo.
144. Foi introduzida uma alteração importante nos critérios de seleção dos aeródromos alternantes de destino. Os requisitos afetados são nas normas NCO.OP.140 e NCO.OP.141 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237, em relação aos mínimos meteorológicos aplicáveis no destino (abaixo dos quais é obrigatório um aeródromo alternante de destino) para aviões e helicópteros, e norma NCO.OP.142, em relação aos critérios relativos aos procedimentos de aproximação por instrumentos que devem estar disponíveis no alternante de destino. Além disso, os requisitos nas normas NCO.OP.143 e NCO.OP.144 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 são adicionados aos mínimos meteorológicos aplicáveis no aeródromo de destino.
145. Da mesma forma, são alterados os requisitos nas normas NCO.OP.175, NCO.205 e NCO.OP.206, em relação às condições de descolagem, aproximação e aterragem de acordo com o anteriormente referido para a parte CAT.
146. Finalmente, o requisito na norma NCO.OP.210 foi alterado em relação aos critérios para iniciar e continuar a aproximação.

4.2.8. Anexo VIII – Parte SPO

147. As alterações para este tipo de operações são muito semelhantes às listadas acima.
148. É introduzido o novo requisito na norma SPO.OP.101 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução 2021/2237 referente aos

procedimentos de verificação e ajuste do altímetro que devem ser estabelecidos pelo operador.

149. Foi alterado o requisito na norma SPO.OP.110 e seus AMC e GM em relação aos mínimos do aeródromo. O material para determinar o RVR e DH/MDH aplicáveis está concentrado no referido requisito normativo.
150. O requisito na norma SPO.OP.112 também é modificado em relação aos mínimos para operações de circuito.
151. Os novos requisitos nas normas SPO.OP.143 e SPO.OP.144 especificam os mínimos que devem ser considerados no aeródromo alternativo de destino para aviões e helicópteros, respetivamente.
152. Os requisitos nas normas SPO.OP.180 e SPO.OP.210 foram alterados, relativamente às condições de descolagem, aproximação e aterragem de acordo com o anteriormente referido para a parte CAT.
153. O requisito na norma SPO.OP.215 é modificado em relação aos critérios para iniciar e continuar a aproximação.
154. Por fim, foi acrescentado o requisito na norma SPO.OP.235 que, juntamente com os seus AMC e GM, descreve os requisitos necessários para a operação do EFVS 200.

4.3 Treino e verificação das tripulações de voo

155. A 19 de agosto de 2022, a EASA publicou a Decisão do Diretor Executivo, aprovando os AMC e GM relacionados com o treino da tripulação (Atualização do ORO.FC — revisão das disposições de treino da tripulação) do Regulamento de Execução (UE) 2021/2237 e do Regulamento de Execução (UE) 2021/2227 da Comissão, de 14 de dezembro de 2021, que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no que respeita aos requisitos aplicáveis às operações em todas as condições meteorológicas e à formação de qualificação de voo por instrumentos e de tipo em helicóptero.

156. A Decisão 2022/014/R indica que os AMC e GM aprovados entram em vigor em 30 de outubro 2022, embora enumere uma série deles cuja entrada em vigor é adiada para 26 de março de 2023. Esses AMC e GM cuja entrada em vigor foi adiada serão objeto de nova CIA.

4.4 Operações multipiloto em helicópteros certificados monopiloto

157. A maioria dos helicópteros são certificados para operações com um único piloto. Portanto, de acordo com os regulamentos anteriores, eles foram classificados como helicópteros monopiloto.
158. Todos os helicópteros, exceto aqueles que apenas possuem um assento para a tripulação de voo, podem ser operados com dois pilotos. Se o OM estabelecesse que o helicóptero fosse pilotado com dois pilotos, então esse helicóptero passaria a ser considerado um helicóptero multipiloto. Portanto, a maioria dos helicópteros podem ser definidos como monopiloto e multipiloto ao mesmo tempo.
159. Com base no que precede, foram estabelecidas interpretações diferentes das definições de helicópteros monopiloto e multipiloto entre os diferentes Estados-Membros. As diferenças na interpretação das definições levaram também a uma forma diferente de aplicação dos requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, na sua redação atual, *Aircrew*, no que respeita à formação em MCC (*Multi-crew cooperation*) e à formação teórica em ATPL(H).
160. A EASA alterou estes requisitos de forma a incentivar operações multipiloto com helicópteros em operações CAT, NCC e SPO de modo que, no caso de operar helicópteros com tripulação mínima de dois pilotos, seja necessário:
- a) Terem concluído um curso de cooperação de tripulação de helicóptero (MCC); ou
 - b) Terem pelo menos 500 horas de voo em operações multipiloto.

161. Esses requisitos foram incluídos na alínea d) da norma ORO.FC.100 do Regulamento (UE) 965/2012.
162. Adicionalmente, caso um operador pretenda realizar voluntariamente operações multipiloto com helicópteros certificados monopiloto, ou seja, quando não for expressamente exigido pelo Regulamento (EU) 965/2012 ou na certificação do helicóptero, não é necessário ter concluído os exames teóricos do ATPL(H), para a qualificação de multipiloto, nem é necessário que o comandante tenha uma licença ATPL(H).
163. Portanto, só será necessário creditar conhecimentos teóricos ATPL(H) nos seguintes casos:
- a) Nas operações NCC e SPO quando o helicóptero é certificado para dois pilotos.
 - b) Nas operações CAT quando o helicóptero é certificado para dois pilotos ou quando os requisitos CAT exigem dois pilotos (MOPSC acima de 19 ou IFR com MOPSC acima de 9, entre outros).
164. Este último requisito encontra-se refletido na nova redação da alínea d) do requisito da norma ORO.FC.200 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/2237- Composição da tripulação de voo.
165. Para realizar este tipo de operações, o operador terá que implementar SOPs (*Standard Operating Procedures*) para operações em ambiente multitripulado.
166. Em resumo, os Regulamentos de Execução 2021/2227 (da Comissão, de 14 de dezembro de 2021, que alterou o Regulamento (UE) 1178/2011 no que respeita aos requisitos aplicáveis às operações em todas as condições meteorológicas e à formação de qualificação de voo por instrumentos e de tipo em helicóptero) e 2021/2237 modificaram os requisitos das normas FCL.010, FCL.510.H, FCL.605 (b)(2), FCL.725, FCL.720.H, FCL.905. TRI, FCL.910.TRI, FCL.915.TRI, FCL.905.SFI, FCL.915.SFI, FCL.915.MCCI, FCL.1010.TRE, FCL.1010.SFE, Apêndices 8 e 9 do Anexo I para a Parte-FCK, e as normas ORO.FC.100,

ORO.FC.200 do Regulamento (UE) 965/2012, para alcançar os seguintes resultados:

- a) Um helicóptero não pode ser definido como monopiloto e multipiloto ao mesmo tempo;
- b) Um helicóptero operado em multipiloto continuará sendo considerado monopiloto se o segundo piloto não for exigido pela certificação ou pelo Regulamento (UE) 965/2012.
- c) Os pilotos devem ter efetuado o treino MCC para poder voar em ambiente multi-tripulação nas operações CAT, NCC e SPO;
- d) Os direitos adquiridos são permitidos aos pilotos que possuam experiência multipiloto e experiência obtida em operações militares e não europeias. A exigência de credenciamento de 500 horas de experiência em operações multipiloto é mantida como alternativa ao treino MCC, exceto ATPL;
- e) As horas voadas em ambiente multitripulação com treino MCC e os SOPs em ambiente multitripulação são válidos para credenciar a experiência multipiloto necessária para obtenção da licença ATPL(H). Isso inclui operações multipiloto voluntárias em operações CAT, NCC e SPO;
- f) Os pilotos de helicóptero que voluntariamente realizam operações multipiloto não precisam de uma qualificação de tipo multipiloto, ou passar no conhecimento teórico ATPL(H) ou uma licença ATPL(H);
- g) O certificado de conclusão de conhecimentos teóricos ATPL(H) não será mais exigido nas operações NCC e SPO, a menos que o helicóptero seja certificado com um mínimo de dois pilotos;
- h) A licença ATPL(H) não será exigida nas operações CAT VFR, a menos que o helicóptero seja certificado para um mínimo de dois pilotos ou quando o MOPSC for superior a 19;
- i) Os instrutores e examinadores que realizam treino ou verificação de operações multipiloto devem ter experiência relevante em operações

multitripulação (em geral: 350 h em ambiente multitripulação e 100 h em operações multipiloto no tipo).

5. AÇÕES A IMPLEMENTAR PELOS OPERADORES AÉREOS

167. Neste capítulo pretende-se fornecer orientações sobre as ações que o operador deve tomar em relação às alterações introduzidas no Regulamento (UE) 965/2012 pelos Regulamentos de Execução (UE) 2021/1296 e 2021/2237.
168. A lista apresentada abaixo deve ser considerada como guia, uma vez que o âmbito das alterações necessárias dependerá do caso particular de cada operador, pelo que seguir o que é indicado neste capítulo não isenta o operador de uma análise rigorosa da alteração regulamentar no âmbito do seu processo específico de gestão de alterações.

5.1. Todos os Operadores

5.1.1. MEL

169. Os MMEL não representam um problema em relação à remoção de subcategorias CAT III. No entanto, os operadores terão de rever os seus MEL e introduzir as alterações que possam ser necessárias devido ao Regulamento de Execução (UE) 2021/2237. Pode afetar principalmente os operadores aéreos detentores de aprovações CAT III A e CAT III B.
170. Se o operador identificar que a MEL deve ser adaptado ao novo regulamento e, portanto, aprovado, mas as alterações não afetarem as condições críticas de despacho e não houver impacto na segurança operacional, o operador aéreo pode enviar o MEL para aprovação juntamente com a revisão da MMEL.
171. Caso haja impacto na segurança operacional, é necessário submeter a MEL para aprovação.

5.1.2. Operações LVO

172. Os operadores aéreos LVO afetados pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/2237 devem considerar o seguinte para cumprir com os novos requisitos:
- a) Definição do tipo de operação de aproximação;
 - b) Revisão dos valores mínimos aplicáveis (por exemplo, RVR e instalações);
 - c) Revisão da MEL;
 - d) Revisão dos requisitos de Monitorização do Desempenho de Segurança e Recolha de Dados;
 - e) Definição e implementação de um processo para verificação de adequação da pista;
 - f) Revisão dos procedimentos operacionais;
 - g) A competência das tripulações de voo;
 - h) Adaptação dos sílabos dos programas de treino e verificação da tripulação de voo, e
 - i) Adaptar a supervisão do *Autoland* do ponto de vista da segurança.

5.1.3 Operações multipiloto em helicópteros certificados monopiloto

173. Um helicóptero será considerado multipiloto quando estiver certificado para voar com uma tripulação mínima de dois pilotos, ou quando for operado por pelo menos dois pilotos de acordo com o Regulamento (UE) 965/2012.
174. Da mesma forma, um helicóptero será considerado monopiloto quando estiver certificado para ser operado por um piloto e não precisar ser operado por pelo menos dois pilotos de acordo com as Operações Aéreas.
175. Assim, um operador que pretenda operar um helicóptero certificado para um único piloto para operações para as quais o Regulamento (UE) 965/2012 não

exija dois pilotos, deve cumprir com os novos requisitos incluídos tanto no Regulamento de Execução (UE) 2021/2237 como no Regulamento de Execução (UE) 2021/2227.

176. Neste tipo de situação, não é necessário ter concluído os exames teóricos ATPL(H) para a qualificação de multipiloto, nem é necessário que o comandante seja titular de uma licença ATPL(H).
177. No entanto, é necessário cumprir o seguinte:
 - a) Ter concluído um curso de cooperação de tripulação (MCC) em helicópteros; ou
 - b) Possuir pelo menos 500 horas de voo em operações multipiloto.
178. Além disso, o operador deve adaptar seu manual de operações (seções A.8, B.2 e B.3, principalmente) para estabelecer SOP para operações com várias tripulações, incluindo, no mínimo, *checklists* normais, suplementares e de emergência para este tipo de operações.
179. Os SOP em ambientes com várias tripulações devem ser treinados e verificados durante:
 - a) o Curso de conversão de operadores;
 - b) Treino de diferenças, familiarização, treino de equipamentos e procedimentos; e
 - c) Treino e verificação recorrentes.
180. Também é exigida experiência adicional de instrutores e examinadores para operações multipiloto, conforme estabelecido em na norma ORO.FC.146 do Regulamento (UE) 965/2012 e AMC e GM: 500 horas de voo com operações multipiloto. Devem ainda ser tidas em conta as medidas transitórias válidas até 30 de outubro de 2025, conforme indicado no n.º 2 do artigo 4.º-A do Regulamento (UE) 1178/2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/2227.

5.2 Operadores de transporte aéreo comercial (CAT)

181. Relativamente aos requisitos de treino da tripulação de voo, considerando que a 18 de agosto de 2022 a EASA publicou os AMC e GM que desenvolvem a subparte ORO.FC, estendendo o período de implementação até março de 2023 de muitos dos requisitos mínimos que um operador deve avaliar e, se for o caso, adaptar, antes de 30 de outubro de 2022, para que as operações realizadas em 29 de outubro permanecem válidos a partir do dia seguinte.

5.2. Operadores CAT

182. Os operadores CAT:

- a) Devem adaptar o OM para cumprir com os novos requisitos relativamente à qualificação da tripulação, para os helicópteros operados com tripulação de 2 pilotos: fazer um curso MCC em conformidade com o Regulamento (UE) 1178/2011, ou, possuir pelo menos 500 horas de voo em operações multipiloto, de acordo com a alínea f) da norma ORO.FC.100 do Regulamento (UE) 965/2012.
- b) Devem avaliar e, quando apropriado, incluir treino em equipamento e procedimentos no manual de operações, em conformidade com alínea b) da norma ORO.FC.125 do Regulamento (UE) 965/2012, alterado pelo Regulamento 2021/2237 quando uma mudança de equipamento ou mudança de procedimentos exigir conhecimentos adicionais sobre os tipos ou variantes correntemente operadas, por exemplo, ao passar de operações de piloto único para multipiloto e vice-versa.

5.3. Operadores de transporte aéreo comercial aos quais se aplica a seção 2 da subparte ORO.FC do Regulamento (UE) 965/2012

183. Os operadores de transporte aéreo comercial aos quais se aplica a seção 2 da subparte ORO.FC do Regulamento (UE) 965/2012:

- a) Devem adaptar a categorização dos aeródromos e a formação da tripulação de voo em relação aos novos critérios adotados para familiarização com as rotas, áreas e aeródromos que se destinam a operar, tendo em conta que o operador deve cumprir os requisitos de formação publicados no o AIP, quando existirem;
- b) Caso o operador realize operações de SP (*single pilot*) e MP (*Multi pilot*), deve desenvolver um curso de treino para os pilotos que passam de operações de SP para MP e vice-versa;
- c) Se a introdução de equipamentos ou a alteração de procedimentos em tipos ou variantes já operadas exija a aquisição de novos conhecimentos ou competências, o operador deve desenvolver um curso de formação que abranja essas diferenças, tanto em terra como em voo, conforme o caso;
- d) No caso de operadores de helicópteros que não sejam helicópteros complexos motorizados, em condições diurnas e em rotas navegadas por referência visual ao terreno que, antes da entrada em vigor dos novos requisitos, estejam a ser utilizados por comandantes devidamente qualificados para realizar OPC (*Operator Proficiency Check*), devem adaptar os manuais de operações (OM) para incluir os novos requisitos de qualificação dos referidos comandantes para realizar tanto o OPC como a formação em voo;
- e) No caso de operadores que antes da entrada em vigor dos novos requisitos estejam a utilizar comandantes devidamente qualificados para realizarem a verificação em linha, incluindo aqueles temporariamente contratados por um operador no caso de novos COA ou novas frotas, devem assegurar que esse pessoal cumpre com os novos requisitos estabelecidos na norma ORO.FC.146 e respetivos AMC e GM aplicáveis;

- f) O operador deve avaliar e, se necessário, alterar o treino e as verificações periódicas, exigidas pelo requisito da norma ORO.FC.230, para introduzir a formação em equipamentos e procedimentos, de acordo com a alínea b) da norma ORO.FC.125;
- g) Se o operador da aeronave tiver aprovado um programa de formação EBT (*Evidence Based Training*), este deverá avaliar o impacto da correção de erratas e introdução de melhorias que foram incluídas nos AMC e GM das normas ORO.FC.231 e ORO.FC.232;
- h) Para operadores de helicópteros que tenham no seu OM alguma referência ao requisito da norma ORO.FC.235, devem alterá-lo para a norma ORO.FC.236, com a redação atual;
- i) No caso de o operador de aviões ter aprovado um programa alternativo de formação e qualificação, deve avaliar e, quando apropriado, alterar seu conteúdo para indicar quando a LOE (*Line Orientated Exam*) é considerada concluída, de acordo com a alínea (d) da norma ORO.FC.A.245 e incluir os novos requisitos das alíneas (f) e (g);
- j) Os operadores de helicópteros que realizam operações CAT de acordo com as regras de voo IFR com comandantes detentores de uma licença CPL(H) devem analisar e, quando apropriado, alterar o manual de operações para esclarecer que o tempo total de voo do helicóptero inclui 100 horas em IFR; e que para essas 100 horas podem ser creditadas até 50 horas de tempo de instrumentos realizadas em FFS(H) nível B ou em FTD nível 3 ou superior qualificados para treino por instrumento, conforme indicado no ponto (1) da alínea (a) da norma ORO.FC.H.250.

5.4. Operadores aos quais se aplica a seção 3 da Subparte ORO.FC do Regulamento 965/2012

184. Os Operadores aos quais se aplica a seção 3 da Subparte ORO.FC do Regulamento 965/2012 devem:

- a) Os operadores de CAT que, antes da entrada em vigor dos novos requisitos, possuam comandantes devidamente qualificados para realizar OPC devem adaptar seus manuais de operações para incluir os novos requisitos de qualificação para que tais comandantes realizem tanto o OPC como a formação em voo;
 - b) No caso de operadores que, antes da entrada em vigor dos novos requisitos, possuam comandantes devidamente qualificados para efetuar a verificação em voo, devem assegurar que esse pessoal cumpre os novos requisitos estabelecidos na norma ORO.FC.146 e respectivos AMC e GM aplicáveis;
 - c) O operador deve avaliar e, quando apropriado, alterar o treino de conversão e verificação do operador para incluir a realização de uma verificação de competência do operador (OPC), de acordo com as disposições da norma ORO.FC.320;
 - d) O operador deve avaliar e, quando apropriado, alterar o treino periódico e as verificações exigidas pela norma ORO.FC.330 para incluir, além das verificações de proficiência do operador OPC, treino periódico.
185. Adicionalmente, em relação às operações em todas as condições meteorológicas, o operador deve adaptar o procedimento para estabelecer mínimos de operação de aeródromo de acordo com o que consta dos novos AMC e GM do requisito da norma CAT.OP.MPA.110 do Regulamento (UE) 965/2012. No caso de o operador possuir aprovação específica para operações de baixa visibilidade conforme anexo V, parte SPA, subparte E (SPA LVO), o referido procedimento também deve estar de acordo com as disposições dos AMC e GM do requisito da norma SPA.LVO.100 do Regulamento (UE) 965/2012 em relação à aprovação específica em questão.

Alteração nos requisitos LVTO, descolagem com baixa visibilidade, e CAT II.

Os operadores com aprovação específica LVTO e/ou CAT devem solicitar a alteração

correspondente para adaptá-la aos novos requisitos.

Alteração na aprovação EVS, LVO CATIIIA e/ou CAT IIIB.

Os operadores com aprovação específica EVS e/ou LVO CATIIIA e/ou CAT IIIB devem solicitar a respetiva alteração de forma a adequá-la aos novos requisitos e denominação.

Outras alterações ao Regulamento (UE) 965/2012:

- a) Atualização das definições do Anexo I aplicáveis ao operador;
- b) Atualização dos termos afetados pelas alterações nas referidas definições;
- c) Atualização de eventos reportáveis de acordo com AMC3 ORO.GEN.160 e GM1 ORO.GEN.160;
- d) Procedimentos de verificação e ajustes de altímetro de acordo com a norma CAT.OP.MPA.101;
- e) Esclarecimentos sobre a técnica de voo CDFA/CDA;
- f) Atualização das condições de descolagem, aproximação e aterragem de acordo com as normas CAT.OP.MPA.265 e CAT.OP.MPA.300;
- g) Atualizar os critérios para iniciar e continuar a aproximação de acordo com o requisito da norma CAT.OP.MPA 305;
- h) Alteração da qualificação do instrutor CRM para a tripulação de voo "*flight crew CRM trainer*".
- i) Para operadores com aprovações de LVO, analisar os programas de treino, verificações e experiência recente para adequá-los aos novos AMC e GM do SPA.LVO.120.

6. RECOMENDAÇÕES

186. Os operadores devem analisar as alterações introduzidas pelos Regulamentos de Execução (UE) 2021/1296 e 2021/2237, inserir estes regulamentos no Regulamento (UE) 965/2012 e identificar os aspetos que impactam na sua operação. Posteriormente devem adaptar os seus procedimentos aos novos requisitos regulatórios e AMC e GM, alterando o seu OM em conformidade, bem como, toda a documentação afetada, por exemplo, a MEL conforme referido no ponto 5.1.1 da presente CIA.
187. Para os operadores de transporte aéreo comercial, todas as alterações em causa ao Regulamento (UE) 965/2012 devem estar em vigor antes da respetiva data de implementação - 30 de outubro de 2022.
188. No mínimo, todos os operadores terão que solicitar a aprovação dos mínimos de operação dos aeródromos (norma CAT.OP.MPA.110) e adaptar-se aos novos requisitos ORO.FC.
189. Os operadores de NCC, NCO e SPO devem rever o seu OM ou Procedimentos (SOP) antes da respetiva data de implementação - 30 de outubro de 2022.
190. Dependendo das aprovações detidas pelo operador, os Anexos 1 e 2 a esta CIA devem ser preenchidos e enviados à ANAC juntamente com os respetivos pedidos de aprovação.
191. Os pedidos devem dar entrada na ANAC com a antecedência mínima de 30 dias para sua análise e aprovação.

7. ISENÇÕES

192. De acordo com o Artigo 71(1) do 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, na sua redação atual, é possível conceder-se isenções ao

cumprimento de determinados requisitos, em conformidade com o disposto na CTI 19 -03, Edição 2.3

193. Os operadores devem identificar os requisitos para os quais pretendem adiar o seu cumprimento ou no caso de pretenderem adiar a implementação de ambos os regulamentos, identificar no título da isenção: Adiamento da implementação dos regulamentos (UE) 2021/1296 (*Fuel*) e regulamento (UE) 2021/2237 (*AWO*).
194. No Anexo 3 à presente CIA⁴, encontra-se um modelo de requerimento de isenção que poderá ser adaptado pelos operadores.
195. De forma a que os operadores continuem a operar em conformidade com a regulamentação após 30 de outubro de 2022, os pedidos de isenção devem ser submetidos à ANAC até ao próximo dia 25 de outubro.

8. DATA DE ENTRADA EM VIGOR

196. A presente CIA entra em vigor na data da sua publicação.

= FIM DA CIRCULAR =

A Presidente do Conselho Administração

Tânia Cardoso Simões

³ https://www.anac.pt/vPT/Generico/LegislacaoRegulamentacao/CircularesInformacao/Documents/CTI_19_03_ED2.pdf

⁴ Disponível em www.anac.pt