

**REGULAMENTO (UE) 2016/1199 DA COMISSÃO****de 22 de julho de 2016****que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no respeitante à aprovação de operações de navegação baseadas no desempenho, à certificação e supervisão dos prestadores de serviços de dados e às operações de helicópteros no mar, e que retifica esse regulamento**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão <sup>(2)</sup> estabelece condições para a exploração segura de aeronaves.
- (2) As informações ou dados aeronáuticos incorretos introduzidos nos sistemas de bordo das aeronaves podem criar riscos significativos para a segurança de voo. Importa, por conseguinte, assegurar que os prestadores de serviços de dados tratarão as informações e dados aeronáuticos de forma que garanta a sua qualidade e satisfaça os requisitos definidos pelos construtores aeronáuticos para a utilização prevista pelos utentes finais do espaço aéreo.
- (3) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 prevê a aprovação específica das operações de navegação baseadas no desempenho (PBN), com exceção de alguns métodos de navegação de base. O número de casos que requerem aprovação específica deveria diminuir significativamente, para reduzir os encargos económicos e administrativos desnecessários que pesam sobre os operadores da aviação geral, tendo em conta a experiência e maturidade ganhas nas operações de aproximação que recorrem ao sistema mundial de navegação por satélite (GNSS), e garantir a coerência com as normas internacionais de segurança mais recentes.
- (4) Para facilitar o cumprimento, pelos operadores, das regras relativas ao transporte de mercadorias perigosas e das regras relativas aos sistemas de retenção para a parte superior do tronco com que devem estar equipados os assentos dos tripulantes de voo e os assentos dos passageiros de alguns aviões pequenos, e assim aumentar a segurança, é necessário adaptar essas regras ao tipo de operação e à complexidade das aeronaves utilizadas.
- (5) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 965/2012, alguns pequenos operadores não-comerciais são obrigados a estabelecer um sistema de gestão na sua organização, por motivo de operarem aeronaves a motor complexas. No entanto, em certos casos, nomeadamente de operações não-comerciais com aviões leves biturbopropulsores, esses operadores podem ter dificuldade em cumprir os requisitos para o sistema de gestão que constam do anexo III desse regulamento. Atendendo a que o esforço de conformidade que se lhes exige é desproporcionado face aos benefícios da aplicação desses requisitos para a segurança das suas operações, esses operadores devem ser excluídos do âmbito de aplicação do anexo VI do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e, em vez disso, ser autorizados a cumprir os requisitos estabelecidos no anexo VII. Por razões de coerência, as organizações que realizam formação de voo nos mesmos aviões leves biturbopropulsores devem também ser autorizadas a cumprir os requisitos estabelecidos no anexo VII.
- (6) O anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 obriga ao transporte e utilização de oxigénio nos voos acima de determinada altitude de pressão. Com base no princípio da diferenciação dos riscos, em que o nível da proteção regulamentar conferida às partes interessadas depende da sua capacidade para avaliarem e controlarem os riscos, a necessidade de oxigénio nas aeronaves não-pressurizadas que realizam operações não-comerciais deve ser avaliada pelo piloto, tendo em conta determinados fatores objetivos.

<sup>(1)</sup> JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

- (7) As operações de helicópteros no mar («HOFO») implicam certos riscos específicos no plano da segurança, que não são adequadamente abordados no Regulamento (UE) n.º 965/2012 na sua redação atual. Por conseguinte, alguns Estados-Membros adotam requisitos adicionais, nomeadamente a utilização obrigatória de novas tecnologias, para atenuar esses riscos e manter os níveis de segurança. No entanto, a fim de garantir o cumprimento dos objetivos de segurança do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e condições de concorrência equitativas para os operadores do transporte aéreo, é necessário adotar medidas de segurança comuns à escala da União, tendo em conta a experiência a nível nacional e a evolução do setor das operações de helicóptero no mar.
- (8) Foram também detetados erros de redação, que conduziram a dificuldades de execução do Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (9) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, pois, ser alterado e retificado em conformidade.
- (10) É necessário conceder aos operadores em causa e às autoridades competentes dos Estados-Membros tempo suficiente para se adaptarem às novas regras relativas às informações e dados aeronáuticos e às operações de helicóptero no mar previstas no presente regulamento.
- (11) A Comissão tenciona rever as regras relativas aos balões e aos planadores estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 965/2012 no contexto da iniciativa que visa uma legislação mais simples, mais ligeira e de melhor qualidade no domínio da aviação civil. Os trabalhos preparatórios da revisão estão atualmente em curso. A data de aplicação dessas regras deve, por conseguinte, ser adaptada, de modo a garantir que a revisão possa ser concluída e que as regras possam ser alteradas, se necessário, antes de passarem a ser aplicáveis.
- (12) No interesse da clareza jurídica e da aplicação harmonizada dos requisitos comuns em toda a União, deve haver datas fixas para aplicação desses requisitos, quer imediatamente, aquando da entrada em vigor, quer posteriormente. As medidas transitórias e as tarefas a executar devidamente por todos os Estados-Membros devem ser incluídas no ato jurídico, de modo a evitar questões e incertezas jurídicas. A possibilidade de recorrer às opções de autoexclusão previstas nalguns regulamentos de execução da Comissão no domínio da segurança da aviação deve ser limitada aos casos devidamente justificados, quando absolutamente necessário, devendo em vez disso ser implantado um sistema previsível e transparente. É, por conseguinte, imperativo que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 seja alterado, de modo a ter em conta estas considerações.
- (13) As medidas previstas no presente regulamento baseiam-se nos pareceres <sup>(1)</sup> emitidos pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (14) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

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

1) No artigo 5.º, o n.º 2 é alterado como segue:

- a) é suprimido o termo «e» no final da alínea e);
- b) é aditada a alínea g), com a seguinte redação:

«g) helicópteros utilizados para operações no mar (HOFO).»

<sup>(1)</sup> Parecer n.º 02/2015 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 12.3.2015, respeitante a um regulamento da Comissão que estabelece requisitos técnicos e procedimentos operacionais para o fornecimento de dados aos utilizadores do espaço aéreo para efeitos da navegação aérea; Parecer n.º 03/2015, da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 31.3.2015, respeitante a um regulamento da Comissão sobre a revisão dos critérios de aprovação das operações de navegação baseadas no desempenho (PBN); Parecer n.º 04/2015, da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 8.5.2015, relativo a um regulamento da Comissão relativo à aprovação específica de operações de helicópteros no mar.

2) O artigo 6.º é alterado como segue:

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

«4. Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, até 30 de junho de 2018, os Estados-Membros podem continuar a exigir uma aprovação específica e aplicar requisitos adicionais no que respeita aos procedimentos operacionais, ao equipamento, à qualificação e à formação da tripulação no caso das operações CAT de helicópteros no mar, em conformidade com a legislação nacional. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão e à Agência os requisitos adicionais aplicados para emissão dessas aprovações específicas. Esses requisitos não devem ser menos restritivos do que os previstos nos anexos III e IV.»;

b) é suprimido o n.º 7;

c) são aditados o n.ºs 8 e 9, com a seguinte redação:

«8. Em derrogação do disposto no artigo 5.º, n.º 3, primeiro período, os operadores de aviões a motor complexos com uma massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) igual ou inferior a 5 700 kg, equipados com motores turbopropulsores, que realizam operações de transporte não comercial, apenas devem operar essas aeronaves em conformidade com o anexo VII.

9. Em derrogação do disposto no artigo 5.º, n.º 5, alínea a), as organizações de formação, aquando da realização de formação de voo com aviões a motor complexos com uma massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) igual ou inferior a 5 700 kg, equipados com motores turbopropulsores, devem operar essas aeronaves em conformidade com o anexo VII.»

3) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º

#### **Entrada em vigor**

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

É aplicável desde 28 de outubro de 2012, sob reserva do disposto nos n.ºs 2, 3, 4, 5 e 6.

2. Os anexos II e VII aplicam-se às operações não comerciais com balões e planadores desde 25 de agosto de 2013, exceto no caso dos Estados-Membros que decidiram a sua não-aplicação, no todo ou em parte, de acordo com as disposições em vigor no momento da decisão e na proporção em que decidiram fazê-lo. Esses Estados-Membros devem aplicar os anexos II e VII às operações não comerciais com balões a partir de 8 de abril de 2018 e às operações não comerciais com planadores a partir de 8 de abril de 2019 ou a partir das datas indicadas nas suas decisões, conforme o caso.

3. Os anexos II, III, VII e VIII aplicam-se às operações especializadas com balões e planadores desde 1 de julho de 2014, exceto no caso dos Estados-Membros que decidiram a sua não-aplicação, no todo ou em parte, de acordo com as disposições em vigor no momento da decisão e na proporção em que decidiram fazê-lo. Esses Estados-Membros devem aplicar os anexos II, III, VII e VIII às operações especializadas com balões a partir de 8 de abril de 2018 e às operações especializadas com planadores a partir de 8 de abril de 2019 ou a partir das datas indicadas nas suas decisões, conforme o caso.

4. Os anexos II, III, VII e VIII aplicam-se às operações especializadas com aviões e helicópteros desde 1 de julho de 2014, exceto no caso dos Estados-Membros que decidiram a sua não-aplicação, no todo ou em parte, de acordo com as disposições em vigor no momento da decisão e na proporção em que decidiram fazê-lo. Esses Estados-Membros devem aplicar os anexos II, III, VII e VIII às operações especializadas com aviões e helicópteros a partir de 21 de abril de 2017 ou a partir das datas indicadas nas suas decisões, conforme o caso.

5. Os anexos II, III e IV são aplicáveis:

a) às operações CAT com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação com aviões da classe de desempenho B ou com helicópteros não complexos desde 1 de julho de 2014, exceto no caso dos Estados-Membros que decidiram a sua não-aplicação, no todo ou em parte, de acordo com as disposições em vigor no momento da decisão e na proporção em que decidiram fazê-lo. Esses Estados-Membros devem aplicar os anexos II, III e IV às operações CAT com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação com aviões da classe de desempenho B ou com helicópteros não complexos a partir de 21 de abril de 2017 ou a partir das datas indicadas nas suas decisões, conforme o caso;

- b) às operações CAT com balões e planadores desde 1 de julho de 2014, exceto no caso dos Estados-Membros que decidiram a sua não-aplicação, no todo ou em parte, de acordo com as disposições em vigor no momento da decisão e na proporção em que decidiram fazê-lo. Esses Estados-Membros devem aplicar os anexos II, III e IV às operações CAT com balões a partir de 8 de abril de 2018 e às operações CAT com planadores a partir de 8 de abril de 2019 ou a partir das datas indicadas nas suas decisões, conforme o caso.
6. Nos prazos previstos nos n.ºs 2, 3, 4 e 5 do presente artigo, são aplicáveis as seguintes disposições:
- a) as autoridades competentes devem, desde a data de entrada em vigor do presente regulamento, tomar medidas graduais e eficazes para cumprir esses requisitos, nomeadamente adaptando a sua organização e sistema de gestão, formação de pessoal, procedimentos e manuais e programas de supervisão;
- b) os operadores devem adaptar o seu sistema de gestão, programas de formação, procedimentos e manuais tornando-os conformes com os requisitos do presente regulamento, consoante o caso, o mais tardar na data de aplicação desses requisitos;
- c) até à data de aplicação das disposições pertinentes do presente regulamento, os Estados-Membros podem continuar a emitir, renovar ou alterar os certificados, autorizações e aprovações em conformidade com as regras vigentes antes da entrada em vigor desses requisitos ou, no caso das operações CAT com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação com aviões da classe de desempenho B ou com helicópteros não complexos, em conformidade com:
- o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 e as derrogações nacionais correspondentes, de acordo com o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, no caso dos aviões; e
  - os requisitos nacionais, no caso dos helicópteros;
- d) os certificados, autorizações e aprovações emitidos pelos Estados-Membros antes da data de aplicação dos requisitos pertinentes do presente regulamento devem ser considerados como tendo sido emitidos em conformidade com esses requisitos. No entanto, devem ser substituídos por certificados, autorizações e aprovações, consoante o caso, em conformidade com o presente regulamento, o mais tardar seis meses a contar da data de aplicação dos requisitos pertinentes desse regulamento;
- e) os operadores sujeitos a uma obrigação de declaração por força do presente regulamento devem apresentar as suas declarações o mais tardar na data de aplicação dos requisitos pertinentes desse regulamento.»
- 4) Os anexos I, II, IV, V, VI, VII e VIII são alterados conforme indicado no anexo do presente regulamento.

#### Artigo 2.º

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

- 1) No anexo IV (parte CAT), subsecção CAT.POL.A.240, alínea b), o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. A tripulação de voo tem conhecimento adequado da rota de voo e dos procedimentos a adotar nos termos da parte ORO, subparte FC.»;

- 2) No anexo VII (parte NCO), a subsecção NCO.GEN.103 passa a ter a seguinte redação:

«Os voos de iniciação a que é feita referência no artigo 6.º, n.º 4.º-A, alínea c), do presente regulamento, quando realizados em conformidade com o presente anexo, devem:

- a) ter início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação, com exceção dos voos de balões e planadores;
- b) ser operados em condições VFR diurnas;

- c) ser supervisionados por uma pessoa responsável pela sua segurança; e
- d) satisfazer todas as outras condições estabelecidas pela autoridade competente.».

*Artigo 3.º*

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 25 de agosto de 2016.

No entanto:

- a) o artigo 1.º, n.º 1, o ponto 1, alíneas a), b), c) e d), o ponto 2, alínea c), o ponto 3, alíneas a), e), g), m), n) e o), o ponto 4, alínea c), o ponto 5, alíneas d), j), k) e l), e o ponto 7, alíneas d), k) e l), do anexo são aplicáveis a partir de 1 de julho de 2018;
- b) o ponto 3, alíneas l) e q), o ponto 5, alíneas i) e n), o ponto 6, alíneas k) e n), e o ponto 7, alíneas j) e n), do anexo são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2019.

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

Feito em Bruxelas, em 22 de julho de 2016.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ANEXO

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

(1) No anexo I (Definições):

a) O ponto 69 passa a ter a seguinte redação:

«69. «Ambiente hostil»:

a) Uma área em que:

- i) não é possível efetuar com segurança uma aterragem forçada dado o terreno ser inadequado, ou
- ii) os ocupantes do helicóptero não podem ser adequadamente protegidos dos elementos naturais, ou
- iii) a intervenção/capacidade de busca e salvamento não é consistente com o tipo de exposição esperada, ou
- iv) existe um risco inaceitável de colocar em perigo pessoas ou bens no solo,

b) E, em qualquer caso, as áreas seguintes:

- i) no caso das operações sobre a água, as áreas no alto mar a norte do paralelo 45 N e a sul do paralelo 45 S, salvo se alguma partes for designada não hostil pela autoridade competente do Estado em que as operações são realizadas; e
- ii) as partes de uma área congestionada que não dispõem de zonas para efetuar com segurança aterragens forçadas;»;

b) O ponto 86 passa a ter a seguinte redação:

«86. «Operação no mar (*offshore*)», operação de helicóptero com uma parte substancial de sobrevoo de áreas no alto mar, com destino a ou partida de um local no mar;»;

c) É aditado o ponto 86-A, com a seguinte redação:

«86-A. «Local no mar», uma instalação para operações de helicópteros localizada numa estrutura fixa ou flutuante ao largo ou num navio;»;

d) É aditado o ponto 86-B, com a seguinte redação:

«86-B. «área no alto mar», extensão de água ao largo da costa;»;

e) É aditado o ponto 103-A, com a seguinte redação:

«103-A. «Especificação RNP (desempenho de navegação exigido)», especificação de navegação para operações PBN que inclui um requisito de vigilância e alerta a bordo do desempenho de navegação;».

(2) No anexo II (parte ARO):

a) É aditada a subsecção ARO.OPS.240, com a seguinte redação:

**«ARO.OPS.240 Aprovação específica de aproximações RNP AR APCH**

a) Se o requerente tiver comprovado o cumprimento dos requisitos da subsecção SPA.PBN.105, a autoridade competente concede uma aprovação específica genérica ou uma aprovação específica dos procedimentos para RNP AR APCH.

b) No caso da aprovação específica dos procedimentos, a autoridade competente:

- 1) indica na aprovação PBN os procedimentos de aproximação por instrumentos aprovados em aeródromos específicos;
- 2) estabelece mecanismos de coordenação com as autoridades competentes para esses aeródromos, conforme adequado; e
- 3) tem em conta os eventuais créditos decorrentes de aprovações específicas de RNP AR APCH já emitidas para o requerente.»;

b) O apêndice II passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice II

<b>ESPECIFICAÇÕES OPERACIONAIS</b> <b>(sob reserva das condições aprovadas no manual de operações)</b>				
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): Números de matrícula (6):				
Operações comerciais: <input type="checkbox"/> .....				
Área de operação (7):				
Limitações especiais (8):				
Aprovações específicas:	Sim	Não	Especificação (9)	Observações
Mercadorias perigosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de baixa visibilidade			CAT (10) ....	
Descolagem			RVR (11): m	
Aproximação e aterragem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: pés RVR: m	
RVSM (12) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (13) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tempo máximo de desvio (14): min.	
Especificações de navegação complexas para operações PBN (15)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(16)
Especificações de desempenho mínimo de navegação	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicópteros com a ajuda de sistemas de visão noturna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicópteros com guincho	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicópteros para serviços de emergência médica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Operações de helicópteros no mar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formação da tripulação de cabina <sup>(17)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Emissão de certificados CC <sup>(18)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Aeronavegabilidade permanente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(19)</sup>	
Outros <sup>(20)</sup>				

- (1) Números de telefone e fax da autoridade competente, indicativo de país incluído. Indicar o endereço de correio eletrónico, caso exista.
- (2) Número do certificado de operador aéreo (COA) associado.
- (3) Nome de registo e designação comercial do operador, se forem diferentes. Inserir «Dbá» («Doing business as») antes da designação comercial.
- (4) Data de emissão das especificações operacionais (dd-mm-aaaa) e assinatura do representante da autoridade competente.
- (5) Designação ICAO da marca, modelo e série, ou série de referência, da aeronave, se tiver sido designada uma série (por exemplo, Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).
- (6) Os números de matrícula constam das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações. Se as aprovações específicas não se aplicarem todas ao modelo de aeronave, os números de matrícula da aeronave podem ser inseridos na coluna «observações» da aprovação específica correspondente.
- (7) Área(s) geográfica(s) de operação autorizada(s) (coordenadas geográficas ou rotas específicas, região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).
- (8) Limitações especiais aplicáveis (por exemplo, apenas VFR, apenas operações diurnas, etc.).
- (9) Utilizar esta coluna para indicar os critérios mais permissivos para cada aprovação ou o tipo de aprovação (incluindo os critérios adequados).
- (10) Categoria de aproximação de precisão aplicável: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ou CAT IIIC. Indicar o valor mínimo de alcance visual na pista (RVR) em metros e a altura de decisão (DH) em pés. Usar uma linha para cada categoria de aproximação.
- (11) RVR mínimo de descolagem aprovado, em metros. Se tiverem sido concedidas várias aprovações, usar uma linha para cada aprovação.
- (12) A caixa «Não Aplicável» (N/A) só pode ser assinalada se o teto máximo da aeronave for inferior a FL290.
- (13) 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.
- (14) Pode também ser indicada a distância-limiar (em milhas náuticas), bem como o tipo de motor.
- (15) 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 individuais de 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.
- (16) Indicar se a aprovação específica está limitada a determinados fins de pista e/ou aeródromos.
- (17) Autorização para ministrar o curso de formação e conduzir o exame que os requerentes de certificados de tripulante de cabina devem realizar, conforme especificado no anexo V (parte CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão.
- (18) Autorização para emitir certificados de tripulante de cabina, conforme especificado no anexo V (parte CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão.
- (19) Nome da pessoa/organização incumbida de garantir a aeronavegabilidade permanente da aeronave e referência ao regulamento aplicável, ou seja, o Regulamento (CE) n.º 1321/2014 da Comissão, anexo I (parte M), subparte G.
- (20) Esta casa pode ser utilizada para introduzir outras aprovações ou dados, usando uma linha (ou blocos com várias linhas) por aprovação (por exemplo, operações de aterragem curta, operações de aproximação a pique, operações de helicópteros com destino/origem num local de interesse público, operações de helicópteros num ambiente hostil fora de uma área congestionada, operações de helicópteros sem garantia de segurança em caso de aterragem forçada, operações com ângulos de inclinação lateral superiores, distância máxima até um aeródromo adequado para aviões bimotor sem aprovação ETOPS, aeronaves usadas para operações não comerciais).

Formulário 139 da AESA, versão 2»;

c) No apêndice V, a nota 6 do formulário 140 da AESA passa a ter a seguinte redação:

«<sup>(6)</sup> Lista de todas as operações aprovadas, por exemplo, transporte de mercadorias perigosas, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOF.».

(3) No anexo IV (parte CAT):

a) É suprimida a subsecção CAT.OP.MPA.120;

b) É inserida a subsecção CAT.OP.MPA.126, com a seguinte redação:

**«CAT.OP.MPA.126 Navegação baseada no desempenho**

Se for exigida a navegação baseada no desempenho (PBN) para a rota ou procedimento de voo, o operador deve certificar-se de que:

a) A especificação PBN relevante consta do AFM ou outro documento aprovado pela autoridade de certificação como parte de uma avaliação da aeronavegabilidade, ou se baseia nessa aprovação; e



- b) A aeronave é operada em conformidade com a especificação de navegação relevante e com as limitações que constam do AFM ou do outro documento supramencionado.»
- c) Na subsecção CAT.OP.MPA.135, alínea a), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1) São disponibilizadas instalações espaciais e terrestres e serviços, incluindo serviços de meteorologia, adequados às operações planeadas;»
- d) Na subsecção CAT.OP.MPA.175, alínea b):
- i) O ponto 6 passa a ter a seguinte redação:
- «6) Dispõe das instalações espaciais e terrestres e dos serviços adequados e exigidos para o voo planeado;»
- ii) No final do ponto 7, é suprimido o termo «e»;
- iii) É aditado o ponto 7-A, com a seguinte redação:
- «7-A) As bases de dados de navegação exigidas para a navegação baseada no desempenho são adequadas e estão atualizadas; e»;
- e) A subsecção CAT.OP.MPA.181 passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.181 Escolha dos aeródromos e locais de operação — helicópteros**
- a) Para os voos em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC), o comandante deve escolher um aeródromo alternativo ao de descolagem localizado a uma hora de voo à velocidade normal de cruzeiro, caso não seja possível regressar ao local de partida devido às condições meteorológicas.
- b) Para os voos IFR ou VFR, com navegação por outros meios que não por referências visuais terrestres, o comandante deve indicar pelo menos um aeródromo alternativo de destino no plano de voo operacional, salvo se:
- 1) Para os voos com qualquer outro destino em terra, a duração do voo e as condições meteorológicas permitirem, à hora prevista de chegada ao local de aterragem pretendido, a utilização de técnicas de aproximação e de aterragem em condições meteorológicas de voo visual (VMC); ou
- 2) O local de aterragem pretendido for um local isolado e não existirem alternativas disponíveis. Nesse caso, deve ser fixado um ponto de não-retorno (PNR).
- c) O operador deve escolher dois aeródromos alternativos de destino sempre que:
- 1) Os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes para o aeródromo de destino indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas estarão abaixo dos mínimos de planeamento aplicáveis; ou
- 2) Não existam informações meteorológicas disponíveis para o aeródromo de destino.
- d) O operador deve indicar o(s) aeródromo(s) alternativo(s) pretendido(s) no plano de voo operacional.»
- f) É inserida a subsecção CAT.OP.MPA.182, com a seguinte redação:
- «CAT.OP.MPA.182 Aeródromos de destino — Operações de aproximação por instrumentos**
- O operador deve assegurar a disponibilidade de meios suficientes para navegar e aterrar no aeródromo de destino ou em qualquer aeródromo alternativo de destino em caso de perda de capacidade para a operação de aproximação e de aterragem pretendida.»
- g) Na subsecção CAT.OP.MPA. 247, é suprimida a alínea b);

h) A subsecção CAT.OP.MPA.295 passa a ter a seguinte redação:

**«CAT.OP.MPA.295 Utilização do sistema anticolisão de bordo (ACAS)**

Quando o sistema ACAS estiver instalado e operacional, o operador deve estabelecer procedimentos operacionais e programas de formação para que a tripulação de voo adquira treino adequado no evitamento de colisões e as competências necessárias para utilizar o equipamento ACAS II.»;

i) Na subsecção CAT.IDE.A.205, 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 inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 8 de abril de 2015;»;

j) Na subsecção CAT.IDE.A.205, 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; e

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 inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;

B) aviões com MCTOM inferior a 5 700 kg e MOPSC 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; e

C) aviões certificados de acordo com a especificação CS-VLA ou equivalente e CS-LSA ou equivalente.»;

k) Na subsecção CAT.IDE.A.345, é aditada a seguinte alínea f):

«f) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»

l) A subsecção CAT.IDE.A.355 passa a ter a seguinte redação:

**«CAT.IDE.A.355 Gestão de bases de dados aeronáuticos**

a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.

b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exijam.

c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Em tal caso, o operador deve informar a tripulação de voo e o restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.»;

m) Na subsecção CAT.IDE.H.280, é suprimida a alínea b);

n) A subsecção CAT.IDE.H.295 passa a ter a seguinte redação:

**«CAT.IDE.H.295 Fatos de sobrevivência para a tripulação**

Em caso de operações na classe de desempenho 3, em voos sobre a água realizados para além da distância autorrotacional ou da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança, todos os tripulantes devem vestir um fato de sobrevivência se os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante dispõe indicarem que a temperatura da água do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo.»;

o) É suprimida a subsecção CAT.IDE.H.310;

p) Na subsecção CAT.IDE.H.345, é aditada a seguinte alínea e):

«e) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

q) É aditada a subsecção CAT.IDE.H.355, com a seguinte redação:

**«CAT.IDE.H.355 Gestão de bases de dados aeronáuticos**

a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.

b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exigiam.

c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Em tal caso, o operador deve informar a tripulação de voo e o restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.»;

(4) No anexo V (parte SPA):

a) A subsecção SPA.PBN.100 passa a ter a seguinte redação:

**«SPA.PBN.100 Operações PBN**

a) É necessária aprovação para as especificações PBN seguintes:

1) RNP AR APCH;

2) RNP 0.3 para operações de helicópteros;

b) A aprovação de operações RNP AR APCH deve permitir a realização de operações com base em procedimentos públicos de aproximação por instrumentos que satisfazem os critérios da ICAO aplicáveis à conceção de procedimentos.

c) Para procedimentos privados de aproximação por instrumentos e qualquer procedimento público de aproximação por instrumentos que não satisfaça os critérios da ICAO aplicáveis à conceção de procedimentos, ou se exigido pela publicação de informação aeronáutica (AIP) ou pela autoridade competente, é necessária uma aprovação específica do procedimento para operações RNP AR APCH ou RNP 0.3.»;

b) A subsecção SPA.PBN.105 passa a ter a seguinte redação:

**«SPA.PBN.105 Aprovação de operações PBN**

Para obter uma aprovação específica para realizar operações PBN, o operador deve comprovar que:

- a) O certificado de aeronavegabilidade apropriado para as operações PBN previstas consta do AFM ou outro documento aprovado pela autoridade de certificação como parte de uma avaliação da aeronavegabilidade, ou se baseia nessa aprovação;
  - b) Se estabeleceu um programa de formação para a tripulação de voo e para o pessoal interessado envolvido na preparação do voo;
  - c) Se efetuou uma avaliação da segurança;
  - d) Se estabeleceram procedimentos operacionais que especificam:
    - 1) O equipamento a transportar, bem como as suas limitações operacionais e os conteúdos adequados da lista de equipamento mínimo (MEL);
    - 2) A composição, as qualificações e a experiência da tripulação de voo;
    - 3) Os procedimentos (normais, anormais e de emergência); e
    - 4) A gestão eletrónica dos dados de navegação;
  - e) Se elaborou a lista das ocorrências a comunicar; e
  - f) Se estabeleceu um programa de gestão da vigilância do RNP para as operações RNP AR APCH, quando aplicável.»;
- c) É aditada a subparte K:

«SUBPARTE K

**OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS NO MAR**

**SPA.HOFO.100 Operações de helicópteros no mar (HOFO)**

Os requisitos estabelecidos na presente subparte aplicam-se aos:

- a) Operadores de transporte aéreo comercial titulares de um COA válido em conformidade com a parte ORO;
- b) Operadores que realizam operações especializadas e declararam a sua atividade em conformidade com a parte ORO; ou
- c) Operadores não comerciais, que declararam a sua atividade em conformidade com a parte ORO.

**SPA.HOFO.105 Aprovação de operações de helicópteros no mar**

- a) Para poder dar início a operações abrangidas pela presente subparte, o operador deve dispor de uma aprovação específica emitida pela autoridade competente.
- b) Para obter essa aprovação, o operador deve apresentar um pedido à autoridade competente, conforme especificado na subsecção SPA.GEN.105, e demonstrar que cumpre os requisitos estabelecidos na presente subparte.
- c) Antes de realizar operações a partir de um Estado-Membro que não seja o que emitiu a aprovação referida na alínea a), o operador deve informar da operação prevista as autoridades competentes de ambos os Estados-Membros.

**SPA.HOFO.110 Procedimentos operacionais**

- a) O operador deve, no quadro do seu processo de gestão da segurança, atenuar e minimizar os riscos e perigos específicos das operações de helicópteros no mar. O operador deve especificar no manual de operações:
- 1) Os procedimentos de seleção, composição e formação das tripulações;
  - 2) Os deveres e responsabilidades dos tripulantes e outro pessoal envolvido;
  - 3) Os equipamentos exigidos e os critérios de despacho; e
  - 4) Os procedimentos e os mínimos operacionais, descrevendo e tratando adequadamente as operações normais e potencialmente anormais.
- b) O operador deve assegurar que:
- 1) É preparado um plano de voo operacional antes de cada voo;
  - 2) As instruções de segurança para os passageiros incluem também as informações específicas necessárias relativas às questões relacionadas com o voo no mar e são dadas antes do embarque no helicóptero;
  - 3) Todos os tripulantes de voo vestem um fato de sobrevivência:
    - i) se os boletins ou as previsões meteorológicas de que o piloto-comandante ou o comandante dispõem indicarem que a temperatura da água do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo; ou
    - ii) se o tempo de salvamento previsto exceder o tempo de sobrevivência calculado; ou
    - iii) se o voo for noturno e se efetuar num ambiente hostil;
  - 4) É seguida, se estabelecida, a estrutura da rota no mar fornecida pelo ATS competente;
  - 5) Os pilotos utilizam de forma otimizada os sistemas automáticos de controlo de voo (AFCS) durante todo o voo;
  - 6) São criados perfis específicos de aproximação no mar, incluindo os parâmetros de aproximação estável e as medidas corretivas a tomar caso a aproximação se torne instável;
  - 7) Tratando-se de operações multipiloto, se instauraram procedimentos para que um tripulante de voo possa monitorizar os instrumentos de voo durante o voo no mar, nomeadamente nas fases de aproximação ou de partida, a fim de garantir a manutenção de uma trajetória de voo segura;
  - 8) A tripulação de voo toma imediatamente as medidas adequadas, em caso de ativação de alerta de altura;
  - 9) Se instauraram procedimentos que obrigam a armar os sistemas de flutuação de emergência, sempre que tal se considere seguro, em todas as chegadas e partidas sobre a água; e
  - 10) A condução das operações observa as restrições impostas nas rotas ou áreas de operação especificadas pela autoridade competente ou pela autoridade responsável pelo espaço aéreo.

**SPA.HOFO.115 Uso de locais no mar**

O operador só pode usar locais no mar compatíveis com o porte e a massa do tipo de helicóptero e com as operações em causa.

**SPA.HOFO.120 Seleção de aeródromos e de locais de operação**

- a) *Aeródromo alternativo de destino em terra.* Não obstante o disposto nas subsecções CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 e SPO.OP.151, quando realiza voos a partir de um local no mar para um aeródromo terrestre, o piloto-comandante/comandante não tem de especificar um aeródromo alternativo de destino no plano de voo operacional, se:
- 1) O aeródromo de destino corresponder à definição de aeródromo costeiro; ou
  - 2) Forem satisfeitos os seguintes critérios:
    - i) o aeródromo de destino dispõe de procedimentos publicados de aproximação por instrumentos,
    - ii) o tempo de voo é inferior a 3 horas e
    - iii) as previsões meteorológicas publicadas, válidas entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de aterragem, indicam que:
      - A) o teto de nuvens se situa pelo menos 700 pés acima dos mínimos associados ao procedimento de aproximação por instrumentos ou 1 000 pés acima do aeródromo de destino, consoante o valor que for mais elevado, e
      - B) a visibilidade é de, pelo menos, 2 500 metros.
- b) *Heliplataforma alternativa de destino no mar.* O operador pode escolher uma heliplataforma alternativa de destino no mar, na condição de estarem preenchidos todos os seguintes critérios:
- 1) A heliplataforma alternativa de destino no mar só pode ser usada se se tiver passado o ponto de não-retorno (PNR) e não estiver disponível em terra um aeródromo cuja situação geográfica lhe permita servir de aeródromo alternativo de destino. Não se tendo passado o PNR, deve usar-se um aeródromo alternativo de destino em terra;
  - 2) A heliplataforma alternativa de destino no mar deve ter capacidade para a realização de aterragens com um motor inoperativo (OEI);
  - 3) Na medida do possível, deve assegurar-se a disponibilidade de uma heliplataforma antes de se atingir o PNR. As dimensões, a configuração e a zona livre de obstáculos da heliplataforma ou outros locais devem ser apropriadas para a sua utilização como heliplataforma alternativa pelos vários tipos de helicóptero que se preveja utilizar;
  - 4) As condições meteorológicas mínimas devem ser definidas tendo em conta a exatidão e fiabilidade das informações meteorológicas;
  - 5) A MEL deve conter disposições específicas para este tipo de operação;
  - 6) Só deve ser escolhida uma heliplataforma alternativa de destino no mar se o operador tiver estabelecido um procedimento específico no manual de operações.

**SPA.HOFO.125 Aproximação com radar de bordo (ARA) a locais no mar — operações CAT**

- a) Os operadores de transporte aéreo comercial (CAT) devem estabelecer procedimentos operacionais e velar por que só se efetuam ARA:
- 1) Se o helicóptero estiver equipado com um radar capaz de fornecer informações sobre a envolvente do obstáculo; e
  - 2) Se:
    - i) a altura mínima de descida (MDH) for determinada a partir de um radioaltímetro, ou
    - ii) for aplicada a altitude mínima de descida (MDA), acrescida de uma margem adequada.
- b) As ARA a plataformas ou navios a navegar devem ser efetuadas como operações multipiloto.

- c) A distância de decisão deve garantir uma zona livre de obstáculos adequada na aproximação falhada a partir de qualquer destino para o qual esteja planeada a ARA.
- d) A aproximação só deve prosseguir para lá da distância de decisão ou abaixo da altitude/altura mínima de descida (MDA/H) se tiverem sido estabelecidas referências visuais ao local de destino.
- e) Tratando-se de operações CAT monopiloto, a MDAH e a distância de decisão devem ser objeto dos incrementos apropriados.
- f) Se se efetuar uma ARA a um local não-móvel no mar (por exemplo, uma instalação fixa ou um navio amarrado) e o sistema de navegação fornecer uma posição GPS fiável do local, deve utilizar-se o GPS/sistema de navegação de área para aumentar a segurança da ARA.

#### SPA.HOFO.130 Condições meteorológicas

Não obstante o disposto nas subsecções CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 e SPO.OP.170, no caso dos voos entre locais no mar situados num espaço aéreo da classe G em que a extensão do setor sobre a água é inferior a 10 milhas náuticas, podem efetuar-se voos VFR quando os limites forem iguais ou superiores aos seguintes valores:

#### Mínimos para voar entre locais no mar situados num espaço aéreo da classe G

	Dia		Noite	
	Altura (*)	Visibilidade	Altura (*)	Visibilidade
Operações monopiloto	300 pés	3 km	500 pés	5 km
Operações bipiloto	300 pés	2 km (**)	500 pés	5 km (***)

(\*) O voo deve poder ser realizado à altura especificada, abaixo do teto de nuvens e com céu limpo.

(\*\*) Os helicópteros podem ser operados com uma visibilidade de voo até 800 m, desde que o local de destino ou uma estrutura intermédia estejam permanentemente visíveis.

(\*\*\*) Os helicópteros podem ser operados com uma visibilidade de voo até 1 500 m, desde que o local de destino ou uma estrutura intermédia estejam permanentemente visíveis.

#### SPA.HOFO.135 Limitações de vento para operações com destino a locais no mar

Só devem efetuar-se operações com destino a locais no mar quando a velocidade do vento na heliplataforma não for superior a 60 nós, rajadas inclusive.

#### SPA.HOFO.140 Requisitos de desempenho em locais no mar

Os helicópteros que descolam e aterram em locais no mar devem ser operados em conformidade com os requisitos de desempenho constantes do anexo pertinente para o tipo de operação.

#### SPA.HOFO.145 Sistema de monitorização dos dados de voo (FDM)

- a) Para efeitos da realização de operações CAT com helicópteros equipados com um aparelho de registo dos dados de voo, o operador deve estabelecer e manter, a partir de 1 de janeiro de 2019, um sistema FDM como parte do seu sistema de gestão integrada.
- b) O sistema FDM não deve ser punitivo e deve conter salvaguardas adequadas para proteger a(s) fonte(s) dos dados.

#### SPA.HOFO.150 Sistema de seguimento de aeronaves

Para efeitos da realização de operações no mar em ambiente hostil, o operador deve estabelecer e manter um sistema de seguimento de aeronaves capaz de monitorizar o helicóptero da partida à chegada ao destino final.

**SPA.HOFO.155 Sistema de monitorização de vibrações (VHM)**

- a) Os helicópteros a seguir indicados que realizem operações CAT no mar em ambiente hostil devem estar equipados, a partir de 1 de janeiro de 2019, com um sistema VHM capaz de monitorizar o estado do rotor crítico e dos sistemas de transmissão do rotor:
- 1) Helicópteros a motor complexos cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade individual (CofA) tenha sido emitido após 31 de dezembro de 2016;
  - 2) Helicópteros com MOPSC superior a nove lugares e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2017;
  - 3) Helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 31 de dezembro de 2018.
- b) O operador deve dispor de um sistema para:
- 1) Recolher os dados, incluindo os alertas gerados pelo sistema;
  - 2) Analisar e determinar a operacionalidade dos componentes; e
  - 3) Resolver pequenas falhas que tenham sido detetadas.

**SPA.HOFO.160 Requisitos relativos ao equipamento**

- a) O operador deve satisfazer os seguintes requisitos de equipamento:
- 1) Sistema de comunicação com os passageiros (instalação sonora) para helicópteros a motor complexos (NCC) utilizados em operações CAT e operações não-comerciais:
    - i) os helicópteros com MOPSC superior a nove lugares devem estar equipados com instalação sonora;
    - ii) os helicópteros com MOPSC igual ou inferior a 9 lugares não têm de estar equipados com instalação sonora se o operador puder demonstrar que, em voo, a voz do piloto é inteligível em todos os lugares de passageiro;
  - 2) *Radioaltímetro*

Os helicópteros devem estar equipados com um radioaltímetro capaz de emitir um aviso sonoro quando a altura for inferior a um valor preestabelecido e um aviso visual quando se atingir uma altura selecionável pelo piloto.
- b) *Saídas de emergência*

Todas as saídas de emergência, incluindo as da tripulação, bem como as portas, janelas ou outras aberturas adequadas para servir de saída de emergência, meios de abertura incluídos, devem estar claramente sinalizadas para orientar os ocupantes que as usem à luz do dia ou na escuridão. Essa sinalização deve ser concebida de modo a permanecer visível em caso de capotagem do helicóptero ou de submersão da cabina.
- c) *Sistema de perceção e aviso do terreno para helicópteros (HTAWS)*

Os helicópteros utilizados em operações CAT, com massa máxima à decolagem superior a 3 175 kg ou MOPSC superior a 9 lugares e cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 31 de dezembro de 2018, devem estar equipados com um HTAWS que satisfaça os requisitos para os equipamentos da classe A, conforme especificado numa norma aceitável.

**SPA.HOFO.165 Procedimentos e equipamento adicional para operações em ambiente hostil**

- a) *Coletes salva-vidas*

Todas as pessoas a bordo devem usar um colete salva-vidas aprovado, exceto se vestirem fatos de sobrevivência integrados que preencham os requisitos combinados do fato de sobrevivência e do colete salva-vidas.



b) *Fatos de sobrevivência*

Todos os passageiros a bordo devem vestir um fato de sobrevivência aprovado:

- 1) se os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante, ou o piloto-comandante, dispõe indicarem que a temperatura da água do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo; ou
- 2) se o tempo de salvamento previsto exceder o tempo de sobrevivência calculado; ou
- 3) se o voo for noturno;

c) *Aparelho respiratório de emergência*

Todas as pessoas a bordo devem transportar um aparelho respiratório de emergência e receber instrução sobre a sua utilização.

d) *Jangadas salva-vidas*

- 1) As jangadas salva-vidas transportadas devem estar instaladas de modo a poderem ser usadas nas condições de mar em que foram avaliadas, para efeitos de certificação, as características de amarragem forçada, flutuação e equilíbrio do helicóptero;
- 2) As jangadas salva-vidas transportadas devem estar instaladas de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência;
- 3) O número de jangadas salva-vidas instaladas deve ser:
  - i) uma, no mínimo, de lotação nominal não inferior ao número máximo de pessoas a bordo, no caso dos helicópteros que transportam menos de 12 pessoas; ou
  - ii) duas, no mínimo, de lotação suficiente em conjunto para acomodar todas as pessoas a bordo, sendo que, em caso de perda de uma das jangadas, a ou as remanescentes devem ter capacidade de sobrelotação suficiente para acomodar todos os ocupantes do helicóptero, no caso dos helicópteros que transportam mais de 11 pessoas.
- 4) Cada jangada salva-vidas deve estar equipada com pelo menos um transmissor localizador de emergência (ELT); e
- 5) Cada jangada salva-vidas deve estar equipada com meios de salvação, incluindo de sobrevivência, conforme adequado para o voo programado.

e) *Iluminação de emergência da cabina*

Os helicópteros devem estar equipados com um sistema de iluminação de emergência dotado de alimentação autónoma, para servir de fonte de iluminação geral da cabina e facilitar a evacuação.

f) *Transmissor localizador de emergência de ativação automática [ELT(AD)]*

Os helicópteros devem estar equipados com um ELT(AD) com capacidade para transmitir simultaneamente em 121,5 MHz e 406 MHz.

g) *Segurança das portas não ejetáveis*

As portas não ejetáveis designadas como saídas de emergência em caso de amarragem forçada devem estar providas de um dispositivo que as mantenha abertas, de modo a não interferirem com a evacuação dos ocupantes em todas as condições de mar até ao máximo exigido para avaliação das características de amarragem forçada e flutuação.

h) *Saídas de emergência e escotilhas de evacuação*

Todas as saídas de emergência, incluindo as da tripulação, bem como as portas, janelas ou outras aberturas adequadas para serem usadas para evacuação subaquática, devem estar equipadas de modo a poderem ser utilizadas em situações de emergência.

- i) Sem prejuízo do disposto nas alíneas a), b) e c), o operador pode, com base numa avaliação do risco, autorizar os passageiros medicamente incapacitados num local no mar, a não usarem coletes salva-vidas, fatos de sobrevivência ou aparelhos respiratórios de emergência, ou a usarem-nos apenas em parte, nos voos de regresso ou entre locais no mar.

**SPA.HOFO.170 Requisitos relativos à tripulação**

a) O operador deve estabelecer:

- 1) Critérios de seleção dos tripulantes de voo que tenham em conta a experiência anterior;
- 2) O nível mínimo de experiência dos comandantes e pilotos-comandantes que pretendem realizar operações no mar; e
- 3) Um programa de formação e de avaliação da tripulação de voo, que todos os tripulantes de voo devem concluir com aproveitamento. O programa deve ser adaptado ao ambiente em alto mar e incluir treino nos procedimentos normais, anormais e de emergência, na gestão da tripulação, em cenários de entrada de água e em sobrevivência no mar.

b) *Requisitos de experiência recente*

Os pilotos só podem pilotar helicópteros de transporte de passageiros:

- 1) num local no mar, enquanto comandante, piloto-comandante ou copiloto se tiverem efetuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos três descolagens, partidas, aproximações e aterragens num local no mar, com um helicóptero do mesmo tipo ou num simulador de voo completo (FFS) representativo desse tipo, ou
- 2) durante a noite, num local no mar, enquanto comandante, piloto-comandante ou copiloto se tiverem efetuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos três descolagens, partidas, aproximações e aterragens noturnas num local no mar, com um helicóptero do mesmo tipo ou num FFS representativo desse tipo.

As três descolagens e aterragens devem ser efetuadas no âmbito de operações multipiloto ou monopiloto, dependendo das operações a realizar.

c) Requisitos específicos para CAT:

- 1) O período de 90 dias previsto na alínea a), pontos 1) e 2), pode ser prolongado para 120 dias desde que o piloto realize voos de linha sob supervisão de um instrutor ou examinador para qualificação de tipo;
- 2) Se não preencher os requisitos do ponto 1, o piloto tem de realizar um voo de treino, no helicóptero ou num FFS do tipo do helicóptero a utilizar, que deve satisfazer pelo menos os requisitos estabelecidos na alínea b), pontos 1 e 2, antes de poder exercer as suas prerrogativas.».

(5) O anexo VI (parte NCC) é alterado como segue:

a) A subsecção NCC.GEN.106 é alterada do seguinte modo:

- i) Na alínea a), ponto 4), é suprimido o termo «e» no final da subalínea vii);
- ii) Na alínea a), ponto 4), é inserido o termo «e» no final da subalínea viii);
- iii) Na alínea a), ponto 4), é aditada subalínea ix), com a seguinte redação:

«ix) as bases de dados de navegação exigidas para a navegação baseada no desempenho são adequadas e estão atualizadas.»;

b) É aditada a subsecção NCC.OP.116, com a seguinte redação:

**«NCC.OP.116 Navegação baseada no desempenho — aviões e helicópteros**

Se for exigida a navegação baseada no desempenho (PBN) para a rota ou procedimento de voo, o operador deve certificar-se de que:

- a) A especificação PBN relevante consta do AFM ou outro documento aprovado pela autoridade de certificação como parte de uma avaliação da aeronavegabilidade, ou se baseia nessa aprovação; e
- b) A aeronave é operada em conformidade com a especificação de navegação relevante e com as limitações que constam do AFM ou do outro documento supramencionado.»;

c) Na subsecção NCC.OP.145, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve certificar-se, por todos os meios razoáveis disponíveis, de que as instalações no espaço, em terra e/ou na água, incluindo o equipamento de comunicações e as ajudas à navegação disponíveis e diretamente necessários para a realização do voo e para a operação segura da aeronave, são adequadas para o tipo de operação.»;

d) A subsecção NCC.OP.152 é alterada do seguinte modo:

i) Na alínea b), ponto 2), é suprimido o termo «e» no final da subalínea ii);

ii) Na alínea b), é suprimido o ponto 3;

e) É aditada a subsecção NCC.OP.153, com a seguinte redação:

**«NCC.OP.153 Aeródromos de destino — Operações de aproximação por instrumentos**

O piloto-comandante deve assegurar a disponibilidade de meios suficientes para navegar e aterrar no aeródromo de destino ou em qualquer aeródromo alternativo de destino em caso de perda de capacidade para a operação de aproximação e de aterragem pretendida.»;

f) A subsecção NCC.OP.220 passa a ter a seguinte redação:

**«NCC.OP.220 Sistema anticolisão de bordo (ACAS)**

Quando o sistema ACAS estiver instalado e operacional, o operador deve estabelecer procedimentos operacionais e programas de formação para que a tripulação de voo adquira treino adequado no evitamento de colisões e as competências necessárias para utilizar o equipamento ACAS II.»;

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; e

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 inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;

B) aviões com MCTOM inferior a 5 700 kg e MOPSC 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 d), com a seguinte redação:

«d) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

- i) A subsecção NCC.IDE.A.260 passa a ter a seguinte redação:

**«NCC.IDE.A.260 Gestão de bases de dados aeronáuticos**

- a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.
- b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exijam.
- c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Em tal caso, o operador deve informar a tripulação de voo e o restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.»;

- j) Na subsecção NCC.IDE.H.215, é suprimida a alínea b);

- k) A subsecção NCC.IDE.H.226 passa a ter a seguinte redação:

**«NCC.IDE.H.226 Fatos de sobrevivência para a tripulação**

Os tripulantes devem vestir um fato de sobrevivência, sempre que o piloto-comandante o determine com base numa avaliação do risco, tendo em conta as condições seguintes:

- a) Nos voos sobre a água realizados para além da distância autorrotacional ou da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança, se, em caso de falha de um motor crítico, o helicóptero não for capaz de manter o nível do voo; e
- b) Os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante, ou o piloto-comandante, dispõe indicam que a temperatura da água do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo.»;

- l) É suprimida a subsecção NCC.IDE.H.231;

- m) Na subsecção NCC.IDE.H.250, é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) Se for exigida a navegação baseada no desempenho (PNB), as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

- n) É aditada a subsecção NCC.IDE.H.260, com a seguinte redação:

**«NCC.IDE.H.260 Gestão de bases de dados aeronáuticos**

- a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.
- b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exijam.
- c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Nesse caso, o operador deve informar a tripulação de voo e restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.»;

- (6) O anexo VII (parte NCO) é alterado como segue:

- a) A subsecção NCO.GEN.105 é alterada do seguinte modo:

- i) Na alínea a), ponto 4), é suprimido o termo «e» no final da subalínea v);
- ii) Na alínea a), ponto 4), é inserido o termo «e» no final da subalínea vi);

iii) Na alínea a), ponto 4), é aditada a subalínea vii), com a seguinte redação:

«vii) as bases de dados de navegação exigidas para a navegação baseada no desempenho são adequadas e estão atualizadas.»;

b) Na subsecção NCO.GEN.140, é aditada a alínea f), com a seguinte redação:

«f) Considera-se autorizado, nos termos do ponto 1.2.2.1, alínea a), das instruções técnicas, o transporte de quantidades razoáveis de artigos e substâncias que, de outro modo, seriam classificadas de mercadorias perigosas e que sirvam para facilitar a segurança do voo, caso seja aconselhável o seu transporte a bordo da aeronave para garantir a sua disponibilidade em tempo útil por motivos operacionais. Esta disposição aplica-se independentemente de esses artigos e substâncias terem de ser transportados ou se destinarem a ser utilizados num voo específico.

O acondicionamento e embarque dos artigos e substâncias supramencionados devem efetuar-se sob a responsabilidade do piloto-comandante e de modo a reduzir ao mínimo os riscos para a tripulação, os passageiros, a carga ou a aeronave durante as operações da aeronave.»;

c) É aditada a subsecção NCO.OP.116, com a seguinte redação:

#### **«NCO.OP.116 Navegação baseada no desempenho — aviões e helicópteros**

Se for exigida a navegação baseada no desempenho (PBN) para a rota ou procedimento de voo, o piloto-comandante deve certificar-se de que:

- a) A especificação PBN relevante consta do AFM ou outro documento aprovado pela autoridade de certificação como parte de uma avaliação da aeronavegabilidade, ou se baseia nessa aprovação; e
- b) A aeronave é operada em conformidade com a especificação de navegação relevante e com as limitações que constam do AFM ou do outro documento supramencionado.»;

d) Na subsecção NCO.OP.135, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve certificar-se, por todos os meios razoáveis disponíveis, de que as instalações no espaço, em terra e/ou na água, incluindo o equipamento de comunicações e as ajudas à navegação disponíveis e diretamente necessários para a realização do voo e para a operação segura da aeronave, são adequadas para o tipo de operação.»;

e) É aditada a subsecção NCO.OP.142, com a seguinte redação:

#### **«NCO.OP.142 Aeródromos de destino — Operações de aproximação por instrumentos**

O piloto-comandante deve assegurar a disponibilidade de meios suficientes para navegar e aterrar no aeródromo de destino ou em qualquer aeródromo alternativo de destino em caso de perda de capacidade para a operação de aproximação e de aterragem pretendida.»;

f) A subsecção NCO.OP.190 passa a ter a seguinte redação:

#### **«NCO.OP.190 Utilização de oxigénio suplementar**

a) O piloto-comandante deve assegurar, sempre que concluir que, à altitude do voo, a falta de oxigénio pode resultar na diminuição das faculdades dos tripulantes, que todos os tripulantes de voo que exercem funções essenciais para a operação segura da aeronave em voo utilizam ininterruptamente oxigénio suplementar, bem como garantir a disponibilização de oxigénio suplementar aos passageiros sempre que a falta de oxigénio os possa afetar.

b) Nos outros casos, se não puder determinar até que ponto a falta de oxigénio poderá afetar as pessoas a bordo, o piloto-comandante deve assegurar que:

- 1) Todos os tripulantes que exercem funções essenciais para a operação segura de uma aeronave em voo usam oxigénio suplementar sempre que a altitude de pressão no compartimento dos passageiros se situe entre 10 000 e 13 000 pés durante um período superior a 30 minutos; e
- 2) Todos os ocupantes usam oxigénio suplementar sempre que a altitude de pressão no compartimento dos passageiros for superior a 13 000 pés.»

- g) É aditada a subsecção NCO.OP.220, com a seguinte redação:

**«NCO.OP.220 Sistema anticolisão de bordo (ACAS II)**

Se for utilizado o sistema ACAS II, o piloto-comandante deve aplicar os procedimentos operacionais apropriados e ter formação adequada.»;

- h) Na subsecção NCO.IDE.A.140, alínea a), o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco, com um único ponto de libertação, em cada assento de tripulante de voo, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 25 de agosto de 2016.»;

- i) A subsecção NCO.IDE.A.155 passa a ter a seguinte redação:

**«NCO.IDE.A.155 Oxigénio suplementar — aviões não pressurizados**

Os aviões não pressurizados que realizam operações em que é necessário fornecer oxigénio, em conformidade com a subsecção NCO.OP.190, devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas.»;

- j) Na subsecção NCO.IDE.A.195, é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

- k) É aditada a subsecção NCO.IDE.A.205, com a seguinte redação:

**«NCO.IDE.A.205 Gestão de bases de dados aeronáuticos**

a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.

b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas à aeronave, se esta o exigir.

c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Nesse caso, o piloto-comandante não deve utilizar os dados afetados.»;

- l) A subsecção NCO.IDE.H.155 passa a ter a seguinte redação:

**«NCO.IDE.H.155 Oxigénio suplementar — helicópteros não pressurizados**

Os helicópteros não pressurizados que realizam operações em que é necessário fornecer oxigénio, em conformidade com a subsecção NCO.OP.190, devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas.»;

- m) Na subsecção NCO.IDE.H.195, é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

- n) É aditada a subsecção NCO.IDE.H.205, com a seguinte redação:

**«NCO.IDE.H.205 Gestão de bases de dados aeronáuticos**

a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.

- b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados atualizadas e inalteradas à aeronave, se esta o exigir.
- c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Nesse caso, o piloto-comandante não deve utilizar os dados afetados.»;

- o) A subsecção NCO.IDE.S.130 passa a ter a seguinte redação:

**«NCO.IDE.S.130 Oxigénio suplementar**

Os planadores que realizam operações em que é necessário fornecer oxigénio, em conformidade com a subsecção NCO.OP.190, devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas.»;

- p) Na subsecção NCO.SPEC.110, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) Assegurar que os técnicos especializados e os tripulantes utilizam ininterruptamente oxigénio suplementar, sempre que concluir que, à altitude do voo, a falta de oxigénio pode resultar na diminuição das faculdades dos tripulantes ou afetar os técnicos especializados. Se não puder determinar até que ponto a falta de oxigénio poderá afetar as pessoas a bordo, o piloto-comandante deve assegurar que os técnicos especializados e os tripulantes utilizam ininterruptamente oxigénio suplementar sempre que a altitude da cabina for superior a 10 000 pés durante um período superior a 30 minutos ou superior 13 000 pés.»;

- (7) O anexo VIII (parte SPO) é alterado como segue:

- a) A subsecção SPO.GEN.107 é alterada do seguinte modo:

- i) Na alínea a), ponto 4), é suprimido o termo «e» no final da subalínea v);
- ii) Na alínea a), ponto 4), é inserido o termo «e» no final da subalínea vi);
- iii) Na alínea a), ponto 4), é inserida a subalínea vii), com a seguinte redação:

«vii) as bases de dados de navegação exigidas para a navegação baseada no desempenho são adequadas e estão atualizadas.»;

- b) É aditada a subsecção SPO.OP.116, com a seguinte redação:

**«SPO.OP.116 Navegação baseada no desempenho — aviões e helicópteros**

Se for exigida a navegação baseada no desempenho (PBN) para a rota ou procedimento de voo, o operador deve certificar-se de que:

- a) A especificação PBN relevante consta do AFM ou outro documento aprovado pela autoridade de certificação como parte de uma avaliação da aeronavegabilidade, ou se baseia nessa aprovação; e
- b) A aeronave é operada em conformidade com a especificação de navegação relevante e com as limitações que constam do AFM ou do outro documento supramencionado.»;
- c) Na subsecção SPO.OP.140, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
  - «a) Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve certificar-se, por todos os meios razoáveis disponíveis, de que as instalações no espaço, em terra e/ou na água, incluindo o equipamento de comunicações e as ajudas à navegação disponíveis e diretamente necessários para a realização do voo e para a operação segura da aeronave, são adequadas para o tipo de operação.»;
- d) Na subsecção SPO.OP.151, alínea b), é suprimido o ponto 3);

e) É aditada a subsecção SPO.OP.152, com a seguinte redação:

**«SPO.OP.152 Aeródromos de destino — Operações de aproximação por instrumentos**

O piloto-comandante deve assegurar a disponibilidade de meios suficientes para navegar e aterrar no aeródromo de destino ou em qualquer aeródromo alternativo de destino em caso de perda de capacidade para a operação de aproximação e de aterragem pretendida.»;

f) Na subsecção SPO.OP.205, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Quando o sistema ACAS estiver instalado e operacional, o operador deve estabelecer procedimentos operacionais e programas de formação para que a tripulação de voo adquira treino adequado no evitamento de colisões e as competências necessárias para utilizar o equipamento ACAS II.»;

g) Na subsecção SPO.IDE.A.160, as alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redação:

«c) No caso dos aviões a motor diferentes dos complexos, cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 25 de agosto de 2016, um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada assento de tripulante de voo, com um único ponto de libertação.

d) No caso dos aviões a motor complexos, um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco, com dispositivo incorporado para retenção automática do tronco do ocupante em caso de desaceleração rápida:

1) Em cada lugar de tripulante de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem; e

2) Em cada lugar de observador situado na cabina de pilotagem.»;

h) Na subsecção SPO.IDE.A.160, é aditada a alínea e) com 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 inferior a 5 700 kg e MOPSC inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;

B) Aviões com MCTOM inferior a 5 700 kg e MOPSC 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 d) com a seguinte redação:

«d) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»;

j) É aditada a subsecção SPO.IDE.A.230, com a seguinte redação:

**«SPO.IDE.A.230 Gestão de bases de dados aeronáuticos**

a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.



- b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exijam.
- c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Nesse caso, o operador deve informar a tripulação de voo e restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.»;

- k) A subsecção SPO.IDE.H.198 passa a ter a seguinte redação:

**«SPO.IDE.H.198 Fatos de sobrevivência — helicópteros a motor complexos**

As pessoas a bordo devem vestir um fato de sobrevivência, sempre que o piloto-comandante o determine com base numa avaliação do risco, tendo em conta as condições seguintes:

- a) Nos voos sobre a água realizados para além da distância autorrotacional ou da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança, se, em caso de falha de um motor crítico, o helicóptero não for capaz de manter o nível do voo; e
- b) Os boletins ou as previsões meteorológicas de que o piloto-comandante dispõe indicam que a temperatura da água do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo.»;

- l) É suprimida a subsecção SPO.IDE.H.201;

- m) Na subsecção SPO.IDE.H.220, é aditada a alínea d) com a seguinte redação:

«d) Em caso de operações PBN, as aeronaves devem satisfazer os requisitos de certificação da aeronavegabilidade para a especificação de navegação apropriada.»

- n) É aditada a subsecção SPO.IDE.H.230, com a seguinte redação:

**«SPO.IDE.H.230 Gestão de bases de dados aeronáuticos**

- a) As bases de dados aeronáuticos utilizadas nas aplicações dos sistemas de aeronaves certificados devem satisfazer requisitos de qualidade dos dados adequados à utilização prevista dos dados.
- b) O operador deve assegurar a distribuição e a introdução em tempo útil de bases de dados aeronáuticos atualizadas e inalteradas a todas as aeronaves que o exijam.
- c) Sem prejuízo de outros requisitos de comunicação de ocorrências, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 376/2014, o operador deve comunicar ao fornecedor da base de dados os casos de dados errados, incoerentes ou em falta, que se possa razoavelmente considerar constituírem um risco para o voo.

Nesse caso, o operador deve informar a tripulação de voo e restante pessoal interessado, e assegurar que os dados afetados não são utilizados.».

---