

## REGULAMENTO (UE) N.º 71/2014 DA COMISSÃO

de 27 de janeiro de 2014

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012, 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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

emitidos antes da data de entrada em vigor e de aplicação do presente regulamento.

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, e o artigo 10.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O âmbito do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 relativo à aeronavegabilidade foi alargado, a fim de incluir os elementos relacionados com a avaliação da adequação operacional nas regras de execução para a certificação de tipo.
- (2) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por «Agência») considerou que era necessário alterar o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão<sup>(2)</sup>, de modo a permitir que a Agência aprove os dados de adequação operacional como parte do processo de certificação de tipo.
- (3) Os dados de adequação operacional devem incluir os elementos obrigatórios da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) e da formação da tripulação de voo e de cabina, que devem servir de base para o estabelecimento da lista de equipamento mínimo (MEL) e dos cursos de formação da tripulação pelos operadores.
- (4) Os requisitos para a elaboração da MEL e para a formação da tripulação de voo e de cabina remetem para os dados de adequação operacional. No entanto, na falta desses dados de adequação operacional, será necessário estabelecer uma disposição geral e medidas transitórias.
- (5) O setor aeronáutico e as administrações dos Estados-Membros devem dispor de tempo suficiente para se adaptarem ao novo quadro regulamentar e reconhecerem, sob certas condições, a validade dos certificados

- (6) A Agência elaborou um projeto de regulamento de execução relativo ao conceito de dados de adequação operacional que apresentou à Comissão sob a forma de parecer<sup>(3)</sup>, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (7) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão<sup>(4)</sup> deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (8) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

## Artigo 1.º

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

- 1) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

## «Artigo 9.º

**Listas de equipamento mínimo**

As listas de equipamento mínimo (MEL) aprovadas pelo Estado do operador ou de matrícula antes da aplicação do presente regulamento consideram-se aprovadas em conformidade com o presente regulamento e podem continuar a ser utilizadas pelo operador.

Após a entrada em vigor do presente regulamento, as eventuais alterações das MEL a que é feita referência no primeiro parágrafo, para as quais tenha sido elaborada uma lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) como parte dos dados de adequação operacional, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão<sup>(\*)</sup>, devem ser realizadas em conformidade com o anexo III, parte 2, secção ORO.MLR.105, do presente regulamento, com a maior brevidade possível e, o mais tardar, até 18 de dezembro de 2017, ou dois anos após a aprovação dos dados de adequação operacional, se esta data for posterior.

<sup>(1)</sup> JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.<sup>(2)</sup> JO L 224 de 21.8.2012, p. 1.<sup>(3)</sup> Parecer n.º 07/2011 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 13 de dezembro de 2011, disponível no seguinte endereço Internet: <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php><sup>(4)</sup> JO L 296 de 25.10.2012, p. 1.

As eventuais alterações das MEL referidas no primeiro parágrafo, relativamente às quais não tenha sido elaborada uma MMEL como parte dos dados de adequação operacional, devem continuar a ser efetuadas com base na MMEL aprovada pelo Estado do operador ou de matrícula, conforme aplicável.

(\*) JO L 224 de 21.8.2012, p. 1.»;

2) É inserido um novo artigo 9.º-A:

«Artigo 9.º-A

#### **Formação da tripulação de voo e de cabina**

Os operadores devem garantir que os tripulantes de voo e de cabina que já realizam operações e completaram uma

formação em conformidade com o disposto no anexo III, subpartes FC e CC, que não tenha incluído os elementos obrigatórios dos dados de adequação operacional pertinentes, recebem formação sobre esses elementos obrigatórios o mais tardar até 18 de dezembro de 2017, ou dois anos após a aprovação dos dados de adequação operacional, se esta data for posterior.»;

3) O anexo III (PARTE ORO) é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

4) O anexo V (PARTE SPA) é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

#### *Artigo 2.º*

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

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

Feito em Bruxelas, em 27 de janeiro de 2014.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
José Manuel BARROSO

## ANEXO I

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

1) Na secção ORO.GEN.160, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), o operador comunica à autoridade competente e à organização responsável pela concessão da aeronave todos os incidentes, avarias, defeitos técnicos, ultrapassagens de limites técnicos ou ocorrências que assinalem a presença de informações imprecisas, incompletas ou ambíguas nos dados de adequação operacional estabelecidos de acordo com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, ou outras situações irregulares que tenham ou possam ter colocado em risco a segurança das operações da aeronave e que não tenham dado origem a acidentes ou incidentes graves.».

2) A secção ORO.MLR.105 é alterada do seguinte modo:

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Deve ser estabelecida uma lista de equipamento mínimo (MEL) de acordo com o anexo IV, ponto 8.a.3, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com base na lista de equipamento mínimo de referência (MMEL), conforme definido na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.»;

b) Na alínea j), a subalínea 1) passa a ter a seguinte redação:

«1) Os instrumentos, peças de equipamento ou funções em causa sejam abrangidos pela MMEL, conforme definido na alínea a);».

3) Na secção ORO.FC.140, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Os tripulantes de voo que realizam operações em mais de um tipo ou variante de aeronave devem cumprir os requisitos da presente subparte para cada tipo ou variante, salvo se forem definidos créditos no que respeita aos requisitos relativos à formação, aos controlos e à experiência recente na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 para os tipos ou variantes em causa.».

4) Na secção ORO.FC.145, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Ao estabelecer os programas e planos de formação, o operador deve incluir os elementos pertinentes definidos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.».

5) Na secção ORO.FC.220, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) No caso dos aviões, os pilotos que sejam titulares de uma qualificação de tipo baseada num curso de formação com tempo de voo zero (ZFTT) devem:

1) Começar a efetuar voos de linha com supervisão o mais tardar 21 dias após a conclusão da prova de perícia ou após ter recebido a formação adequada ministrada pelo operador. O conteúdo dessa formação deve constar do manual de operações;

2) Completar seis operações de descolagem e de aterragem num FSTD, o mais tardar 21 dias após a realização da prova de perícia sob a supervisão de um instrutor de qualificação de tipo para aviões (TRI(A)) que ocupa o outro posto de pilotagem. Se forem definidos créditos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, o número de descolagens e de aterragens pode ser inferior. Se essas descolagens e aterragens não tiverem sido realizadas no prazo de 21 dias, o operador deve prever uma formação de atualização, cujo conteúdo deve constar do manual de operações;

- 3) Efetuar as primeiras quatro operações de descolagem e de aterragem em voo de linha com supervisão no avião, sob a supervisão de um TRI(A) que ocupa o outro posto de pilotagem. Se forem definidos créditos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, o número de descolagens e de aterragens pode ser inferior.»
- 6) Na secção ORO.CC.125, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Ao elaborar os programas e planos de formação específica do tipo de aeronave e de conversão do operador, o operador deve incluir, sempre que disponíveis, os elementos pertinentes definidos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.»
- 7) Na secção ORO.CC.130, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Ao elaborar um programa e um plano de formação em diferenças para uma variante de um tipo de aeronave correntemente operado, o operador deve incluir, sempre que disponíveis, os elementos pertinentes definidos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.»
- 8) Na secção ORO.CC.250, alínea b), a subalínea 1) passa a ter a seguinte redação:
- «1) Cada aeronave como um tipo ou variante, tendo em conta, sempre que possível, os elementos pertinentes definidos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 para o tipo ou variante de aeronave pertinente; e».

---

## ANEXO II

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

- 1) Na secção SPA.GEN.105, alínea b), a subalínea 2) passa a ter a seguinte redação:
- «2) Tomada em conta dos elementos pertinentes definidos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.»
- 2) A secção SPA.GEN.120 passa a ter a seguinte redação:

**«SPA.GEN.120 Continuidade da validade de uma aprovação específica**

A aprovação específica tem um prazo de validade ilimitado e permanece válida enquanto o operador cumprir os requisitos aplicáveis e tiver em conta os elementos pertinentes definidos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.»

---