

## **AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

### **Regulamento n.º 829/2025**

**Sumário:** Operação de aeronaves civis de asa rotativa em missões de busca e salvamento.

Nos termos do n.º 1 do artigo 4.º dos Estatutos da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, compete a esta Autoridade regular e fiscalizar o setor da aviação civil e supervisionar e regulamentar as atividades desenvolvidas neste setor.

O setor da aviação civil congrega três níveis de atuação, a saber, internacional, da União Europeia e Nacional. No que importa para a matéria objetivo do presente regulamento, importa destacar, ao nível europeu, o Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia, e que, por sua vez, dá origem a diversos regulamentos de execução e delegados da Comissão Europeia, respeitantes às mais variadas matérias da aviação.

Sucede que de acordo com a alínea a) do n.º 3 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2018/1139 o mesmo não se aplica "Às aeronaves e aos seus motores, hélices, peças, equipamentos não instalados e aos equipamentos de controlo remoto de aeronaves, quando realizam atividades ou serviços militares, aduaneiros, policiais, de busca e salvamento, de combate aos incêndios, de controlo de fronteiras, de guarda costeira ou atividades ou serviços similares, sob o controlo e a responsabilidade de um Estado-Membro, no interesse público, por um órgão ou em nome de um órgão com poderes de autoridade pública, nem ao pessoal nem às organizações envolvidas nas atividades e nos serviços realizados por essas aeronaves".

Tal significa que tais atividades seguem exclusivamente o disposto em legislação de âmbito meramente nacional dos respetivos Estados-Membros da União Europeia, atenta a sua especificidade e respetiva inserção em missões qualificadas de interesse público, exercidas por organismos ou sob a responsabilidade de organismos dotados de prerrogativas de autoridade pública.

Entre as referidas atividades excluídas do âmbito de aplicação da regulamentação da União Europeia destaca-se a respeitante à utilização de aeronaves em missões de busca e salvamento, que se enquadra no âmbito de aplicação do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril, diploma que estabelece o regime jurídico aplicável à atividade de trabalho aéreo, e que atualmente se aplica à atividade anteriormente mencionada, por se encontrar excluída do quadro legal da União Europeia aplicável à aviação civil.

As missões referentes à busca e salvamento eram enquadradas, até ao momento, quanto ao detalhe dos requisitos de natureza técnica a cumprir, na Circular de Informação Aeronáutica n.º 12/98, de 4 de junho («Operação de helicópteros civis em voos de busca e salvamento — certificação de operadores»).

Importa, contudo, atendendo ao facto de recentemente se ter retomado o exercício deste tipo de missões por outras aeronaves e Operadores aéreos civis, não enquadrados em nenhuma Esquadra da Força Aérea e da Marinha ou nas situações do n.º 3 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril, promover uma atualização de tais requisitos, que têm de ser alinhados e enquadrados no seio do decreto-lei anteriormente mencionado.

Assim, importa detalhar, por razões de segurança operacional e de segurança e certeza jurídicas, quais os requisitos e documentos técnicos a apresentar em conjunto com o requerimento para emissão do certificado de operador de trabalho aéreo, tendo em consideração que o n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril, apenas elenca, de forma exemplificativa e não exaustiva, os elementos que devem constar do pedido apresentado pelo operador de trabalho aéreo. Acresce ser igualmente necessário densificar e clarificar quais os requisitos técnicos a cumprir, para efeitos de verificação pela ANAC da adequação das aeronaves de asa rotativa para o exercício de operações aéreas de busca e salvamento, nos termos e para os efeitos da alínea a) do artigo 7.º do mesmo diploma.

Paralelamente, clarifica-se, por razões de impossibilidade técnica, que as aeronaves mencionadas no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 não são elegíveis para averbamentos no certificado de operador de trabalho aéreo, para efeitos de exercício da modalidade de busca e salvamento. Com efeito, a referência da possibilidade de utilização das mesmas no Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril, para

o exercício da atividade de trabalho aéreo em geral, ao momento em que tal diploma foi aprovado, reportava-se a outras modalidades de trabalho aéreo que não a presente, atento questões de natureza técnica associadas às características particulares da busca e salvamento, pelo que se impõe uma interpretação restritiva à possibilidade prevista no n.º 4 do artigo 9.º do referido ato normativo.

Tendo em consideração os Estatutos da ANAC, em concreto a alínea e) do artigo 29.º, nos termos da qual se prevê que “[...] compete à ANAC elaborar regulamentos, diretivas e outras normas de carácter geral, necessários ao exercício das suas atribuições, designadamente: a) definir, mediante regulamento, os requisitos e pressupostos técnicos de que depende a concessão das licenças, certificados, certificações, homologações, autorizações, aprovações, credenciações ou reconhecimentos”, e, bem assim, “e) Aprovar regulamentos, no âmbito das suas atribuições, relativos à regulação, supervisão, inspeção e fiscalização das atividades de transporte aéreo e de trabalho aéreo, de exploração aeroportuária, de navegação aérea, de produção, manutenção, operação de dispositivos de treino artificial, de formação de pessoal aeronáutico e outro pessoal da aviação civil, de operações de voo, entre outras;”, afigura-se necessário recorrer à forma de regulamento administrativo para regular a matéria em apreço, em detrimento do recurso a Circular de Informação Aeronáutica.

O presente regulamento foi objeto de consulta pública, entre os dias 12 de novembro e 4 de dezembro de 2024, de acordo com o disposto no artigo 30.º dos Estatutos desta Autoridade, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

Assim, o Conselho de Administração da ANAC, ao abrigo do disposto no artigo 29.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, por deliberação de 3 de julho de 2025, aprova o seguinte regulamento:

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objeto e âmbito de aplicação

1 – O presente regulamento estabelece os requisitos a cumprir pelos operadores de trabalho aéreo no âmbito de operações de busca e salvamento com recurso a aeronaves civis de asa rotativa.

2 – O presente regulamento aplica-se aos operadores de trabalho aéreo que tenham averbado no seu certificado de operador de trabalho aéreo a modalidade de busca e salvamento, bem como a todos os operadores estrangeiros que pretendam exercer tal atividade em território e espaço aéreo sob jurisdição nacional, em conformidade com o âmbito de aplicação do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril.

#### Artigo 2.º

##### Definições e siglas

Para efeitos do presente regulamento, são adotadas as definições e siglas constantes do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril.

## CAPÍTULO II

### Requisitos aplicáveis à atividade de busca e salvamento

#### Artigo 3.º

##### Exercício da atividade de busca e salvamento

1 – O exercício da atividade de trabalho aéreo em espaço aéreo sob jurisdição nacional depende da titularidade de uma permissão administrativa de trabalho aéreo e, no caso de licenciamento do operador, de um COTA, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril.

2 – Para efeitos do disposto no número anterior, a modalidade de trabalho aéreo de busca e salvamento é averbada no COTA.

3 – Os operadores de trabalho aéreo que tenham averbado no seu certificado de operador de trabalho aéreo a modalidade de busca e salvamento, e que pretendam exercer de facto essa atividade, devem encontrar-se ao serviço e por conta de organismos públicos dotados de prerrogativas de autoridade pública e com atribuições legais no quadro da proteção civil, as quais devem enquadrar a atividade a que respeita o presente regulamento na estrutura auxiliar do serviço de busca e salvamento, nos termos do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de Setembro, na sua redação atual, que estabelece o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Aéreo.

#### Artigo 4.º

##### Requerimento

1 – Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril de 2013, quanto aos documentos e informações que devem instruir a apresentação do requerimento, nomeadamente do disposto nos artigos 6.º e 9.º, para efeitos de emissão do COTA com averbamento da modalidade de busca e salvamento, o pedido deve ser instruído com os seguintes documentos:

a) Projeto do manual de operações de voo, para efeito de aprovação da ANAC, devendo observar o seguinte:

i) O manual deve conter toda a informação e procedimentos necessários para a execução das missões de busca e salvamento;

ii) A estrutura do manual deve ter por referência o disposto no meio aceitável de conformidade da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação AMC4 ORO.MLR.100, complementado pelo disposto no AMC1 SPA.HHO.140, associados às correspondentes normas do 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, na sua redação atual;

iii) O manual deve descrever a gestão e supervisão dos voos de busca e salvamento e os procedimentos para início, manutenção, término e eventual divergência de um voo.

b) Cópia dos certificados de matrícula da ou das aeronaves a utilizar, salvo se se tratar de aeronaves registadas no registo aeronáutico nacional português, caso em que pode apenas ser indicada as marcas de nacionalidade e matrícula;

c) Cópia dos certificados de aeronavegabilidade das aeronaves a utilizar, salvo se se tratar de aeronaves portuguesas, caso em que pode apenas ser indicado o número do certificado;

d) Cópia dos certificados de avaliação de aeronavegabilidade das aeronaves a utilizar, salvo se se tratar de aeronaves portuguesas, caso em que pode apenas ser indicado o número do certificado;

e) Cópia dos certificados de ruído das aeronaves a utilizar, salvo se se tratar de aeronaves portuguesas, caso em que pode apenas ser indicado o número do certificado;

f) Cópia das licenças de estação radioelétrica das aeronaves a utilizar, salvo se se tratar de licença emitida pela ANAC, caso em que pode apenas ser indicado o número da licença;

g) Lista com as modificações das aeronaves, necessárias à prática da modalidade de trabalho aéreo de busca e salvamento, com documentação de suporte da sua incorporação, nomeadamente:

i) Ordens de trabalho;

ii) Modificações/Boletins de Serviço (*Service Bulletins – SB*)/Certificado-Tipo Suplementar (*Supplemental Type Certificate – STC*);

iii) Certificado para aptidão para o serviço das aeronaves (*Certificate of Release to Service – CRS*);

iv) *Form 1* ou equivalente e fichas de registo (*log cards*) dos equipamentos, se aplicável;

- h) Configuração de fábrica das aeronaves, se aplicável;
- i) Lista do estado de manutenção das aeronaves, emitida pela organização de gestão da continuidade da aeronavegabilidade;
- j) Lista de suplementos do manual de voo da aeronave;
- k) Cópia do último certificado de aptidão ao serviço de manutenção programada;
- l) Cópia do certificado de aprovação técnica da organização de gestão da aeronavegabilidade permanente (CAMO) ou de organização de aeronavegabilidade combinada (CAO);
- m) Cópia do certificado de aprovação técnica da organização de manutenção das aeronaves (AMO);
- n) Projeto do manual de gestão da continuidade da aeronavegabilidade ou manual de gestão de aeronavegabilidade combinada com as aeronaves utilizadas incluídas, contendo toda a informação e procedimentos necessários para a gestão de inspeções e intervenções de manutenção a efetuar caso se verifique uma transferência entre o tipo de operação para as quais a aeronave pode ser destinada
- o) Projeto de programa de manutenção;
- p) Relatório de massa e centragem das aeronaves a utilizar;
- q) Projeto do manual de organização de manutenção com referência às estações de linha;
- r) Contrato de Gestão de Aeronavegabilidade entre o Operador de trabalho aéreo e a CAMO ou CAO, se o operador for diferente de tais organizações, por não se encontrar certificado para o efeito;
- s) Contrato de Manutenção entre a CAMO ou CAO e AMO, se a CAMO ou CAO for diferente da AMO;
- t) Outra documentação, se aplicável.

2 – Caso o operador de trabalho aéreo utilize aeronaves em regime de locação, deve disponibilizar à ANAC cópia do contrato assinado pelo locador e pelo locatário, devendo o mesmo identificar a ou as aeronaves locadas, bem como indicar a validade do contrato, que deve cobrir o período da operação pretendida.

3 – Para efeitos do disposto no número anterior, no caso do locador do contrato não ser o proprietário da ou das aeronaves, o requerente deve apresentar uma autorização do proprietário que ateste autorizar a operação pretendida pelo Requerente com recurso à aeronave locada, caso se trate de contrato de locação sem tripulação (*dry lease*).

4 – À aeronavegabilidade e respetiva continuidade, aplica-se o disposto no Regulamento (UE) 748/2012 de 3 de agosto de 2012, na sua redação atual, e no Regulamento (UE) 1321/2014 de 26 de novembro de 2014, na sua redação atual, assim como os respetivos Meios Aceitáveis de Conformidade (*Acceptable Means of Compliance*) e Material de Orientação (*Guidance Material*) associados aos referidos regulamentos e aprovados pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação.

5 – O disposto no número anterior não prejudica a possibilidade de recurso à aplicação de Meios de Conformidade Alternativos aos aprovados pela EASA, nos termos previstos nos regulamentos mencionados anteriormente.

6 – Para efeitos do disposto no artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril, o requerente deve ainda demonstrar o cumprimento do disposto nos artigos 6.º e 7.º do presente regulamento.

#### Artigo 5.º

##### **Requisitos aplicáveis às aeronaves**

1 – Para efeitos de exercício da atividade de busca e salvamento é interdita a utilização de aeronaves abrangidas pelo Anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018.

2 – Na atividade de busca e salvamento as aeronaves de asa rotativa devem estar aprovadas para Classe de desempenho 1 ou 2, bem como possuir o seguinte equipamento:

- a) Guincho, preferencialmente com velocidade variável;
- b) Farol de busca instalado, quando a operação for aprovada para voos noturnos;
- c) Comunicações bilaterais:
  - i) Por interfonia (voz), entre a tripulação de voo e o operador de guincho;
  - ii) Por rádio, nas frequências aeronáuticas, entre a tripulação de voo e as estações de terra e respetivas frequências de emergência aeronáuticas; e
  - iii) Para as aeronaves que efetuam busca e salvamento marítimo, nas frequências aeronáuticas entre a tripulação de voo e as estações situadas no mar, nomeadamente em embarcações, e respetivas frequências marítimas.
- d) Dispositivo para determinar a orientação relativa para a fonte do sinal de emergência na(s) frequência(s) prescrita(s);
- e) No caso de utilização de equipamento médico de primeira assistência, o equipamento que for considerado necessário, com base em parecer do Instituto Nacional de Emergência Médica, I. P. ou dos organismos congéneres das Regiões Autónomas, consoante aplicável, para efeitos de especificação do mesmo;
- f) Modificação aprovada de acordo com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 que permita a existência de um dispositivo de fixação na cabina da maca (cesto) de recuperação, quando este for utilizado na operação, devendo o mesmo permitir o transporte seguro do ocupante com cargas não inferiores às de um transporte de um passageiro, bem como permitir a sua rápida libertação;
- g) Ponto de fixação para o operador do guincho;
- h) Equipamento de estabilização de voo (SAS) para todas as aeronaves de busca e salvamento;
- i) Piloto automático com estacionário automático para aeronaves de busca e salvamento noturno, em ambiente marítimo;
- j) Dispositivo que permita efetuar monitorização (*tracking*) da aeronave em tempo real, desde a descolagem até à aterragem final, por forma a permitir uma supervisão de toda a operação;
- k) Preferencialmente, um equipamento de visão noturna (FLIR), para operações noturnas;
- l) Para operações em ambiente marítimo, a aeronave deve estar equipada com os equipamentos requeridos para efeito pelas correspondentes normas SPO.IDE.H do Anexo VIII do 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.

3 – As aeronaves que se destinem a realizar operações de busca e salvamento em período noturno, devem estar aprovadas para voo noturno e por instrumentos.

#### Artigo 6.º

#### **Requisitos aplicáveis às tripulações**

1 – A tripulação mínima para os voos de busca e salvamento deve ser composta por dois pilotos, um recuperador salvador e um operador de guincho.

2 – O operador de trabalho aéreo deve garantir que a composição da tripulação para voos de busca e salvamento está em conformidade com o manual de operações de voo.

3 – O manual de operações de voo deve conter critérios específicos aplicáveis à seleção dos membros da tripulação para voos de busca e salvamento, detalhando a experiência mínima e os níveis de experiência recente, tendo em consideração os requisitos do presente regulamento.

4 – Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, todos os tripulantes devem, obrigatoriamente, possuir um nível mínimo de proficiência linguística em língua portuguesa de nível quatro (operacional), em conformidade com o disposto na alínea b) da norma FCL.055 do Anexo I ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, na sua redação atual.

5 – Os dois pilotos devem:

a) Ser titulares de uma licença, adequada e válida, de piloto comercial (CPL) ou de piloto de linha aérea (ATPL), consoante aplicável, em conformidade com o disposto 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;

b) Possuir um nível mínimo de proficiência linguística em língua inglesa, para efeitos de averbamento na licença, de nível quatro (operacional), em conformidade com o disposto na norma FCL.055 do Anexo I 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;

c) Ser titulares de qualificação de tipo adequada e válida e ter recebido formação em cooperação em tripulação múltipla (*Multi Crew Cooperation – MCC*); e

d) Caso efetuem operações visuais noturnas em voos de busca e salvamento, devem ser titulares da qualificação de voo por instrumentos em helicóptero válida, em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, na sua redação atual.

6 – O nível mínimo de experiência para os pilotos comandantes que efetuem voos de busca e salvamento em ambiente terrestre deve ser o seguinte:

a) 750 horas como piloto-comandante/comandante de helicópteros ou 500 horas como copiloto em operações com guincho, das quais 250 horas como piloto-comandante sob supervisão;

b) 250 horas de experiência operacional em helicópteros adquiridas em ambiente operacional semelhante à operação pretendida;

c) 250 horas de voo em helicóptero plurimotor;

d) para operações visuais noturnas de busca e salvamento, 50 horas de voo noturno em helicópteros, incluindo 20 horas como piloto-comandante ou 40 horas como piloto-comandante sob supervisão no caso de copilotos;

e) 50 horas de voo no tipo de aeronave; e

f) 50 ciclos de guincho, dos quais 20 ciclos devem ser noturnos, caso sejam realizadas operações noturnas de busca e salvamento, representando cada ciclo de guincho um ciclo de descida e de subida do gancho do guincho.

7 – O nível mínimo de experiência para os pilotos comandantes que efetuem voos de busca e salvamento em ambiente marítimo deve ser o seguinte:

a) 1000 horas como piloto-comandante/comandante de helicópteros, ou 750 horas como copiloto em operações com guincho, das quais 250 horas como piloto-comandante sob supervisão;

b) 250 horas de voo em helicóptero plurimotor;

c) Para operações visuais noturnas de busca e salvamento, 100 horas de voo noturno em helicópteros, incluindo 25 horas como piloto-comandante ou 50 horas como piloto-comandante sob supervisão para co-pilotos;

d) 50 horas de voo no tipo de aeronave; e

e) 50 ciclos de guincho realizados no mar, dos quais 20 ciclos realizados durante a noite, caso sejam realizadas operações noturnas, representando cada ciclo de guincho um ciclo de descida e de subida do gancho do guincho.

8 – A tripulação de voo deve ter concluído com êxito o programa de treino e verificação do operador de trabalho aéreo, aprovado pela ANAC, em conformidade com o disposto no anexo ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

9 – Os recuperadores salvadores e os operadores de guincho devem cumprir o seguinte:

a) Possuir a idade mínima de 18 anos;

b) Ser avaliados como fisicamente e mentalmente aptos para o desempenho das suas funções, no âmbito do disposto na Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual, relativa ao regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho;

c) Ser competentes para desempenhar as funções atribuídas, de acordo com os procedimentos especificados no manual de operações de voo;

d) Tratando-se de recuperadores salvadores, devem ter frequentado, com aproveitamento, a formação que for determinada pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, ou Autoridades congêneres das Regiões Autónomas.

e) Os recuperadores salvadores e os operadores de guincho devem ser treinados e verificados nos seguintes itens:

i) Deveres na função de busca e salvamento;

ii) Teoria e prática de utilização do equipamento de guincho, adequado à função a exercer;

iii) Procedimentos normais e de emergência;

iv) Conceitos de coordenação de tripulação específicos para esta operação;

v) Operação de equipamentos de intercomunicação;

vi) Conhecimento de equipamentos de guincho de emergência;

vii) Técnicas para lidar com passageiros nesta operação específica;

viii) Consciência dos perigos específicos relacionados ao ambiente operacional; e

ix) Os perigos da descarga de eletricidade estática.

10 – Para além do disposto na alínea e) do número anterior, os operadores de guincho devem ainda ser treinados e verificados nos seguintes itens:

a) Efeito do movimento de pessoal no centro de gravidade e massa durante a operação;

b) Efeito do movimento de pessoal no desempenho durante condições de voo normais e de emergência; e

c) Técnicas para orientar os pilotos nos locais específicos para a operação.

11 – Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, para efeitos de experiência recente, os recuperadores salvadores e os operadores de guincho devem ter participado, nos últimos 45 dias, numa operação de salvamento real ou de treino.

## Artigo 7.º

### **Equipamentos de segurança pessoal para a tripulação**

1 – O operador de trabalho aéreo deve garantir que a tripulação de voo e os membros da tripulação técnica estão integralmente equipados com vestuário e equipamentos adequados ao ambiente em que operam, incluindo capacete individual apropriado à função de voo.

2 – Em função da tipologia de operação, em ambiente terrestre ou marítimo, todos os equipamentos de segurança pessoal devem ser permanentemente utilizados pela tripulação de busca e salvamento, por forma a garantir a máxima capacidade de sobrevivência em caso de incidente ou acidente com a aeronave.

3 – O operador de trabalho aéreo deve garantir que toda a tripulação de busca e salvamento é treinada na correta utilização dos seus equipamentos de segurança pessoal.

4 – Todos os equipamentos devem ser utilizados, mantidos e reparados de acordo com as normas do fabricante.

## Artigo 8.º

### **Requisitos operacionais**

1 – Os voos operacionais de busca e salvamento devem operar na Classe de Desempenho mais alta possível a cada momento, minimizando o tempo de exposição da aeronave a falhas da unidade de potência crítica.

2 – Os helicópteros que operem de ou para um local de operação de busca e salvamento localizado num ambiente hostil devem ser operados, no mínimo, de acordo com a Classe de Desempenho 2.

3 – Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se 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 partes de uma área congestionada que não dispõem de zonas para efetuar com segurança aterragens forçadas.

4 – O local de aterragem em operações de busca e salvamento deve ter dimensões mínimas de 2xD no eixo longitudinal da aeronave, e de 2xD no eixo transversal, sendo D a maior dimensão do helicóptero quando os rotores estão em funcionamento.

5 – O manual de operações deve conter orientações sobre os procedimentos a efetuar para a seleção de locais de descolagem e aterragem em operação de busca e salvamento que não foram alvo de reconhecimento prévio.

## Artigo 9.º

### **Mínimos operacionais de busca e salvamento**

O operador de trabalho aéreo deve especificar no manual de operações de voo os mínimos apropriados para voos operacionais e de treino de busca e salvamento e quaisquer outras categorias de voo.

#### Artigo 10.º

##### **Política de combustível**

O operador de trabalho aéreo deve estabelecer no manual de operações de voo uma política de combustível aceitável para a ANAC.

#### Artigo 11.º

##### **Reabastecimento com passageiros a bordo**

Devem ser estabelecidos procedimentos para reabastecimento e largada de combustível, se aplicável, com passageiros relacionados com a operação de busca e salvamento a bordo.

#### Artigo 12.º

##### **Função busca e salvamento do helicóptero e equipamento médico**

1 – A instalação de todos os equipamentos médicos e de função de busca e salvamento dedicados ao helicóptero e, quando apropriado, à sua operação e quaisquer modificações subsequentes estão sujeitas à aprovação de aeronavegabilidade.

2 – O operador de trabalho aéreo deve garantir que sejam estabelecidos procedimentos para o uso de equipamentos portáteis a bordo.

#### Artigo 13.º

##### **Equipamento de comunicação para helicópteros**

1 – Os helicópteros que realizam voos de busca e salvamento devem ser dotados de equipamentos de comunicação que permitam comunicação bidirecional com as organizações para as quais a operação está a ser realizada e com o pessoal do serviço de emergência terrestre associado.

2 – Qualquer equipamento adicional exige aprovação de aeronavegabilidade.

#### Artigo 14.º

##### **Segurança dos passageiros**

1 – O operador de trabalho aéreo deve estabelecer procedimentos para tomar todas as medidas possíveis para a segurança dos passageiros.

2 – O operador de trabalho aéreo deve tomar todas as medidas possíveis para garantir que o pessoal do serviço de emergência terrestre esteja familiarizado com o seguinte:

- a) Procedimentos de radiocomunicação bidirecional com helicópteros;
- b) A seleção de locais de operação de busca e salvamento adequados para os respetivos voos;
- c) As áreas de perigo físico dos helicópteros;
- d) Controlo de multidões em operações de helicóptero; e
- e) A evacuação dos ocupantes do helicóptero na sequência de um acidente de helicóptero no local.

#### Artigo 15.º

##### **Instalações de base operacional de busca e salvamento**

1 – Numa base operacional de busca e salvamento devem existir instalações necessárias para o planeamento e gestão local da operação, incluindo acomodações adequadas na base, com dimensão

apropriada e com controlo de temperatura e luz, para permitir que a tripulação em turno e o elemento da manutenção possam descansar enquanto mantém um estado de prontidão.

2 – Sem prejuízo do disposto na regulamentação em vigor aplicável à continuidade da aeronavegabilidade, nomeadamente no Regulamento (UE) n.º 1321/2014, da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas, na sua redação atual, se possível devem ser disponibilizadas, na base operacional de busca e salvamento, instalações para resguardo do meio aéreo e execução de ações de manutenção (nomeadamente, hangar), incluindo uma área para armazenagem de equipamentos e material com controlo de temperatura e luz.

3 – Em cada base operacional, deve ser disponibilizado à tripulação:

- a) Sistemas de indicação e registo de visibilidade;
- b) Facilidades para obtenção de informações básicas de tempo atual e previsão (TAF – *Terminal Aerodrome Forecast*, a informação meteorológica de terminal aéreo; e METAR – *Meteorological Aviation Report*, o relatório de rotina de informação meteorológica aeronáutica), níveis de iluminação previstos; e
- c) Comunicações satisfatórias com o órgão apropriado dos Serviços de Tráfego Aéreo; e
- d) Informações meteorológicas e de nível de luz para a área de operação.

#### Artigo 16.º

##### **Aeródromos utilizados como base permanente para operações de busca e salvamento**

1 – Os aeródromos utilizados como base permanente para operações de busca e salvamento devem estar certificados ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos, na sua redação atual, ou do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, que fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais, estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas e procede à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário, na sua redação atual.

2 – Em alternativa ao disposto no número anterior, o local utilizado como base permanente para operações de busca e salvamento deve encontrar-se autorizado pela ANAC, nos termos do artigo 37.º-A do decreto-lei mencionado no número anterior, enquanto não for aprovada regulamentação específica para a certificação das pistas e heliportos utilizados por meios aéreos de combate a incêndios ou outros fins de proteção civil.

#### CAPÍTULO III

##### **Disposições finais**

#### Artigo 17.º

##### **Disposição transitória**

1 – Aos processos pendentes na ANAC à data de entrada em vigor do presente regulamento, aplica-se a Circular de Informação Aeronáutica n.º 12/98, de 4 de junho, salvo se o requerente declarar que pretende que sejam analisados e decididos com base no presente regulamento.

2 – Os atuais operadores titulares de COTA com averbamento da modalidade de busca e salvamento, devem evidenciar à ANAC o cumprimento do disposto no presente regulamento no prazo máximo de 90 dias após a data da sua entrada em vigor.

3 – A requerimento do operador por motivos devidamente fundamentados, a ANAC pode conceder prorrogação do prazo mencionado no número anterior.

Artigo 18.º

**Norma revogatória**

É revogada a Circular de Informação Aeronáutica n.º 12/98, de 4 de junho.

Artigo 19.º

**Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

3 de julho de 2025. — A Presidente do Conselho de Administração, Ana Cristina Rodrigues Vieira da Mata.

**ANEXO**

**Programa de treino e verificações do operador de trabalho aéreo**

[a que se refere o n.º 8 do artigo 7.º]

Artigo 1.º

**Programa de treino e verificação**

1 — O operador de trabalho aéreo deve estabelecer um programa de treino e verificação, o qual deve ser aprovado pela ANAC.

2 — O programa mencionado no número anterior deve estabelecer procedimentos apropriados e relevantes para o ambiente operacional.

Artigo 2.º

**Tripulação de voo de busca e salvamento**

1 — O operador deve garantir que as tripulações de voo sejam treinadas em todas as especializações da função de busca e salvamento, incluindo o uso de treino em simulador adequado.

2 — A tripulação de voo deve satisfazer os requisitos de formação da Parte FCL do 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, e da Subparte

FC da Parte ORO do 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, na sua redação atual, bem como os seguintes requisitos adicionais:

- a) Formação meteorológica centrada na compreensão e interpretação da informação meteorológica disponível;
- b) Preparar o helicóptero e o equipamento médico especializado para a posterior partida para uma operação de busca e salvamento;
- c) Exercício de partidas de busca e salvamento;
- d) A avaliação aérea da adequação dos locais de operação de busca e salvamento;
- e) Os efeitos médicos que o transporte aéreo pode ter sobre o paciente/sobrevivente; e
- f) Ligação e formação com outros serviços de emergência.

3 – A tripulação de voo deve satisfazer os requisitos de verificação da Parte FCL do 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, e da Subparte FC da Parte ORO do 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, na sua redação atual, bem como os seguintes requisitos adicionais:

a) Verificações diurnas e/ou noturnas de proficiência em condições meteorológicas visuais (VMC), conforme apropriado, incluindo os perfis de aterragem e descolagem que provavelmente são usados em locais de operação de busca e salvamento;

b) Verificações em linha, formação recorrente e experiência recente com especial destaque para:

i) Meteorologia local;

ii) Operações com sistemas de visão noturna (NVIS), se a tipologia de operações do operador abranger o período noturno;

iii) Planeamento de voos de busca e salvamento;

iv) Partidas de voos de busca e salvamento;

v) Padrões de pesquisa;

vi) Guincho – procedimentos normais e de emergência;

vii) A seleção aérea de locais de operação de busca e salvamento para incluir situações de resgate terrestres, incluindo situações de montanha e penhascos, entre outros;

viii) Voo de baixa altitude em condições meteorológicas desfavoráveis;

ix) Procedimentos de recuperação de condições climáticas adversas; e

x) Técnicas de voo em montanha, quando apropriado.

319262962