**Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições**

►**B** **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)

Alterado por:

| | | Jornal Oficial | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n.° | página | data |
| ►**M1** | Regulamento (UE) n.º 800/2013 da Comissão de 14 de agosto de 2013 | L 227 | 1 | 24.8.2013 |
| ►**M2** | Regulamento (UE) n.º 71/2014 da Comissão de 27 de janeiro de 2014 | L 23 | 27 | 28.1.2014 |

▼B

# 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**

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 [1], nomeadamente os artigos 8.º, n.º 5, e 10.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

(1) Os operadores e o pessoal envolvido nas operações de determinadas aeronaves têm de cumprir os requisitos essenciais pertinentes previstos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

(2) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008, além da supervisão dos certificados que emitiram, os Estados-Membros devem realizar investigações, incluindo inspeções na plataforma de estacionamento, e tomar medidas, nomeadamente a imobilização das aeronaves, para impedir a continuação de uma infração.

(3) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, a Comissão deve adotar as regras de execução necessárias de modo a criar condições para garantir a exploração segura das aeronaves.

(4) Para garantir uma transição suave e um nível elevado de segurança da aviação civil na União Europeia, as medidas de execução devem refletir o atual estado dos conhecimentos, incluindo as melhores práticas, e os progressos científicos e técnicos no domínio das operações aéreas. Por conseguinte, devem ser tidos em conta os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos acordados até 30 de junho de 2009 sob os auspícios da Organização da Aviação Civil Internacional (a seguir designada por «ICAO») e das Autoridades Comuns da Aviação europeias, bem como a legislação em vigor relacionada com contextos nacionais específicos.

(5) É necessário dar tempo suficiente ao setor aeronáutico e às administrações dos Estados-Membros para se adaptarem ao novo quadro regulamentar e reconhecerem, sob certas condições, a validade dos certificados emitidos antes da data de aplicação do presente regulamento.

[1] JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

▼B

(6) Atendendo a que o presente regulamento constitui uma medida de execução referida nos artigos 8.º, n.º 5, e 10.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ([1]) e a Diretiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]) são revogados em conformidade com o artigo 69.º, n.ºs 3 e 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008. O anexo III mantém-se, contudo, temporariamente em vigor até os períodos transitórios previstos no presente regulamento terem caducado e relativamente às matérias para as quais não tenham ainda sido adotadas medidas de execução. A Diretiva 2004/36/CEdeve também continuar a ser temporariamente aplicável até os períodos transitórios previstos no presente regulamento terem caducado.

(7) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação elaborou um projeto de regras de execução que apresentou à Comissão sob a forma de um parecer, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

(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*

**Objeto e âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento estabelece regras pormenorizadas para as operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões e helicópteros ►M1 e para as operações de transporte aéreo não comercial realizadas com aviões, helicópteros, balões e planadores, ◄ nomeadamente para as inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves de operadores sob a supervisão de segurança de outro Estado, quando da aterragem em aeródromos localizados no território abrangido pelas disposições do Tratado.

2. O presente regulamento estabelece também regras pormenorizadas no que respeita às condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou cancelamento dos certificados dos operadores das aeronaves referidas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008 envolvidas em operações de transporte aéreo comercial, às prerrogativas e responsabilidades dos titulares desses certificados e às condições em que essas operações devem ser proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas restrições por razões de segurança.

▼M1

3. O presente regulamento estabelece também regras pormenorizadas para as operações de transporte não comercial, bem como as condições e os procedimentos para a declaração a apresentar pelos operadores envolvidos em operações de transporte aéreo não comercial com aeronaves a motor complexas e para a respetiva supervisão.

4. As restantes operações aéreas, incluindo as operações em que se utilizam aeronaves para executar tarefas ou serviços específicos, devem continuar a ser efetuadas em conformidade com a legislação nacional em vigor até serem adotadas e aplicadas as regras de execução correspondentes.

([1]) JO L 373 de 31.12.1991, p. 4.
([2]) JO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

▼B

►M1 5. ◄ O presente regulamento não se aplica às operações aéreas na aceção do artigo 1.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

*Artigo 2.º*

**Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) «Operação de transporte aéreo comercial (CAT)», uma operação realizada por uma aeronave para transportar passageiros, carga ou correio, mediante remuneração ou contra outra retribuição;

2) «Aviões da classe de desempenho B», aviões com motores a hélice e uma configuração operacional máxima de nove lugares de passageiros, ou inferior, e uma massa máxima à descolagem de 5 700 kg, ou inferior;

3) «Local de interesse público (PIS)», um local usado exclusivamente para realizar operações de interesse público;

4) «Operação da classe de desempenho 1», uma operação em que, em caso de falha do motor crítico, o helicóptero é capaz de aterrar dentro da distância disponível para aterragem interrompida ou prosseguir o voo em segurança até uma zona de aterragem adequada, dependendo do momento em que ocorre a falha;

▼M1

5) «Navegação baseada no desempenho (PBN)», navegação de área assente nos requisitos de desempenho definidos para as aeronaves que operam numa rota ATS, de acordo com um procedimento de aproximação por instrumentos ou num espaço aéreo designado.

▼B

O anexo I inclui outras definições para efeitos dos anexos II a ►M1 VII ◄.

*Artigo 3.º*

**Capacidades de supervisão**

1. Cada Estado-Membro deve nomear uma ou mais entidades como autoridades competentes nesse Estado-Membro, conferindo-lhes os poderes e as responsabilidades necessárias para a certificação e a supervisão das pessoas e organizações abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução.

2. Se um Estado-Membro designar mais do que uma entidade como autoridade competente:

a) Os domínios de competência de cada autoridade devem ser claramente definidos em termos de responsabilidades e de delimitação geográfica; ou

b) As atividades dessas entidades devem ser coordenadas de modo a garantir a supervisão efetiva de todas as organizações e pessoas abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução nos respetivos domínios de competência.

3. Os Estados-Membros devem garantir que as autoridades competentes dispõem de capacidade suficiente para assegurar a supervisão de todas as pessoas e organizações abrangidas pelos seus programas de supervisão, nomeadamente de recursos suficientes para cumprirem os requisitos do presente regulamento.

▼B

4. Os Estados-Membros devem assegurar que o pessoal da autoridade competente não realiza atividades de supervisão quando for óbvio que daí poderá resultar, direta ou indiretamente, um conflito de interesses, em especial de natureza familiar ou financeira.

5. O pessoal autorizado pela autoridade competente a desempenhar funções de certificação e/ou de supervisão deve ter competência para executar, pelo menos, as seguintes tarefas:

a) Examinar os registos, dados, procedimentos e qualquer outro material pertinente para a execução da tarefa de certificação e/ou de supervisão;

b) Obter cópias ou extratos desses registos, dados, procedimentos e qualquer outro material;

c) Solicitar esclarecimentos orais *in loco*;

d) Ter acesso às instalações, locais de operações ou meios de transporte relevantes;

e) Realizar auditorias, investigações, avaliações, inspeções, incluindo inspeções na plataforma de estacionamento e inspeções sem aviso prévio;

f) Tomar ou iniciar medidas de execução, se for caso disso.

6. As tarefas previstas no n.º 5 devem ser desempenhadas em conformidade com as disposições legais do Estado-Membro em causa.

*Artigo 4.º*

**Inspeções na plataforma de estacionamento**

As inspeções na plataforma de estacionamento a aeronaves de operadores sob a supervisão de segurança de outro Estado-Membro ou de um país terceiro devem ser realizadas em conformidade com o anexo II, subparte RAMP.

*Artigo 5.º*

**Operações aéreas**

1. Os operadores só podem explorar uma aeronave para realizar operações de transporte aéreo comercial (a seguir designado por «CAT») de acordo com o especificado nos anexos III e IV.

2. Os operadores ►M1 ——————— ◄ devem cumprir as disposições pertinentes do anexo V quando operam:

a) Aviões e helicópteros usados para realizar:

i) operações com navegação baseada no desempenho (PBN),

ii) operações em conformidade com as especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS),

iii) operações no espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida (RVSM),

iv) operações de baixa visibilidade (LVO);

▼B

b) ►M1 Aviões, helicópteros, balões e planadores ◄ usados para realizar transportes de mercadorias perigosas (DG);

c) Aviões bimotor usados para realizar operações prolongadas (ETOPS) de transporte aéreo comercial;

d) Helicópteros usados para realizar operações de transporte aéreo comercial com a ajuda de sistemas de visão noturna (NVIS);

e) Helicópteros com guincho usados para realizar operações de transporte aéreo comercial (HHO); e

f) Helicópteros usados para realizar operações de transporte aéreo comercial no contexto de serviços de emergência médica (HEMS).

▼M1

3. Os operadores de aeronaves a motor complexas e de helicópteros envolvidos em operações de transporte aéreo não comercial devem declarar que dispõem de capacidade e de meios para cumprirem as suas responsabilidades relacionadas com as operações de aeronaves e para operarem as aeronaves em conformidade com o disposto nos anexos III e VI.

4. Os operadores de aviões a motor não complexos e de helicópteros, bem como de balões e de planadores, que efetuam operações de transporte não comercial devem operar as aeronaves em conformidade com o disposto no anexo VII.

5. Em derrogação do disposto nos n.os 1, 3 e 4, as organizações de formação que têm o seu estabelecimento principal num Estado-Membro e estão aprovadas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão ([1]), em caso de realização de formação de voo dentro ou fora do território da União, devem utilizar:

a) Aviões a motor complexos e helicópteros, em conformidade com o anexo VI;

b) Aviões a motor não complexos e helicópteros, bem como balões e planadores, em conformidade com o anexo VII.

▼B

*Artigo 6.º*

**Derrogações**

1. As operações CAT com partida e destino no mesmo aeródromo/ /local de exploração com aviões da classe de desempenho B ou com helicópteros não complexos não são abrangidas pelos anexos III e IV.

Contudo, são abrangidas pelas disposições seguintes:

a) No caso dos aviões, o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 e as correspondentes derrogações nacionais baseadas nas avaliações do risco para a segurança efetuadas pelas autoridades competentes;

b) No caso dos helicópteros, os requisitos nacionais.

2. Em derrogação ao disposto no artigo 5.º, n.º 1, quando forem usadas para realizar operações CAT, as aeronaves referidas no artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 devem ser operadas de acordo com as condições estabelecidas na Decisão C(2009) 7633 da Comissão, de 14 de outubro de 2009. Qualquer alteração às operações que afete as condições estabelecidas nesta decisão deve ser previamente notificada à Comissão e à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por «Agência»).

([1]) JO L 100 de 5.4.2012, p. 1.

▼B

Um Estado-Membro, que não seja destinatário da Decisão C(2009) 7633, que pretenda recorrer à derrogação prevista nesta decisão deve comunicar a sua intenção à Comissão e à Agência previamente à sua aplicação. A Comissão e a Agência devem avaliar em que medida a alteração ou a utilização prevista se desviam das condições da Decisão C(2009) 7633 ou colidem com a avaliação da segurança inicial efetuada no contexto dessa decisão. Se a avaliação demonstrar que a alteração ou a utilização prevista não correspondem à avaliação da segurança inicialmente efetuada no contexto da Decisão C(2009) 7633, o Estado-Membro em causa deve apresentar um novo pedido de derrogação em conformidade com o artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

3. Em derrogação ao disposto no artigo 5.º, n.º 1, os voos relacionados com a introdução ou a modificação de tipos de aeronaves por entidades de projeto ou de produção no quadro das suas prerrogativas devem continuar a ser operados de acordo com as condições estabelecidas no direito interno dos Estados-Membros.

4. Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, 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 (*offshore*) 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. Estes requisitos não devem ser menos restritivos do que os previstos nos anexos III e IV.

5. Em derrogação ao disposto no anexo IV, secção CAT.POL.A.300, alínea a), quando são usados para realizar operações CAT, os aviões monomotor devem ser operados, no caso de voos noturnos ou de condições meteorológicas para voo por instrumentos (IMC), de acordo com o estabelecido nas derrogações em vigor concedidas pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91.

Qualquer alteração às operações destes aviões que afete as condições previstas nas referidas derrogações deve ser previamente notificada à Comissão e à Agência. A Comissão e a Agência devem avaliar a alteração proposta de acordo com o artigo 14.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

6. As operações de helicópteros com partida de/destino a um local de interesse público (PIS) podem ser realizadas em derrogação ao disposto no anexo IV, secção CAT.POL.H.225, sempre que a dimensão do PIS, os obstáculos presentes ou os helicópteros não permitam cumprir os requisitos para as operações da classe de desempenho 1. Estas operações devem ser realizadas de acordo com as condições fixadas pelos Estados-Membros. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão e à Agência as condições aplicadas.

▼M1

7. Em derrogação da subsecção SPA.PBN.100 do anexo V, relativa à navegação com base no desempenho, as operações não comerciais com aviões a motor não complexos no espaço aéreo designado, em rotas ou de acordo com procedimentos objeto de especificações de navegação com base no desempenho (PBN), devem continuar a ser efetuadas de acordo com as condições estabelecidas no direito interno dos Estados-Membros até serem adotadas e aplicáveis as regras de execução correspondentes.

▼B

*Artigo 7.º*

**Certificados de operador aéreo**

1. Os certificados de operador aéreo (COA) emitidos pelos Estados-Membros aos operadores de aviões CAT antes de o presente regulamento ser aplicável em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 consideram-se emitidos em conformidade com o presente regulamento.

No entanto, o mais tardar em 28 de outubro de 2014:

a) Os operadores devem adaptar o seu sistema de gestão, programas de formação, procedimentos e manuais de modo a cumprir o disposto nos anexos III, IV e V, conforme aplicável;

b) Os COA devem ser substituídos pelos certificados emitidos de acordo com o anexo II do presente regulamento.

2. Os COA emitidos por um Estado-Membro a operadores CAT de helicópteros antes de o presente regulamento ser aplicável devem ser convertidos em COA conformes com o presente regulamento, em conformidade com um relatório de conversão estabelecido pelo Estado-Membro de emissão do COA, em consulta com a Agência.

O relatório de conversão deve indicar:

a) Os requisitos nacionais com base nas quais os COA foram emitidos;

b) O âmbito das prerrogativas concedidas aos operadores;

c) As diferenças existentes entre os requisitos nacionais com base nos quais os COA foram emitidos e os requisitos estabelecidos nos anexos III, IV e V, bem como o modo como os operadores passam a ser obrigados a garantir a plena conformidade com esses anexos e o prazo que lhes é concedido para o efeito.

O relatório de conversão deve incluir cópias de todos os documentos necessários para comprovar os dados referidos nas alíneas a) a c), incluindo os requisitos e procedimentos nacionais pertinentes.

*Artigo 8.º*

**Limitações aos tempos de voo**

►M1 1. ◄ As limitações aos tempos de voo e de serviço devem observar o seguinte:

a) ►M1 No caso das operações CAT de aviões, ◄ o artigo 8.º, n.º 4, e o anexo III, subparte Q, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91;

b) ►M1 No caso das operações CAT de helicópteros, ◄, os requisitos nacionais.

▼M1

2. Até serem adotadas e aplicáveis as regras de execução correspondentes, as operações não comerciais com aviões a motor complexos e helicópteros devem continuar a ser efetuadas em conformidade com a legislação nacional aplicável no que se refere à limitação do tempo de voo.

▼M2

*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 ([1]), 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.

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.

*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.;

▼B

*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 a partir de 28 de outubro de 2012.

2. Em derrogação ao disposto no n.º 1, segundo parágrafo, os Estados-Membros podem decidir não aplicar as disposições dos anexos I a V até 28 de outubro de 2014.

Se recorrerem a esta possibilidade, os Estados-Membros devem notificar a Comissão e a Agência de tal facto. A notificação deve indicar os motivos da derrogação, bem como o seu período de vigência, e incluir o programa de implementação contendo as medidas previstas e o respetivo calendário.

▼M1

3. Em derrogação do n.º 1, segundo parágrafo, os Estados-Membros podem decidir não aplicar:

a) As disposições do anexo III às operações não comerciais de aviões a motor complexos e de helicópteros até 25 de agosto de 2016; e

([1]) JO L 224 de 21.8.2012, p. 1.

▼M1

b) As disposições dos anexos V, VI e VII às operações não comerciais de aviões, helicópteros, planadores e balões até 25 de agosto de 2016.

▼B

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

▼B

*ANEXO I*

▼M1

**Definições dos termos utilizados nos anexos II a VII**

▼B

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Distância disponível para aceleração-paragem (ASDA)», o comprimento disponível para a corrida de descolagem acrescido do comprimento da área de paragem, se esta for declarada disponível pelo Estado do aeródromo e tiver capacidade para sustentar a massa do avião nas condições de operação prevalecentes;

2. «Meios de conformidade aceitáveis (AMC)», normas não vinculativas adotadas pela Agência para ilustrar a forma de estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução;

3. «Lista de verificação de aceitação», um documento utilizado para a verificação exterior de volumes de mercadorias perigosas e da respetiva documentação, com vista a determinar se foram cumpridos os requisitos aplicáveis;

4. «Aeródromo adequado», um aeródromo em que podem ser realizadas operações de aeronaves, tendo em conta os requisitos de desempenho aplicáveis e as características da pista;

5. Para efeitos da classificação dos passageiros, entende-se por:

   a) «Adulto», uma pessoa com 12 ou mais anos de idade;

   b) «Criança», uma pessoa entre dois e 12 anos de idade;

   c) «Bebé», uma pessoa com menos de dois anos de idade;

6. «Avião», uma aeronave mais pesada do que o ar, com motor e asas fixas, cuja sustentação em voo se obtém devido a reações aerodinâmicas do ar contra as suas asas;

7. «Voo com sistema de visão noturna (NVIS)», no caso das operações NVIS, a parte do voo efetuada de acordo com regras de voo visual (VFR), em condições noturnas e em que um membro da tripulação usa óculos de visão noturna (NVG);

8. «Aeronave», qualquer máquina cuja sustentação na atmosfera se deve a reações do ar distintas das reações do ar contra a superfície terrestre;

9. «Meios de conformidade alternativos (AMC)», meios que propõem alternativas a um meio de conformidade aceitável existente ou novos meios de estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, para os quais a Agência não adotou AMC correspondentes;

10. «Antigelo», no caso dos procedimentos no solo, um procedimento de proteção contra a formação de geada ou de gelo e a acumulação de neve nas superfícies tratadas de uma aeronave por um determinado período de tempo (período de proteção);

▼M1

11. «Operação de acordo com o procedimento de aproximação com guiamento vertical (APV)», uma aproximação por instrumentos, que utiliza o guiamento lateral e vertical, mas que não satisfaz os requisitos estabelecidos para as operações de aproximação e de aterragem de precisão, com uma altura de decisão (DH) não inferior a 250 pés e um alcance visual de pista (RVR) não inferior a 600 metros;

▼B

►M1 12. ◄ «Tripulação de cabina», os tripulantes devidamente qualificados, à exceção dos tripulantes de voo e do pessoal técnico, designados por um operador para desempenharem funções ligadas à segurança dos passageiros e do voo durante as operações;

►M1 13. ◄ «Operação de aproximação da categoria I (CAT I)», aproximação e aterragem de precisão por instrumentos, em que se utiliza um sistema de aterragem por instrumentos (ILS), um sistema de aterragem por micro-ondas (MLS), um sistema de aterragem GLS (baseado num sistema global terrestre reforçado de navegação por satélite (GNSS/GBAS)), um radar de aproximação de precisão (PAR) ou um GNSS com sistema reforçado de navegação por satélite (SBAS), com uma altura de decisão (DH) não inferior a 200 pés e um alcance visual de pista (RVR) não inferior a 550 m para os aviões e a 500 m para os helicópteros;

►M1 14. ◄ «Operação de aproximação da categoria II (CAT II)», aproximação e aterragem de precisão por instrumentos em que se utiliza um sistema ILS ou MLS com:

a) Uma DH inferior a 200 pés, mas não inferior a 100 pés; e

b) Um RVR igual ou superior a 300 m;

►M1 15. ◄ «Operação de aproximação da categoria IIIA (CAT IIIA)», aproximação e aterragem de precisão por instrumentos em que se utiliza um sistema ILS ou MLS com:

a) Uma DH inferior a 100 pés; e

b) Um RVR igual ou superior a 200 m;

►M1 16. ◄ «Operação de aproximação da categoria IIIB (CAT IIIB)», aproximação e aterragem de precisão por instrumentos em que se utiliza um sistema ILS ou MLS com:

a) Uma DH inferior a 100 pés, ou sem DH; e

b) Um RVR inferior a 200 m, mas não inferior a 75 m;

►M1 17. ◄ «Helicóptero da categoria A», um helicóptero multimotor com as características de isolamento dos motores e dos sistemas especificadas nos códigos de aeronavegabilidade aplicáveis e capacidade para realizar operações com base em dados de descolagem e de aterragem estabelecidos de acordo com um conceito de falha do motor crítico que garante uma área de superfície designada adequada e uma capacidade de desempenho adequada para prosseguir um voo seguro ou efetuar uma descolagem interrompida em segurança, em caso de falha de motor;

►M1 18. ◄ «Helicóptero da categoria B», um helicóptero monomotor ou multimotor que não cumpre as normas para a categoria A. Os helicópteros da categoria B não têm capacidade garantida para continuar o voo em segurança em caso de falha de motor, assumindo-se a necessidade de executar uma aterragem não programada;

►M1 19. ◄ «Especificações de certificação (CS)», normas técnicas adotadas pela Agência, que estabelecem os meios para demonstrar a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, e que podem ser utilizadas pela organização para fins de certificação;

▼B

►M1 20. ◄ «Aproximação em circuito (*circling*)», fase visual de uma aproximação por instrumentos destinada a conduzir uma aeronave à posição de aterragem numa pista/FATO situada num local não adequado para aproximação direta;

►M1 21. ◄ «Zona livre de obstáculos», uma área retangular em terra ou na água, controlada pela autoridade competente, selecionada ou preparada como área adequada sobre a qual um avião pode realizar uma parte da sua subida inicial até determinada altitude;

►M1 22. ◄ «Teto de nuvens», a altura a que se encontra a base da camada de nuvens mais baixa observada ou prevista nas proximidades de um aeródromo ou local de operação ou numa determinada área de operação, normalmente medida acima da elevação do aeródromo ou, no caso de operações no mar, acima do nível do mar;

►M1 23. ◄ «Partilha de códigos», um acordo através do qual um operador atribui o seu código de identificação a um voo operado por outro operador e comercializa e emite bilhetes para esse voo;

►M1 24. ◄ «Área congestionada», relativamente a uma cidade, vila ou aglomeração, qualquer área utilizada em grande parte para fins residenciais, comerciais ou de lazer;

►M1 25. ◄ «Pista contaminada», uma pista em que mais de 25 % da superfície, dentro do comprimento e da largura necessários, está coberta com o seguinte:

a) Camada de água à superfície com mais de 3 mm (0,125 pol.) de espessura, neve solta, ou mistura de água e neve equivalente a mais de 3 mm (0,125 pol.) de espessura de água;

b) Neve compactada até formar uma massa sólida resistente a compressão adicional e que se manterá compacta ou se fragmentará se apanhada (neve compacta); ou

c) Gelo, incluindo gelo derretido;

►M1 26. ◄ «Combustível de contingência», o combustível necessário para fazer face a fatores imprevistos que possam influenciar o consumo de combustível até ao aeródromo de destino;

►M1 27. ◄ «Aproximação final em descida contínua (CDFA)», uma técnica, coerente com os procedimentos de aproximação estabilizada, que consiste em efetuar o segmento de aproximação final de um processo de aproximação de não precisão por instrumentos em descida contínua, sem estabilização, desde uma altitude/altura igual ou superior à altitude/altura do ponto de aproximação final até um ponto aproximadamente 15 m (50 pés) acima da soleira da pista de aterragem ou ao ponto em que se deve dar início à manobra de arredondamento para o tipo de aeronave utilizada;

►M1 28. ◄ «Visibilidade meteorológica convertida (CMV)», um valor (equivalente a um RVR) derivado da visibilidade meteorológica comunicada;

►M1 29. ◄ «Tripulante», uma pessoa designada por um operador para desempenhar funções a bordo de uma aeronave;

▼B

►M1 30. ◄ «Fases críticas de voo», no caso dos aviões, a corrida de descolagem, a trajetória de descolagem do voo, a aproximação final, a aproximação falhada, a aterragem, incluindo a corrida de aterragem, e quaisquer outras fases de um voo conforme determinado pelo piloto-comandante ou comandante;

►M1 31. ◄ «Fases críticas de voo», no caso dos helicópteros, a rolagem, o voo estacionário, a descolagem, a aproximação final, a aproximação falhada, a aterragem e quaisquer outras fases de voo, conforme determinado pelo piloto-comandante ou comandante;

►M1 32. ◄ «Pista húmida», uma pista em que a superfície não se encontra seca, mas em que a humidade não lhe confere aspeto brilhante;

►M1 33. ◄ «Mercadorias perigosas (DG)», artigos ou substâncias suscetíveis de constituírem um risco para a saúde, a segurança, os bens ou o meio ambiente, enumerados na lista de mercadorias perigosas constante das instruções técnicas ou classificados em conformidade com as referidas instruções;

►M1 34. ◄ «Acidente com mercadorias perigosas», uma ocorrência associada e relacionada com o transporte aéreo de mercadorias perigosas, na origem de danos pessoais graves ou mortais, ou de danos materiais graves;

►M1 35. ◄ «Incidente com mercadorias perigosas»:

a) Uma ocorrência, que não um acidente com mercadorias perigosas, associada e relacionada com o transporte aéreo de mercadorias perigosas, que não sobrevém necessariamente a bordo de uma aeronave, mas que está na origem de danos pessoais e materiais, incêndios, ruturas, derrames ou fugas de líquidos, radiações ou outros indícios de que a embalagem não manteve a integridade;

b) Uma ocorrência relacionada com o transporte de mercadorias perigosas, que compromete gravemente a segurança de uma aeronave ou dos seus ocupantes;

►M1 36. ◄ «Degelo», no caso dos procedimentos no solo, um procedimento através do qual a geada, o gelo, a neve e a mistura de água e neve são removidos de uma aeronave para descontaminar as superfícies;

►M1 37. ◄ «Ponto definido após a descolagem (DPATO)», o ponto entre a descolagem e a fase inicial da subida antes do qual a capacidade de um helicóptero para continuar o voo em segurança, com o motor crítico inoperacional, não está garantida, podendo ser necessário efetuar uma aterragem forçada;

►M1 38. ◄ «Ponto definido antes da aterragem (DPBL)», o ponto entre a aproximação e a fase de aterragem após o qual a capacidade de um helicóptero para continuar o voo em segurança, com o motor crítico inoperacional, não está garantida, podendo ser necessário efetuar uma aterragem forçada;

►M1 39. ◄ «Distância DR», a distância horizontal percorrida por um helicóptero desde o final da distância disponível para descolagem;

►M1 40. ◄ «Contrato de locação sem tripulação», um contrato entre empresas nos termos do qual a aeronave é operada ao abrigo do certificado de operador aéreo (COA) do locatário;

▼B

►M1 41. ◄ «Massa operacional em vazio», a massa total da aeronave pronta para um tipo específico de operação, à exceção do combustível utilizável e da carga de tráfego;

►M1 42. ◄ «Pista seca», uma pista que não está nem molhada nem contaminada e que inclui as pistas pavimentadas, que foram especialmente preparadas com ranhuras ou revestimento poroso e mantidas de forma a assegurar uma ação de travagem com a mesma eficácia que uma pista seca, mesmo na presença de humidade;

▼M1

43. «Aeronave ELA 1», qualquer das seguintes aeronaves ligeiras europeias (*European Light Aircraft*) tripuladas:

a) Um avião com uma massa máxima à descolagem (MTOM) de 1 200 kg, ou inferior, não classificado como aeronave a motor complexa;

b) Um planador ou motoplanador com uma MTOM de 1 200 kg, ou inferior;

c) Um balão com um volume máximo de referência de gás de sustentação ou de ar quente não superior a 3 400 $m^3$ no caso dos balões de ar quente, a 1 050 $m^3$ no caso dos balões a gás ou a 300 $m^3$ no caso dos balões a gás cativos;

44. «Aeronave ELA 2», qualquer das seguintes aeronaves ligeiras europeias tripuladas:

a) Um avião com uma massa máxima à descolagem (MTOM) de 2 000 kg, ou inferior, não classificado como aeronave a motor complexa;

b) Um planador ou motoplanador com uma MTOM de 2 000 kg, ou inferior;

c) Um balão;

d) Um giroavião ultraleve com uma MTOM de 600 kg, ou inferior, de conceção simples, destinado a transportar não mais de dois ocupantes, sem turbina e/ou motores de foguetes; limitado a operações VFR diurnas;

▼B

►M1 45. ◄ «Área elevada de aproximação final e descolagem (FATO elevada)», uma FATO localizada, no mínimo, três metros acima da área circundante;

►M1 46. ◄ «Aeródromo alternativo em rota (ERA)», um aeródromo adequado ao longo da rota, que pode ser necessário na fase de planeamento;

▼B

►M1 47. ◄ «Sistema de visibilidade melhorada (EVS)», um sistema que permite visualizar em tempo real imagens eletrónicas do ambiente exterior, mediante utilização de sensores de imagem;

►M1 48. ◄ «Área de aproximação final e descolagem (FATO)», uma área definida para operações de helicóptero, sobre a qual se completa a fase final da manobra de aproximação até ao voo estacionário ou à aterragem e a partir da qual se inicia a manobra de descolagem. No caso dos helicópteros que realizam operações da classe de desempenho 1, a área definida inclui a área disponível para a descolagem interrompida;

►M1 49. ◄ «Monitorização de dados de voo (FDM)» a utilização proativa e não punitiva de dados de operações de rotina, em formato digital, com o objetivo de melhorar a segurança da aviação;

►M1 50. ◄ «Dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD)», um dispositivo de treino que seja:

a) No caso das aeronaves, um simulador de voo completo (FFS), um dispositivo de treino de voo (FTD), um dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação (FNPT) ou um dispositivo de treino básico de instrumentos (BITD);

b) No caso dos helicópteros, um simulador de voo completo (FFS), um dispositivo de treino de voo (FTD) ou um dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação (FNPT);

►M1 51. ◄ «Aeródromo ERA de combustível», um aeródromo ERA selecionado para reduzir o combustível de contingência;

►M1 52. ◄ «Sistema de aterragem GBAS (GLS)», um sistema de aproximação para aterragem que utiliza as informações de um sistema global terrestre reforçado de navegação por satélite (GNSS/GBAS) para fornecer guiamento à aeronave com base na sua posição GNSS lateral e vertical. Utiliza a referência de altitude geométrica para o seu ângulo de aproximação final;

►M1 53. ◄ «Pessoal dos serviços de emergência de terra», o pessoal dos serviços de emergência de terra (nomeadamente autoridades policiais, bombeiros, etc.) afeto a serviços de emergência médica com helicópteros (HEMS) e cujas tarefas estejam de algum modo relacionadas com operações de helicópteros;

►M1 54. ◄ «Imobilização», a proibição formal de descolagem de uma aeronave e a adoção das medidas necessárias para o efeito;

►M1 55. ◄ «Colimador de pilotagem frontal (HUD)», um sistema de visualização que apresenta informações sobre o voo no campo de visão externo à frente do piloto sem restringir de forma significativa a visão externa;

►M1 56. ◄ «Sistema de aterragem por guiamento frontal (HUDLS)», sistema de bordo que fornece guiamento frontal ao piloto durante a aproximação e aterragem e/ou a aproximação falhada. Inclui todos os sensores, computadores, fontes de abastecimento energético, indicações e comandos;

►M1 57. ◄ «Helicóptero», uma aeronave mais pesada do que o ar, cuja sustentação em voo se obtém principalmente devido a reações aerodinâmicas sobre um ou mais rotores que giram impulsionados por um motor em torno de eixos aproximadamente verticais;

▼B

►M1 58. ◄ «Tripulante de helicóptero usado em operações com guincho (HHO)», um membro da tripulação técnica que desempenha funções relacionadas com a utilização de um guincho;

►M1 59. ◄ «Heliplataforma», uma FATO localizada no mar, sobre uma estrutura flutuante ou fixa;

►M1 60. ◄ «Tripulante HEMS», um membro da tripulação técnica destacado para um voo HEMS para prestar assistência a qualquer pessoa que necessite de cuidados médicos a bordo de um helicóptero e que assiste o piloto durante a missão;

►M1 61. ◄ «Voo HEMS», um voo realizado por um helicóptero ao abrigo de uma aprovação HEMS para facilitar a assistência médica de emergência sempre que seja indispensável uma deslocação rápida e imediata, mediante o transporte de:

a) Pessoal médico;

b) Artigos médicos (equipamento, sangue, órgãos, medicamentos); ou

c) Pessoas doentes ou feridas e outras pessoas diretamente envolvidas;

►M1 62. ◄ «Base de operação HEMS», um aeródromo no qual os membros da tripulação HEMS e o helicóptero HEMS podem estar de prevenção para operações HEMS;

►M1 63. ◄ «Local de operação HEMS», um local selecionado pelo comandante durante um voo HEMS para realizar operações, aterragens e descolagens de helicópteros com guincho;

►M1 64. ◄ «Voo HHO», um voo de helicóptero ao abrigo de uma aprovação HHO, cujo objetivo é facilitar a transferência de pessoas e/ou carga com a ajuda de um guincho;

►M1 65. ◄ «Operação HHO no mar», um voo de helicóptero ao abrigo de uma aprovação HHO, cujo objetivo é facilitar a transferência de pessoas e/ou carga com a ajuda de um guincho de ou para uma embarcação ou estrutura numa zona marítima ou para o próprio mar;

►M1 66. ◄ «Passageiro HHO», uma pessoa cuja transferência deve ser efetuada por helicóptero com a ajuda de um guincho;

►M1 67. ◄ «Local HHO», uma área especificada onde um helicóptero efetua uma transferência com a ajuda de um guincho;

►M1 68. ◄ «Período de proteção (HoT)», o período estimado durante o qual o líquido anticongelante evita a formação de gelo e geada e a acumulação de neve nas superfícies protegidas (tratadas) de um avião;

▼B

►M1 69. ◄ «Ambiente hostil»:

a) Um ambiente em que:

i) não é possível efetuar uma aterragem forçada em segurança dado o terreno ser inadequado,

ii) os ocupantes do helicóptero não podem ser adequadamente protegidos dos elementos naturais,

iii) a resposta/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) nas operações sobre a água, as áreas no alto mar a norte do paralelo 45 N ou a sul do paralelo 45 S designadas pela autoridade do Estado em causa,

ii) as partes de uma área congestionada que não dispõem de zonas para efetuar aterragens forçadas em segurança;

►M1 70. ◄ «Ponto de decisão de aterragem (LDP)», o ponto usado para determinar o desempenho à aterragem, a partir do qual, caso seja detetada uma falha de motor, se pode prosseguir uma aterragem em segurança ou iniciar uma aterragem interrompida;

►M1 71. ◄ «Distância disponível para aterragem (LDA)», o comprimento da pista declarado disponível pelo Estado do aeródromo e adequado para a corrida no solo de um avião quando da aterragem;

►M1 72. ◄ «Avião terrestre», uma aeronave de asa fixa concebida para descolar e aterrar em terra, incluindo os anfíbios operados como aviões terrestres;

►M1 73. ◄ «Operação local com helicóptero», uma operação de transporte aéreo comercial em helicópteros com uma massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) superior a 3 175 kg e uma configuração operacional máxima (MOPSC) de nove lugares de passageiros, ou inferior, em condições diurnas, nas rotas navegadas com referências visuais ao terreno, conduzida numa área geográfica local definida, especificada no manual de operações;

►M1 74. ◄ «Procedimentos com baixa visibilidade (LVP)», os procedimentos aplicados num aeródromo para garantir operações seguras durante as aproximações da categoria I abaixo da norma, da categoria II distintas da norma e da categoria II e III, bem como durante as descolagens com baixa visibilidade;

►M1 75. ◄ «Descolagem com baixa visibilidade (LVTO)», uma descolagem com um RVR inferior a 400 m, mas não inferior a 75 m;

►M1 76. ◄ «Operação da categoria I abaixo da norma (LTS CAT I)», operação de aproximação e aterragem por instrumentos da categoria I, que utiliza uma DH da categoria I, com um RVR inferior ao normalmente associado à DH aplicável, mas não inferior a 400 m;

►M1 77. ◄ «Configuração operacional máxima de lugares de passageiros (MOPSC)», a capacidade máxima de lugares de passageiros de uma aeronave específica, com exceção dos lugares da tripulação, estabelecida para fins operacionais e especificada no manual de operações. Tomando como base a configuração operacional máxima estabelecida durante o processo de certificação para emissão do certificado de tipo (TC) e do certificado de tipo suplementar (STC) ou para alteração do TC ou STC, conforme pertinente para a aeronave em causa, a MOPSC pode fixar um número igual ou inferior de lugares, dependendo das restrições operacionais;

▼B

►M1 78. ◄ «Passageiro médico», uma pessoa com conhecimentos médicos transportada num helicóptero durante um voo HEMS, nomeadamente médicos, enfermeiros e paramédicos;

►M1 79. ◄ «Período noturno», o período compreendido entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino ou qualquer outro período entre o pôr e o nascer do sol determinado pela autoridade competente, conforme definido pelo Estado-Membro;

►M1 80. ◄ «Óculos de visão noturna (NVG)», um dispositivo binocular, de intensificação da luz, que se coloca na cabeça e permite melhorar a capacidade de manutenção das referências visuais de superfície durante a noite;

►M1 81. ◄ «Sistema de visão noturna (NVIS)», a integração de todos os elementos necessários para a utilização segura de NVG durante as operações de helicópteros. O sistema inclui, no mínimo, os NVG, a iluminação NVIS, os componentes para helicópteros, a formação e a aeronavegabilidade permanente;

►M1 82. ◄ «Ambiente não hostil», uma área em que:

a) É possível efetuar uma aterragem forçada em segurança;

b) Os ocupantes do helicóptero podem ser protegidos dos elementos naturais; e

c) A resposta/capacidade dos meios de busca e salvamento é adequada ao grau de exposição previsto;

Em qualquer caso, as partes de uma área congestionada com zonas adequadas que permitem aterragens forçadas em segurança são consideradas não hostis;

►M1 83. ◄ «Operação de aproximação de não precisão (NPA)», uma aproximação por instrumentos com uma altura mínima de descida (MDH) ou DH, caso seja utilizada a técnica de aproximação final em descida contínua (CDFA), não inferior a 250 pés e um valor RVR/CMV não inferior a 750 m para os aviões e a 600 m para os helicópteros;

►M1 84. ◄ «Tripulante NVIS», um membro da tripulação técnica destacado para um voo NVIS;

►M1 85. ◄ «Voo NVIS», um voo em condições meteorológicas de voo visual (VMC) noturnas, em que a tripulação de voo utiliza NVG, realizado num helicóptero com aprovação NVIS;

►M1 86. ◄ «Operações no mar (*offshore*)», operações que, normalmente, incluem uma parte substancial de sobrevoo de áreas marítimas, com partida de ou destino a locais no mar;

►M1 87. ◄ «Local de operação», um local, que não um aeródromo, escolhido pelo operador, pelo piloto-comandante ou pelo comandante, para efetuar uma aterragem, uma descolagem e/ou operações de carga exterior;

►M1 88. ◄ «Operação da classe de desempenho 1», uma operação em que, no caso de falha do motor crítico, o helicóptero tem capacidade para aterrar dentro da distância disponível para aterragem interrompida ou para continuar o voo em segurança até uma área de aterragem adequada, dependendo do momento em que ocorre a falha;

►M1 89. ◄ «Operação da classe de desempenho 2», operação em que, no caso de falha do motor crítico, o nível de desempenho é suficiente para permitir que o helicóptero continue o voo em segurança, exceto se a falha ocorrer no início da manobra de descolagem, ou no fim da manobra de aterragem, casos em que pode ser necessário efetuar uma aterragem forçada;

▼B

►M1 90. ◄ «Operação da classe de desempenho 3», operação em que, no caso de falha do motor em qualquer altura durante o voo, pode ser necessário efetuar uma aterragem forçada com um helicóptero multimotor, sendo a mesma obrigatória no caso dos helicópteros monomotor;

►M1 91. ◄ «Controlo operacional», a responsabilidade pelo início, continuação, conclusão ou desvio de um voo por motivos de segurança;

►M1 92. ◄ «Operação da categoria II distinta da norma (OTS CAT II)», uma operação de aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com ILS ou MLS, em que parte ou a totalidade dos elementos do sistema de iluminação para aproximações de precisão da categoria II não está disponível, e com:

a) Uma DH inferior a 200 pés, mas não inferior a 100 pés; e

b) Um RVR igual ou superior a 350 m;

►M1 93. ◄ «Aviões da classe de desempenho A», aviões multimotor turbo-hélice com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros ou uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg, e aviões multimotor turborreator;

►M1 94. ◄ «Aviões da classe de desempenho B», aviões a hélice com uma MOPSC de nove lugares de passageiros, ou inferior, e uma massa máxima à descolagem de 5 700 kg, ou inferior;

►M1 95. ◄ «Aviões da classe de desempenho C», aviões a motor alternativo, com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros ou uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg;

►M1 96. ◄ «Piloto-comandante», o piloto designado para estar aos comandos e encarregue da condução segura do voo. Nas operações de transporte aéreo comercial, o «piloto-comandante» denomina-se «comandante»;

►M1 97. ◄ «Estabelecimento principal», os serviços centrais ou a sede social da organização, onde são exercidas as principais funções financeiras e o controlo operacional das atividades referidas no presente regulamento;

►M1 98. ◄ «Atribuição de prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento», a afetação de uma quantidade adequada do total de inspeções efetuadas anualmente na plataforma de estacionamento por ou em nome de uma autoridade competente, conforme previsto na Parte-ARO;

►M1 99. ◄ «Sítio de interesse público (PIS)», um local utilizado exclusivamente para realizar operações de interesse público;

►M1 100. ◄ «Inspeção na plataforma de estacionamento», a inspeção efetuada a aeronaves, qualificações da tripulação de voo e de cabina e documentação de voo para verificar a conformidade com os requisitos aplicáveis;

►M1 101. ◄ «Intervalo para retificação», uma limitação da duração das operações com equipamento inoperacional;

▼B

►M1 102. ◄ «Distância disponível para descolagem interrompida (RTODAH)», o comprimento da área de aproximação final e de descolagem declarada disponível e adequada para os helicópteros da classe de desempenho 1 completarem uma descolagem interrompida;

►M1 103. ◄ «Distância necessária para descolagem interrompida (RTODRH)», a distância horizontal necessária desde o início da descolagem até ao ponto em que o helicóptero fica completamente imobilizado na sequência de uma falha de motor e da interrupção da descolagem no ponto de decisão de descolagem;

►M1 104. ◄ «Alcance visual da pista (RVR)», a distância ao longo da qual, no eixo de uma pista, o piloto de uma aeronave pode ver a sinalização de superfície da pista ou as luzes que a delimitam ou identificam o seu eixo;

►M1 105. ◄ «Aterragem forçada segura», uma aterragem ou amaragem inevitável com uma razoável expectativa de não causar ferimentos nas pessoas a bordo ou na superfície;

►M1 106. ◄ «Hidroavião», uma aeronave de asa fixa concebida para descolar e aterrar na água, incluindo os anfíbios operados como hidroaviões;

►M1 107. ◄ «Pistas separadas», pistas do mesmo aeródromo que constituem superfícies de aterragem separadas. Pode haver sobreposições ou cruzamentos de modo que, caso uma das pistas fique bloqueada, tal não impeça o tipo de operações previstas na outra pista. Cada uma das pistas dispõe de um procedimento de aproximação distinto, baseado numa ajuda à navegação separada;

►M1 108. ◄ «Voo VFR especial», um voo VFR autorizado pelo controlo de tráfego aéreo numa zona de controlo em condições meteorológicas inferiores às VMC;

►M1 109. ◄ «Aproximação estabilizada (SAp)», uma aproximação efetuada de forma controlada e adequada em termos de configuração, energia e controlo da trajetória de voo desde um ponto ou altitude/altura pré-determinado até um ponto 50 pés acima da soleira da pista ou do ponto em que é iniciada a manobra de arredondamento, se este último for mais alto.

►M1 110. ◄ «Aeródromo alternativo ao de descolagem», um aeródromo alternativo no qual, se necessário imediatamente após a descolagem, uma aeronave pode efetuar uma manobra de aterragem caso não seja possível utilizar o aeródromo de partida;

►M1 111. ◄ «Ponto de decisão de descolagem (TDP)», o ponto, usado para determinar o desempenho de descolagem, a partir do qual, em caso de falha de motor, é possível efetuar uma descolagem interrompida ou continuar uma descolagem em segurança;

►M1 112. ◄ «Distância disponível para a descolagem de aviões (TODA)», o comprimento disponível para a corrida de descolagem, acrescido do comprimento da área livre de obstáculos, se fornecido;

►M1 113. ◄ «Distância disponível para a descolagem de helicópteros (TODAH)», o comprimento da área de aproximação final e de descolagem, se fornecido, acrescido do comprimento da área livre de obstáculos declarada disponível e adequada para os helicópteros completarem a descolagem;

▼B

►M1 114. ◄ «Distância necessária para a descolagem de helicópteros (TODRH)», a distância horizontal necessária desde o início da descolagem até ao ponto em que o aparelho atinge uma velocidade segura de descolagem ($V_{TOSS}$), uma altura selecionada e um gradiente positivo de subida, após ter sido detetada uma falha do motor crítico no ponto TDP, com os restantes motores a trabalhar dentro dos limites operacionais aprovados;

►M1 115. ◄ «Trajetória de voo à descolagem», a trajetória vertical e horizontal, com o motor crítico inoperacional, a partir de um determinado ponto durante a descolagem até 1 500 pés acima da superfície, no caso dos aviões, e até 1 000 pés acima da superfície, no caso dos helicópteros;

►M1 116. ◄ «Massa à descolagem», a massa da aeronave, incluindo toda a carga e passageiros transportados, no início da descolagem, no caso dos helicópteros, e da corrida de descolagem, no caso dos aviões;

►M1 117. ◄ «Distância disponível para a corrida de descolagem (TORA)», o comprimento de pista declarado pelo Estado do aeródromo disponível e adequado para a corrida no solo de um avião em fase de descolagem;

►M1 118. ◄ «Membro da tripulação técnica», um membro da tripulação envolvido em operações HEMS, HHO ou NVIS de transporte aéreo comercial, que não um membro da tripulação de voo ou de cabina, designado pelo operador para exercer funções na aeronave ou em terra e para prestar assistência ao piloto nas operações HEMS, HHO ou NVIS, que podem exigir a utilização de equipamento de bordo especializado;

►M1 119. ◄ «Instruções Técnicas (TI)», a última edição em vigor das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo quaisquer suplementos e adendas, aprovada e publicada pela Organização da Aviação Civil Internacional;

►M1 120. ◄ «Carga de tráfego», a massa total dos passageiros, bagagens, carga e equipamento de cabina especializado, incluindo qualquer lastro;

►M1 121. ◄ «Voo NVIS não assistido», no caso das operações NVIS, a parte do voo VFR executado em condições noturnas e sem recurso a NVG;

►M1 122. ◄ «Empresa», qualquer pessoa singular ou coletiva, com ou sem fins lucrativos, ou organismo oficial, com ou sem personalidade jurídica própria;

►M1 123. ◄ «$V_1$», a velocidade máxima à descolagem a que o piloto deve tomar a primeira medida para parar o avião dentro da distância disponível para aceleração-paragem. Por $V_1$ entende-se também a velocidade mínima à descolagem, na sequência de uma falha do motor crítico na $V_{EF}$, a que o piloto pode continuar a descolagem e alcançar a altitude exigida acima da superfície de descolagem dentro da distância de descolagem;

►M1 124. ◄ «$V_{EF}$», a velocidade a que se presume que o motor crítico falhe durante a descolagem;

▼B

►M1 125. ◄ «Aproximação visual», uma aproximação em que o procedimento de aproximação por instrumentos não é total ou parcialmente concluído e em que a aproximação é executada por meio de referências visuais ao terreno;

▼M1

126. «Aeródromo com condições meteorológicas mínimas», um aeródromo adequado em relação ao qual, na hora prevista de utilização, os relatórios ou previsões meteorológicas, ou qualquer combinação destes, indicam que as condições meteorológicas estão dentro ou acima dos mínimos operacionais prescritos e os relatórios sobre o estado do pavimento da pista indicam que é possível realizar uma aterragem em segurança;

▼B

►M1 127. ◄ «Contrato de locação com tripulação» um contrato entre transportadoras aéreas nos termos do qual uma aeronave é operada ao abrigo do COA do locador;

►M1 128. ◄ «Pista molhada», uma pista cuja superfície está coberta de água ou equivalente, numa proporção menor do que na definição de «pista contaminada», ou em que a humidade existente é suficiente para provocar efeitos refletores, mas sem acumulação de água em áreas significativas.

▼B

*ANEXO II*

**REQUISITOS PARA AS AUTORIDADES NO QUE RESPEITA ÀS OPERAÇÕES AÉREAS**

**[PARTE ARO]**

**ARO.GEN.005 Âmbito**

O presente anexo estabelece os requisitos para o sistema de administração e de gestão a satisfazer pela Agência e pelos Estados-Membros para a implementação e a execução do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução no que respeita às operações aéreas no setor da aviação civil.

SUBPARTE GEN

***REQUISITOS GERAIS***

*SECÇÃO I*

***Disposições Gerais***

**ARO.GEN.115 Documentação em matéria de supervisão**

A autoridade competente deve disponibilizar todos os atos legislativos, normas, regras, publicações técnicas e documentos conexos ao pessoal interessado, para que este possa desempenhar as suas funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem.

**ARO.GEN.120 Meios de conformidade**

a) A Agência elabora os meios de conformidade aceitáveis (AMC) que podem ser utilizados para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução. Por conformidade com os AMC entende-se o cumprimento dos requisitos correspondentes das regras de execução;

b) É permitido utilizar meios de conformidade alternativos para estabelecer a conformidade com as regras de execução;

c) A autoridade competente estabelece um sistema para, de forma coerente, avaliar se todos os meios de conformidade alternativos utilizados, quer pela própria organização quer pelas organizações e pessoas sob a sua supervisão, permitem estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução;

d) A autoridade competente avalia todos os meios de conformidade alternativos propostos por uma organização nos termos da secção ORO.GEN.120, alínea b), mediante a análise da documentação fornecida e, se necessário, a realização de uma inspeção à organização.

   Se considerar que os meios de conformidade alternativos cumprem as regras de execução, a autoridade competente deve imediatamente:

   1) Notificar o requerente de que os meios de conformidade alternativos podem ser aplicados e, conforme adequado, alterar a aprovação ou o certificado do requerente em conformidade; e

   2) Notificar a Agência do conteúdo dos certificados, incluindo cópia de toda a documentação pertinente;

   3) Informar os outros Estados-Membros sobre os meios de conformidade alternativos que tenha aprovado;

e) Se ela própria utilizar meios de conformidade alternativos para cumprir o disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução, a autoridade competente deve:

   1) Disponibilizar esses meios a todas as organizações e pessoas sob a sua supervisão; e

   2) Notificar imediatamente a Agência.

▼B

A autoridade competente fornece à Agência uma descrição completa dos meios de conformidade alternativos, incluindo as revisões de procedimentos que se afigurem relevantes, bem como uma avaliação para demonstrar o cumprimento das regras de execução.

**ARO.GEN.125 Informações a comunicar à Agência**

a) Em caso de problemas graves com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, a autoridade competente notifica imediatamente a Agência;

b) A autoridade competente fornece à Agência as informações pertinentes do ponto de vista da segurança que constem de anteriores relatórios de ocorrência.

**ARO.GEN.135 Resposta imediata a um problema de segurança**

a) Sem prejuízo do disposto na Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), a autoridade competente implanta um sistema de recolha, análise e divulgação adequada das informações de segurança;

b) A Agência implanta um sistema para analisar adequadamente todas as informações pertinentes que tenha recebido em matéria de segurança e fornece sem demora aos Estados-Membros e à Comissão todas as informações, incluindo as recomendações formuladas ou medidas corretivas a adotar que se revelem necessárias para dar resposta atempada a um problema de segurança relacionado com os produtos, peças, dispositivos, pessoas ou organizações abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução;

c) Ao receber as informações referidas nas alíneas a) e b), a autoridade competente toma as medidas adequadas para resolver o problema de segurança;

d) As medidas tomadas ao abrigo da alínea c) são imediatamente notificadas a todas as pessoas ou organizações abrangidas pelo disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução. A autoridade competente notifica também a Agência dessas medidas e, caso seja necessário adotar medidas concertadas, os outros Estados-Membros aos quais essas medidas digam respeito.

*SECÇÃO II*

***Gestão***

**ARO.GEN.200 Sistema de gestão**

a) A autoridade competente estabelece e mantém um sistema de gestão que deve, no mínimo, incluir:

1) Políticas e procedimentos documentados para descrever a sua organização e os meios e métodos usados para dar cumprimento ao disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução. Os procedimentos devem ser mantidos atualizados e servir de documentos de trabalho de base dessa autoridade competente para todas as funções conexas;

2) Meios humanos em número suficiente para exercer a sua atividade e cumprir as suas responsabilidades. Esses meios humanos devem ter as qualificações exigidas para desempenharem as funções que lhe são atribuídas, bem como os conhecimentos, a experiência e a formação inicial e periódica necessários para manterem o seu nível de competências. Deve ser estabelecido um sistema para poder planear a disponibilidade do pessoal, de modo a garantir a boa execução de todas as tarefas;

3) Instalações e estruturas adequadas para o desempenho das funções que lhe foram atribuídas;

([1]) JO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

▼B

4) Uma função para controlar a conformidade do sistema de gestão com os requisitos pertinentes e a adequação dos procedimentos, incluindo o estabelecimento de processos de auditoria interna e de gestão de riscos no domínio da segurança. O controlo da conformidade deve incluir um sistema de retorno de informação (*feedback*) sobre as conclusões das auditorias aos órgãos superiores da autoridade competente, de modo a garantir a aplicação das medidas corretivas eventualmente necessárias; e

5) Uma pessoa ou grupo de pessoas responsáveis, em última instância, pelo controlo da conformidade perante os órgãos superiores (ou «Direção») da autoridade competente;

b) A autoridade competente nomeia, para cada área de atividade, incluindo o sistema de gestão, uma ou mais pessoas com a responsabilidade geral pela gestão das tarefas em causa;

c) A autoridade competente deve estabelecer procedimentos para participação num intercâmbio mútuo de todas as informações e assistência necessárias com outras autoridades competentes interessadas, nomeadamente no que respeita a todas as constatações comunicadas e às medidas de acompanhamento tomadas na sequência da supervisão de pessoas e de organizações que exercem a sua atividade no território de um Estado-Membro, mas que são certificadas pela autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência ►M1 ou que lhes apresentaram declarações; ◄

d) Para efeitos de normalização, é disponibilizada à Agência uma cópia dos procedimentos inerentes ao sistema de gestão e das respetivas alterações.

**ARO.GEN.205 Atribuição de funções a entidades qualificadas**

a) Os Estados-Membros apenas devem atribuir as funções relacionadas com a certificação inicial ou a supervisão contínua das pessoas ou organizações abrangidas pelo disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução a entidades qualificadas. Aquando da atribuição de funções, a autoridade competente deve certificar-se de que:

1) Dispõe de um sistema de avaliação inicial e contínua do cumprimento do disposto no anexo V do Regulamento (CE) n.º 216/2008 pela entidade qualificada.

Esse sistema e os resultados das avaliações devem ser documentados.

2) Estabeleceu um acordo documentado com a entidade qualificada, aprovado por ambas as partes ao nível adequado da gestão, que define claramente:

i) as funções a desempenhar,

ii) as declarações, relatórios e registos a fornecer,

iii) as condições técnicas a satisfazer no desempenho dessas funções,

iv) a correspondente cobertura das responsabilidades, e

v) a proteção das informações recolhidas no desempenho dessas funções;

b) A autoridade competente assegura que o processo de auditoria interna e de gestão dos riscos em matéria de segurança requerido pela secção ARO.GEN.200, alínea a), subalínea 4, abrange todas as funções de certificação e de supervisão contínua desempenhadas em seu nome.

▼B

**ARO.GEN.210 Alterações ao sistema de gestão**

a) A autoridade competente institui um sistema que lhe permita identificar as alterações que afetam a sua capacidade para desempenhar as funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução. Esse sistema deve permitir-lhe tomar todas as medidas adequadas para garantir a adequação e a eficácia do seu sistema de gestão;

b) A autoridade competente deve atualizar, em tempo útil, o seu sistema de gestão, de modo a refletir qualquer alteração no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução, a fim de garantir a sua aplicação efetiva;

c) A autoridade competente deve notificar a Agência das alterações que afetam a sua capacidade para desempenhar as funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução.

**ARO.GEN.220 Arquivo**

a) A autoridade competente institui um sistema de arquivo de modo a garantir um armazenamento adequado, a acessibilidade e um rastreio fiável:

1) Das políticas e procedimentos documentados do sistema de gestão;

2) Da formação, qualificação e autorização do pessoal;

3) Da atribuição de funções, abrangendo os elementos previstos na secção ARO.GEN.205, bem como a descrição das funções atribuídas;

4) Dos processos de certificação e de supervisão contínua das organizações certificadas;

▼M1

5) Dos processos de declaração e de supervisão contínua das organizações declaradas;

▼B

►M1 6) ◄ Da informação relativa aos cursos de formação ministrados pelos organismos certificados e, quando aplicável, dos registos relacionados com os FSTD usados na formação;

►M1 7) ◄ Da supervisão das pessoas e organizações que exercem a sua atividade no território dos Estados-Membros, mas que são supervisionadas ou certificadas pela autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência, conforme acordado entre essas autoridades;

▼M1

8) Da supervisão das operações de aeronaves a motor não complexas por operadores não comerciais;

▼B

►M1 9) ◄ Da avaliação e notificação à Agência dos meios de conformidade alternativos propostos pelas organizações objeto de certificação e a avaliação dos meios de conformidade alternativos utilizados pela própria autoridade competente;

►M1 10) ◄ Das constatações emitidas, medidas corretivas e datas de conclusão dessas mesmas medidas;

►M1 11) ◄ Das medidas de fiscalização aplicadas;

►M1 12) ◄ Das informações sobre segurança e as medidas de acompanhamento; e

►M1 13) ◄ Da utilização das disposições relativas à flexibilidade, em conformidade com o artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

b) A autoridade competente mantém uma lista de todos os certificados de organizações emitidos ►M1 e declarações recebidas. ◄

▼B

c) Os registos devem ser conservados durante o período mínimo especificado no presente regulamento. Na falta dessa indicação, os registos devem ser conservados por um período mínimo de cinco anos, sem prejuízo da legislação aplicável em matéria de proteção de dados.

*SECÇÃO III*

***Supervisão, certificação e fiscalização***

**ARO.GEN.300 Supervisão**

▼M1

a) A autoridade competente verifica:

1) O cumprimento dos requisitos aplicáveis às organizações, previamente à emissão de um certificado ou de uma aprovação de organização, conforme adequado;

2) O cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis pelas organizações por ela certificadas ou de quem recebeu uma declaração;

3) O cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis pelos operadores não comerciais de aeronaves a motor não complexas; e

4) A aplicação das medidas de segurança adequadas estabelecidas pela autoridade competente, nos termos da subsecção ARO.GEN.135, alíneas c) e d).

▼B

b) Essa verificação deve:

1) Apoiar-se na documentação especificamente destinada a fornecer ao pessoal responsável pela supervisão da segurança orientações para o desempenho das suas funções;

2) Fornecer às pessoas e organizações interessadas os resultados das atividades de supervisão da segurança;

3) Basear-se em auditorias e inspeções, incluindo inspeções na plataforma de estacionamento e inspeções sem aviso prévio; e

4) Fornecer à autoridade competente os elementos de prova indispensáveis, caso seja necessário tomar medidas adicionais, incluindo as previstas nas secções ARO.GEN.350 e ARO.GEN.355;

c) O âmbito da supervisão definida nas alíneas a) e b) deve ter em conta os resultados das atividades de supervisão anteriores, assim como as prioridades no domínio da segurança;

d) Sem prejuízo das competências dos Estados-Membros e das suas obrigações, conforme definidas na secção ARO.RAMP, o âmbito da supervisão das atividades realizadas no território de um Estado-Membro por pessoas ou organizações estabelecidas ou residentes noutro Estado-Membro é determinado com base nas prioridades em matéria de segurança e nas atividades de supervisão anteriores;

e) Se a atividade de uma pessoa ou organização envolver mais do que um Estado-Membro ou a Agência, a autoridade competente responsável pela supervisão prevista na alínea a) pode acordar que as funções de supervisão sejam desempenhadas pela(s) autoridade(s) competente(s) do(s) Estado(s)-Membro(s) onde a atividade é exercida ou pela Agência. Qualquer pessoa ou organização abrangida por tal acordo é informada da sua vigência e do respetivo âmbito;

f) A autoridade competente recolhe e trata todas as informações que considerar úteis para a atividade de supervisão, nomeadamente para efeitos de inspeções na plataforma de estacionamento e de inspeções sem aviso prévio.

**ARO.GEN.305 Programa de supervisão**

a) A autoridade competente estabelece e mantém um programa de supervisão, que inclui as atividades de supervisão previstas nas secções ARO.GEN.300 e ARO.RAMP;

▼B

b) No caso das organizações certificadas pela autoridade competente, o programa de supervisão deve ser elaborado tendo em conta a natureza específica da organização, a complexidade das suas atividades e os resultados obtidos no quadro de atividades de certificação e/ou de supervisão previstos nas secções ARO.GEN e ARO.RAMP, e basear-se na avaliação dos riscos associados. O programa deve incluir, no quadro de cada ciclo de planeamento da supervisão:

1) Auditorias e inspeções, incluindo inspeções na plataforma de estacionamento e inspeções sem aviso prévio, conforme adequado; e

2) Reuniões entre o administrador responsável e a autoridade competente para assegurar que ambos se mantêm informados sobre questões importantes;

c) No caso das organizações certificadas pela autoridade competente, aplica-se um ciclo de planeamento da supervisão não superior a 24 meses.

Se ficar comprovado que a organização apresenta um nível de desempenho inferior em matéria de segurança, o ciclo de planeamento da supervisão pode ser mais curto.

O ciclo de planeamento da supervisão pode ser alargado até um máximo de 36 meses se a autoridade competente tiver concluído que, nos 24 meses anteriores:

1) A organização demonstrou ser capaz de identificar eficazmente os perigos para a segurança da aviação e de gerir os riscos associados;

2) A organização demonstrou continuamente, nos termos da secção ORO.GEN.130, que mantém pleno controlo sobre todas as alterações;

3) Não foram emitidas constatações de nível 1; e

4) Todas as medidas corretivas foram implementadas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade competente, conforme definido na secção ARO.GEN.350, alínea d), subalínea 2.

O ciclo de planeamento da supervisão pode ser alargado até um máximo de 48 meses se, além do disposto acima, a organização tiver estabelecido, e a autoridade competente tiver aprovado, um sistema de informação efetiva e contínua da autoridade competente no que respeita ao desempenho em matéria de segurança e ao cumprimento da regulamentação pela própria organização;

▼M1

d) No caso das organizações que declaram a sua atividade à autoridade competente, o programa de supervisão deve ser elaborado tendo em conta a natureza específica da organização, a complexidade das suas atividades e os resultados obtidos no quadro de anteriores atividades de supervisão e basear-se na avaliação dos riscos associados. Deve compreender auditorias e inspeções, incluindo inspeções na plataforma de estacionamento e inspeções sem aviso prévio, conforme adequado;

▼B

►M1 e) ◄ No caso dos titulares de licenças, certificados, qualificações ou atestados emitidos pela autoridade competente, o programa de supervisão deve incluir a realização de inspeções, nomeadamente de inspeções sem aviso prévio, conforme adequado;

►M1 f) ◄ O programa de supervisão deve incluir o registo das datas previstas para realização das auditorias, inspeções e reuniões, assim como as suas datas de realização efetiva.

**ARO.GEN.310 Procedimento de certificação inicial – organizações**

a) Ao receber um pedido de emissão inicial de um certificado para uma organização, a autoridade competente verifica se esta cumpre os requisitos aplicáveis. Essa verificação pode ter em conta a declaração referida na secção ORO.AOC.100, alínea b);

▼B

b) Se considerar que a organização cumpre os requisitos aplicáveis, a autoridade competente emite os certificados previstos nos apêndices I e II. Os certificados são emitidos por um período ilimitado. As prerrogativas e o âmbito das atividades que a organização está autorizada a exercer são especificados nos termos de certificação juntos ao certificado;

c) Para uma organização poder introduzir alterações sem aprovação prévia da autoridade competente, em conformidade com a secção ORO.GEN.130, a autoridade competente deve aprovar o procedimento proposto pela organização, que define o âmbito das alterações e descreve de que forma essas alterações serão geridas e notificadas.

**ARO.GEN.330 Alterações – organizações**

a) Ao receber um pedido de alterações sujeito a aprovação prévia, a autoridade competente verifica, previamente ao deferimento do pedido, se a organização cumpre os requisitos aplicáveis.

A autoridade competente estabelece as condições de funcionamento da organização durante a realização das alterações, salvo se concluir pela necessidade de suspensão do certificado da organização.

Se considerar que a organização cumpre os requisitos aplicáveis, a autoridade competente aprova as alterações;

b) Sem prejuízo da adoção de medidas de fiscalização adicionais, se a organização introduzir alterações sujeitas a aprovação prévia sem que o pedido tenha sido deferido pela autoridade competente nos termos da alínea a), a autoridade competente deve suspender, restringir ou cancelar o certificado da organização;

c) No que respeita às alterações que não requerem a aprovação prévia, a autoridade competente analisa a informação fornecida na notificação enviada pela organização, nos termos da secção ORO.GEN.130, para verificar o cumprimento dos requisitos aplicáveis. Em caso de não conformidade, a autoridade competente:

1) Notifica a organização da não conformidade e solicita alterações adicionais;

2) Em caso de constatações de nível 1 ou 2, toma medidas nos termos da secção ARO.GEN.350.

▼M1

**ARO.GEN.345 Declaração – Organizações**

a) Após receber uma declaração de uma organização que realiza ou pretende realizar atividades para as quais seja prescrita uma declaração, a autoridade competente deve verificar se essa declaração contém todas as informações exigidas pela Parte-ORO e confirmar a sua receção à organização.

b) Se a declaração não contiver todas as informações exigidas, ou contiver informações que indiciem o não cumprimento dos requisitos aplicáveis, a autoridade competente deve notificar a organização sobre a não conformidade e solicitar esclarecimentos adicionais. Se tal for considerado necessário, a autoridade competente deve efetuar uma inspeção à organização. Em caso de não conformidade confirmada, a autoridade competente deve tomar as medidas previstas na subsecção ARO.GEN.350.

▼B

**ARO.GEN.350 Constatações e medidas corretivas – organizações**

a) A autoridade responsável pela supervisão, nos termos da secção ARO.GEN.300, alínea a), institui um sistema para analisar as constatações do ponto de vista da segurança;

b) Nos casos de não conformidade significativa com os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação ou o certificado ►M1 ou com o teor da declaração ◄, que conduzam a um nível de segurança inferior ou a riscos graves para a segurança dos voos, a autoridade competente emite uma constatação de nível 1.

▼B

As constatações de nível 1 incluem:

1) O vedar do acesso da autoridade competente às instalações da organização, nos termos da secção ORO.GEN.140, nas horas normais de expediente e após dois pedidos escritos nesse sentido;

2) A falsificação das provas documentais apresentadas para obtenção ou revalidação do certificado da organização;

3) A adoção de práticas comprovadamente irregulares e a utilização fraudulenta do certificado da organização; e

4) A inexistência de um administrador responsável;

c) Se for detetada uma não conformidade com os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, assim como com os procedimentos e manuais da organização ou com os termos da certificação ou o certificado ►M1 ou com o teor da declaração ◄, que possam conduzir a um nível de segurança inferior ou a riscos graves para a segurança dos voos, a autoridade competente emite uma constatação de nível 2;

d) Se, durante a supervisão ou por qualquer outro meio, for emitida uma constatação, a autoridade competente, sem prejuízo de qualquer medida adicional exigida pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução, comunica essa constatação, por escrito, à organização e exige a tomada de medidas corretivas para resolver os casos de não conformidade detetados. Se pertinente, a autoridade competente informa o Estado de matrícula da aeronave.

1) No caso das constatações de nível 1, a autoridade competente toma medidas imediatas e adequadas para proibir ou limitar as atividades e, conforme adequado, cancela, restringe ou suspende, total ou parcialmente, o certificado ou a aprovação específica, conforme o grau de gravidade da constatação de nível 1, até que a organização aplique as medidas corretivas adequadas.

2) No caso das constatações de nível 2, a autoridade competente:

i) concede à organização um prazo adequado para aplicação de medidas corretivas de acordo com a natureza da constatação, que não deve, em caso algum, ser inicialmente superior a três meses. No final desse período, e tendo em conta a natureza da constatação, o prazo de três meses pode ser prorrogado, sujeito à apresentação de um plano de medidas corretivas satisfatório, aprovado pela autoridade competente, e

ii) avalia e aprova as medidas corretivas e o plano de execução proposto pela organização, caso a avaliação conclua que estes são suficientes para resolver os casos de não conformidade.

3) Se uma organização não apresentar um plano de medidas corretivas aceitável ou não aplicar as medidas corretivas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade competente, o grau de gravidade da constatação aumenta para o nível 1 e são tomadas as medidas previstas na alínea d), subalínea 1.

4) A autoridade competente mantém um registo de todas as constatações que tenha emitido ou que lhe tenham sido comunicadas e, conforme aplicável, das medidas de fiscalização que tenha aplicado, bem como de todas as medidas corretivas aplicadas e das respetivas datas de conclusão;

e) Sem prejuízo da adoção de medidas de fiscalização adicionais, se, em cumprimento do disposto na secção ARO.GEN.300, alínea d), se a autoridade de um Estado-Membro identificar casos de não conformidade com os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução, por parte de uma organização certificada ►M1 ou que declara a sua atividade à ◄ autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência, deve informar essa autoridade competente e indicar o nível da constatação.

▼B

**ARO.GEN.355 Constatações e medidas de fiscalização – pessoas**

a) Se, no âmbito da supervisão ou por quaisquer outros meios, a autoridade competente responsável pela supervisão nos termos da secção ARO.GEN.300, alínea a), encontrar provas do incumprimento dos requisitos aplicáveis por parte de um titular de uma licença, certificado, qualificação ou atestado emitido nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, a autoridade competente aplica o disposto no anexo VI (Parte-ARA), secção ARA.GEN.355, alíneas a) a d), do Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão ([1]);

b) Se, no âmbito da supervisão ou por quaisquer outros meios, forem encontradas provas da não conformidade com os requisitos aplicáveis por parte de uma pessoa abrangida pelas disposições do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução e que não seja titular de uma licença, certificado, qualificação ou atestado emitido de acordo com o disposto no mesmo regulamento e nas suas regras de execução, a autoridade competente que tiver detetado a não conformidade toma todas as medidas de fiscalização necessárias para evitar a manutenção da não conformidade.

SUBPARTE OPS

***OPERAÇÕES AÉREAS***

*SECÇÃO I*

***Certificação de operadores de transporte aéreo comercial***

**ARO.OPS.100 Emissão de certificado de operador aéreo**

a) Se considerar que o operador cumpre os requisitos estabelecidos na secção ORO.AOC.100, a autoridade competente emite um certificado de operador aéreo (COA).

b) O certificado inclui as especificações operacionais associadas.

**ARO.OPS.105 Acordos de partilha de códigos**

Ao considerar os aspetos ligados à segurança de um acordo de partilha de códigos celebrado com o operador de um país terceiro, a autoridade competente deve:

1) Confirmar, na sequência da verificação pelo operador, conforme previsto na secção ORO.AOC.115, que o operador de um país terceiro cumpre as normas da ICAO aplicáveis;

2) Contactar, se necessário, a autoridade competente do Estado do operador do país terceiro.

**ARO.OPS.110 Acordos de locação**

a) A autoridade competente aprova um acordo de locação sempre que considerar que o operador certificado nos termos do anexo III (Parte-ORO) cumpre:

   1) A secção ORO.AOC.11O, alínea d), no caso da tomada em locação sem tripulação de uma aeronave de um país terceiro;

   2) A secção ORO.AOC.110, alínea c), no caso da tomada em locação com tripulação de uma aeronave de um operador de um país terceiro;

   3) A secção ORO.AOC.110, alínea e), no caso da cedência em locação sem tripulação de uma aeronave a qualquer operador;

   4) Os requisitos pertinentes em matéria de aeronavegabilidade permanente e de operações aéreas, no caso da tomada em locação sem tripulação de uma aeronave matriculada na UE e da locação com tripulação de uma aeronave de um operador da UE;

([1]) JO L 100 de 5.4.2012, p. 1.

▼B

b) A aprovação de um acordo de tomada em locação com tripulação é suspensa ou cancelada se:

1) O COA do locador ou do locatário for suspenso ou cancelado;

2) O locador for objeto de uma proibição de operação, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]);

c) A aprovação de um acordo da tomada em locação sem tripulação deve ser suspensa ou cancelada sempre que o certificado de aeronavegabilidade da aeronave seja suspenso ou cancelado;

d) Em caso de pedido de aprovação prévia de um acordo de cedência de locação sem tripulação, em conformidade com a secção ORO.AOC.110, alínea e), a autoridade competente deve assegurar:

1) A coordenação adequada com a autoridade competente responsável pela supervisão contínua da aeronave, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão ([2]), ou pelas operações da aeronave, caso se trate de entidades diferentes;

2) Que a aeronave é retirada em tempo útil do COA do operador.

*SECÇÃO II*

***Aprovações***

**ARO.OPS.200 Procedimento de aprovação específica**

a) Ao receber um pedido de emissão ou alteração de uma aprovação específica, a autoridade competente avalia o pedido à luz dos requisitos pertinentes do anexo V (Parte-SPA) e, se necessário, realiza uma inspeção adequada ao operador;

▼M1

b) Ao verificar que o operador demonstrou o cumprimento dos requisitos aplicáveis, a autoridade competente emite ou altera a aprovação. A aprovação deve constar:

1) das especificações operacionais, conforme estabelecido no apêndice II, para as operações de transporte aéreo comercial; ou

2) da lista de aprovações específicas, conforme estabelecido no apêndice V, para as operações não comerciais.

▼B

**ARO.OPS.205 Aprovação da lista de equipamento mínimo**

a) Ao receber um pedido de aprovação inicial ou de alteração de uma lista de equipamento mínimo (MEL) por parte de um operador, a autoridade competente avalia cada elemento afetado para verificar a conformidade com os requisitos aplicáveis, antes de emitir a aprovação requerida;

b) A autoridade competente aprova o procedimento aplicado pelo operador no que respeita ao alargamento dos intervalos de retificação B, C e D aplicáveis, desde que o operador comprove e a autoridade competente verifique a observância das condições especificadas na secção ORO.MLR.105, alínea f);

c) A autoridade competente autoriza, caso a caso, as operações de aeronaves não abrangidas pelas obrigações da MEL, mas pela lista de equipamento mínimo de referência (MMEL), desde que o operador comprove e a autoridade competente verifique o cumprimento das condições especificadas na secção ORO.MLR.105.

**ARO.OPS.210 Determinação da área local**

A autoridade competente pode definir uma área local para efeitos de formação da tripulação de voo e dos requisitos aplicáveis em matéria de controlos.

([1]) JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.
([2]) JO L 315 de 28.11.2003, p. 1.

▼B

**ARO.OPS.215 Aprovação de operações com helicópteros em ambiente hostil fora de uma área congestionada**

a) O Estado-Membro indica as áreas em que podem ser realizadas operações com helicópteros sem que seja garantida uma capacidade de aterragem forçada em segurança, conforme previsto na secção CAT.POL.H.420;

b) Antes de emitir a aprovação referida na secção CAT.POL.H.420, a autoridade competente tem em conta os motivos apresentados pelo operador, que possam impedir a utilização dos critérios de desempenho adequados.

**ARO.OPS.220 Aprovação de operações com helicópteros com destino ou origem num local de interesse público**

A aprovação referida na secção CAT.POL.H.225 deve incluir uma lista dos locais de interesse público a que se aplica, conforme indicados pelo operador.

**ARO.OPS.225 Aprovação de operações para aeródromos isolados**

A aprovação referida na secção CAT.OP.MPA.106 deve incluir uma lista dos aeródromos a que se aplica, conforme indicados pelo operador.

SUBPARTE RAMP

***INSPEÇÕES NA PLATAFORMA DE ESTACIONAMENTO A AERONAVES DE OPERADORES SOB A SUPERVISÃO REGULAMENTAR DE OUTRO ESTADO***

**ARO.RAMP.005 Âmbito de aplicação**

A presente subparte estabelece os requisitos a cumprir pela autoridade competente ou pela Agência no exercício das funções e responsabilidades que lhe incumbem no que respeita à realização de inspeções na plataforma de estacionamento a aeronaves utilizadas por operadores de países terceiros ou sob a supervisão regulamentar de outro Estado-Membro, em caso de aterragem num aeródromo localizado no território abrangido pelas disposições do Tratado.

**ARO.RAMP.100 Disposições gerais**

a) As aeronaves e respetivas tripulações devem ser inspecionadas à luz dos requisitos aplicáveis;

b) Além das inspeções na plataforma de estacionamento previstas no seu programa de supervisão, estabelecido em conformidade com a secção ARO.GEN.305, a autoridade competente deve também inspecionar as aeronaves suspeitas de incumprimento dos requisitos aplicáveis;

c) Ao desenvolver o programa de supervisão estabelecido em conformidade com a secção ARO.GEN.305, a autoridade competente deve instituir um programa anual de inspeções de aeronaves na plataforma de estacionamento. Esse programa deve:

   1) Basear-se num método de cálculo que tenha em conta os dados históricos relativos ao número e à natureza dos operadores e ao número de aterragens nos seus aeródromos, bem como aos riscos em termos de segurança; e

   2) Permitir que a autoridade competente atribua prioridade às inspeções de aeronaves de acordo com a lista referida na secção ARO.RAMP.105, alínea a);

d) Sempre que o considere necessário, a Agência, em colaboração com os Estados-Membros em cujo território a inspeção deve ter lugar, realiza inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves para verificar o cumprimento dos requisitos aplicáveis para efeitos de:

   1) Tarefas de certificação atribuídas à Agência pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008;

▼B

2) Inspeções de normalização de um Estado-Membro; ou

3) Inspeções a uma organização para verificar o cumprimento dos requisitos aplicáveis em situações de risco potencial.

**ARO.RAMP.105 Critérios de atribuição de prioridade**

a) A Agência fornece às autoridades competentes a lista dos operadores ou das aeronaves identificados como representando um risco potencial, para atribuição de prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento.

b) A lista deve incluir:

1) Os operadores de aeronaves identificados com base na análise dos dados disponíveis em conformidade com a secção ARO.RAMP.150, alínea b), subalínea 4;

2) Os operadores ou aeronaves notificados à Agência pela Comissão Europeia e identificados com base:

i) num parecer emitido pelo Comité da Segurança Aérea (CSA) no quadro da aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, de acordo com o qual é necessário efetuar uma verificação mais aprofundada do cumprimento efetivo das normas de segurança aplicáveis através de inspeções sistemáticas na plataforma de estacionamento, ou

ii) nas informações transmitidas pelos Estados-Membros à Comissão Europeia nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005;

3) As aeronaves operadas no território abrangido pelas disposições do Tratado por operadores incluídos no anexo B da lista de transportadoras aéreas sujeitas a uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005;

4) As aeronaves operadas por operadores certificados num Estado que exerce a supervisão regulamentar sobre operadores incluídos na lista referida no subalínea 3;

5) As aeronaves utilizadas por um operador de um país terceiro que realiza pela primeira vez operações com destino ao território abrangido pelas disposições do Tratado, nesse território ou com partida do mesmo, ou cuja aprovação, emitida em conformidade com a secção ART.GEN.205, seja objeto de restrições ou restabelecida após suspensão ou cancelamento;

c) Em conformidade com os procedimentos estabelecidos pela Agência, a lista deve ser elaborada após cada atualização da lista UE de operadores sujeitos a uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 e, em qualquer caso, no mínimo todos os quadrimestres.

**ARO.RAMP.110 Recolha de informações**

A autoridade competente recolhe e trata todas as informações que considerar úteis para a realização de inspeções na plataforma de estacionamento.

**ARO.RAMP.115 Qualificação de inspetores de plataforma de estacionamento**

a) A autoridade competente e a Agência devem dispor de inspetores qualificados para conduzir inspeções na plataforma de estacionamento;

b) Esses inspetores devem:

1) Possuir os conhecimentos práticos ou teóricos necessários no domínio da aeronáutica relevantes para as respetivas áreas de inspeção;

2) Ter concluído com aproveitamento:

i) uma formação teórica e prática específica adequada em um dos seguintes domínios de inspeção:

A) cabina de pilotagem,

B) segurança na cabina,

▼B

C) condições da aeronave,

D) carga,

ii) ter recebido formação adequada em contexto real de trabalho, ministrada por um inspetor principal de plataforma de estacionamento designado pela autoridade competente ou pela Agência;

3) Manter válidas as qualificações mediante a participação em ações de formação periódica e a realização de, no mínimo, 12 inspeções em cada período de 12 meses;

c) A formação referida na alínea b), subalínea 2, ponto i), deve ser ministrada pela autoridade competente ou por um organismo de formação aprovado em conformidade com a secção ARO.RAMP.120, alínea a);

d) A Agência deve desenvolver e manter programas de formação e promover a organização de cursos de formação e de seminários para inspetores, de modo a melhorar o entendimento e a implementação uniforme da presente subparte;

e) A Agência deve facilitar e coordenar um programa de intercâmbio de inspetores destinado a proporcionar-lhes uma experiência prática e a contribuir para a harmonização de procedimentos.

**ARO.RAMP.120 Aprovação de organizações de formação**

a) A autoridade competente aprova uma organização de formação que tenha o seu estabelecimento principal no território do respetivo Estado-Membro após ter comprovado que:

1) Nomeou para chefe de departamento de formação uma pessoa com boas capacidades de gestão, de modo a garantir a conformidade da formação com os requisitos aplicáveis;

2) Dispõe de instalações de formação e de equipamentos pedagógicos adequados ao tipo de formação oferecida;

3) Ministra formação em conformidade com os programas desenvolvidos pela Agência nos termos da secção ARO.RAMP.115, alínea d);

4) Recorre aos serviços de instrutores qualificados;

b) A pedido da autoridade competente, a Agência verifica a conformidade e a manutenção da conformidade com os requisitos referidos na alínea a);

c) A organização de formação deve obter uma autorização para ministrar um ou mais dos seguintes tipos de formação:

1) Formação teórica inicial;

2) Formação prática inicial;

3) Formação periódica.

**ARO.RAMP.125 Realização de inspeções na plataforma de estacionamento**

a) As inspeções na plataforma de estacionamento devem ser realizadas de forma harmonizada de acordo com o formulário constante dos apêndices III ou IV;

b) Ao realizarem uma inspeção na plataforma de estacionamento, os inspetores devem envidar todos os esforços possíveis para evitar qualquer atraso injustificado à aeronave inspecionada;

c) Concluída a inspeção na plataforma de estacionamento, o piloto-comandante ou, na sua ausência, qualquer outro membro da tripulação de voo ou um representante do operador deve ser informado dos resultados da inspeção através do formulário previsto no apêndice III.

▼B

**ARO.RAMP.130 Classificação das constatações**

Para cada elemento inspecionado, por constatações entendem-se três categorias de possíveis incumprimentos das normas aplicáveis. Essas constatações são classificadas do seguinte modo:

1) Constatação da categoria 3: qualquer não conformidade significativa com os requisitos aplicáveis, ou com os termos de um certificado, que tenha uma grande influência na segurança;

2) Constatação da categoria 2: qualquer não conformidade com os requisitos aplicáveis, ou com os termos de um certificado, que tenha uma influência significativa na segurança;

3) Constatação da categoria 1: qualquer não conformidade com os requisitos aplicáveis, ou com os termos de um certificado, que tenha uma influência reduzida na segurança.

**ARO.RAMP.135 Medidas de acompanhamento das constatações**

a) No que respeita às constatações das categorias 2 ou 3, a autoridade competente ou, quando aplicável, a Agência, deve:

   1) Comunicar a constatação, por escrito, ao operador, incluindo um pedido de apresentação dos comprovativos das medidas corretivas tomadas; e

   2) Informar a autoridade competente do Estado do operador e, quando aplicável, do Estado de matrícula da aeronave e de emissão da licença da tripulação de voo. Se necessário, a autoridade competente, ou a Agência, deve solicitar a confirmação da sua aceitação das medidas corretivas tomadas pelo operador em conformidade com as secções ARO.GEN.350 ou ARO.GEN.355;

b) Além do disposto na alínea a), no caso de constatações da categoria 3, a autoridade competente deve tomar imediatamente medidas no sentido de:

   1) Impor restrições às operações da aeronave;

   2) Exigir a adoção de medidas corretivas imediatas;

   3) Imobilizar a aeronave nos termos da secção ARO.RAMP.140; ou

   4) Impor uma proibição de operação com efeitos imediatos, nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005;

c) No caso das constatações da categoria 3, a Agência convida a autoridade competente do Estado em que a aeronave efetuou a aterragem a tomar as medidas adequadas em conformidade com a alínea b).

**ARO.RAMP.140 Imobilização de aeronaves**

a) Em caso de constatações da categoria 3, se existirem indícios da intenção ou da probabilidade de a aeronave ser operada sem que tenham sido concluídas, pelo operador ou pelo proprietário, as medidas corretivas adequadas, a autoridade competente deve:

   1) Notificar o piloto-comandante e/ou o comandante ou o operador de que a aeronave não está autorizada a iniciar o voo até novas ordens; e

   2) Imobilizar a aeronave;

b) A autoridade competente do Estado no qual a aeronave se encontra imobilizada deve imediatamente informar a autoridade competente do Estado do operador e do Estado de matrícula da aeronave, conforme aplicável, bem como a Agência, no caso de a aeronave imobilizada ser usada por um operador de um país terceiro;

c) A autoridade competente deve, em coordenação com o Estado do operador ou com o Estado de matrícula, definir as condições necessárias para autorizar a descolagem da aeronave;

▼B

d) Se a não conformidade afetar a validade do certificado de aeronavegabilidade da aeronave, a decisão de imobilização só deve ser levantada pela autoridade competente quando o operador apresentar provas:

1) Do restabelecimento da conformidade com os requisitos aplicáveis;

2) Da obtenção de uma licença de voo em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão ([1]), no caso das aeronaves matriculadas num Estado-Membro;

3) Da obtenção de uma licença de voo ou outro documento equivalente emitido pelo Estado de matrícula ou pelo Estado do operador, no caso das aeronaves matriculadas num país terceiro e operadas por um operador da UE ou de um país terceiro; e

4) Da obtenção de uma autorização dos países terceiros a sobrevoar, quando aplicável.

**ARO.RAMP.145 Apresentação de relatórios**

a) As informações recolhidas em conformidade com a secção ARO.RAMP.125, alínea a), devem ser introduzidas na base de dados centralizada referida na secção ARO.RAMP.150, alínea b), subalínea 2), no prazo de 21 dias após a realização da inspeção;

b) A autoridade competente ou a Agência deve introduzir na base de dados centralizada todas as informações que se afigurem úteis para a aplicação do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, bem como para a realização das tarefas confiadas à Agência pelo presente anexo, incluindo as informações pertinentes referidas na secção ARO.RAMP.110;

c) Sempre que as informações referidas na secção ARO.RAMP.110 apontem para a existência de uma ameaça potencial para a segurança, essas informações devem também ser imediatamente comunicadas a todas as autoridades competentes e à Agência;

d) Sempre que uma pessoa comunique à autoridade competente informações sobre as deficiências de uma aeronave, é necessário garantir a confidencialidade da fonte das informações referidas nas secções ARO.RAMP.110 e ARO.RAMP.125, alínea a).

**ARO.RAMP.150 Tarefas de coordenação da Agência**

a) A Agência deve gerir e utilizar os instrumentos e procedimentos necessários ao armazenamento e ao intercâmbio:

1) Das informações referidas na secção ARO.RAMP.145, utilizando os formulários indicados nos apêndices III e IV;

2) Das informações apresentadas por países terceiros ou organizações internacionais com os quais a UE tenha celebrado os acordos adequados ou por organizações com as quais a Agência tenha celebrado os convénios adequados, em conformidade com o artigo 27.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

b) A gestão compreende as seguintes tarefas:

1) O armazenamento dos dados dos Estados-Membros com interesse para a informação de segurança relativa às aterragens de aeronaves nos aeródromos localizados no território abrangido pelas disposições do Tratado;

2) A criação, manutenção e atualização permanente de uma base de dados centralizada com todas as informações referidas na alínea a), subalíneas 1 e 2;

3) A introdução das alterações e dos melhoramentos necessários ao bom funcionamento da base de dados;

([1]) JO L 243 de 27.9.2003, p. 6.

▼B

4) A análise das informações constantes da base de dados centralizada e de outras informações pertinentes relacionadas com a segurança das aeronaves e dos operadores aéreos, e, nesse contexto:

   i) o aconselhamento da Comissão e das autoridades competentes sobre medidas imediatas ou sobre a política de acompanhamento,

   ii) a comunicação à Comissão e às autoridades competentes de potenciais problemas de segurança,

   iii) a apresentação à Comissão e às autoridades competentes de propostas de medidas coordenadas, sempre que necessário, por motivos de segurança e a garantia da coordenação dessas medidas a nível técnico;

5) Os contactos com outras instituições e organismos europeus, organizações internacionais e autoridades competentes de países terceiros sobre o intercâmbio de informações.

**ARO.RAMP.155 Relatório anual**

A Agência deve elaborar e transmitir à Comissão um relatório anual sobre o sistema de inspeções na plataforma de estacionamento que inclui, no mínimo, as seguintes informações:

a) O estado de avanço do sistema;

b) A situação das inspeções realizadas ao longo do ano;

c) A análise dos resultados das inspeções, com indicação das constatações por categorias;

d) As medidas tomadas durante o ano;

e) Propostas de melhoramento do sistema de inspeções na plataforma de estacionamento; e

f) Os anexos com as listas das inspeções, discriminadas por Estado de operação, tipo de aeronave, operador e rácios por elemento.

**ARO.RAMP.160 Informação do público e proteção da informação**

a) Os Estados-Membros só podem usar as informações recebidas nos termos das secções ARO.RAMP.105 e ARO.RAMP.145 para efeitos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, devendo proteger essas informações em conformidade.

b) A Agência publica, todos os anos, um relatório com informação agregada, que deve ser disponibilizado ao público, contendo a análise das informações recebidas nos termos da secção ARO.RAMP.145. O relatório deve ser simples e de compreensão fácil, bem como preservar o anonimato das fontes de informação.

▼B

*Apêndice I*

**CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO**

**(Plano de certificação de operadores aéreos)**

**Tipos de operação:** Transporte aéreo comercial (CAT) ☐ Passageiros; ☐ Carga;

☐ Outros ([1])

Operações comerciais especializadas (SPO) ☐ ([2])

| | | |
|---|---|---|
| 5 | Estado do operador ([3]) | ([5]) |
| | Autoridade emissora ([4]) | |
| COA ([6]): | Nome do operador ([7]): | Pontos de contacto operacionais: ([9]) |
| | Designação comercial ([8]): | os dados de contacto dos gestores operacionais constam de ..... ([12]). |
| | Endereço do operador ([10]): | |
| | Telefone ([11]):<br>Fax:<br>Correio eletrónico: | |

Este certificado atesta que ..... ([13]) está autorizado(a) a realizar operações aéreas comerciais, conforme definido nas especificações operacionais em anexo, em conformidade com o manual de operações, anexo IV, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução.

| | |
|---|---|
| Data de emissão ([14]): | Nome e assinatura ([15]):<br>Título: |

([1]) Indicar o tipo de transporte.

([2]) Indicar o tipo de operação, por exemplo, serviços ligados à agricultura, construção, fotografia, reconhecimento aéreo, observação e patrulha, publicidade aérea.

([3]) Substituído pelo nome do Estado do operador.

([4]) Substituído pela identificação da autoridade competente que emitiu o certificado.

([5]) A preencher pela autoridade competente.

([6]) Referência da aprovação, conforme emitida pela autoridade competente.

([7]) Substituído pelo nome de registo do operador.

([8]) Designação comercial do operador, caso seja diferente. Inserir «Dba» (*Doing business as* – exercendo a sua atividade como) antes da designação comercial.

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

([10]) Endereço do estabelecimento principal do operador.

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

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

([13]) Nome de registo do operador.

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

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

Formulário 138 da AESA, versão 1

▼B

*Apêndice II*

| **ESPECIFICAÇÕES OPERACIONAIS**<br>**(sob reserva das condições aprovadas no manual de operações)** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Dados de contacto da autoridade emissora:<br>Telefone ([1]):_____ ; Fax: _____ ;<br>Correio eletrónico:_____ | | | | |
| COA ([2]): Nome do operador ([3]): Data ([4]): Assinatura:<br>Designação comercial:<br>Especificações operacionais: | | | | |
| Modelo de aeronave ([5]):<br>Número de matrícula ([6]): | | | | |
| Operações comerciais: ☐ ..... | | | | |
| Área de operação ([7]): | | | | |
| Limitações especiais ([8]): | | | | |
| Aprovações específicas: | Sim | Não | Especificação ([9]) | Observações |
| Mercadorias perigosas | ☐ | ☐ | | |
| Operações de baixa visibilidade<br>Descolagem<br>Aproximação e aterragem<br>Descolagem | ☐<br>☐ | ☐<br>☐ | RVR ([11]): m<br>CAT ([10]) .... RVR: m DH: pés | |
| RVSM ([12]) ☐ N/A | ☐ | ☐ | | |
| ETOPS ([13]) ☐ N/A | ☐ | ☐ | Tempo máximo de desvio ([14]): min. | |
| Especificações de navegação para operações PBN ([15]) | ☐ | ☐ | | ([16]) |
| Especificações de desempenho mínimo de navegação | ☐ | ☐ | | |
| Operações de helicóptero com recurso a sistemas de visão noturna | ☐ | ☐ | | |
| Operações de helicóptero com guincho | ☐ | ☐ | | |
| Operações de helicópteros para serviços de emergência médica | ☐ | ☐ | | |
| Formação da tripulação de cabina ([17]) | ☐ | ☐ | | |
| Emissão de certificação CC ([18]) | ☐ | ☐ | | |
| Aeronavegabilidade permanente | ☐ | ☐ | ([19]) | |
| Outros ([20]) | | | | |

▼B

(1) Números de telefone e fax da autoridade competente, incluindo o indicativo do país. Endereço de correio eletrónico, caso exista.

(2) Número de certificado de operador aéreo (COA) que lhe está associado.

(3) Nome de registo e designação comercial do operador, se forem diferentes. Inserir «Dbas» (exercendo a sua atividade como) 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 séries 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 (por 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: CAT I, II, IIIA, IIIB ou IIIC. Indicar o valor mínimo de alcance visual na pista (RVR) em metros e a altura de decisão (DH) em pés. Inserir uma linha para cada categoria de aproximação.

(11) RVR mínimo de descolagem aprovado, em metros. Se tiverem sido concedidas várias aprovações, utilizar 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 (por exemplo navegação de área (RNAV) 10, RNAV 1, desempenho de navegação exigido (RNP) 4,…), com as limitações adequadas ou condições estabelecidas nas colunas «Especificações» e/ou «Observações».

(16) Limitações, condições e base regulamentar para a aprovação das operações relacionadas com a aprovação PBN (por exemplo: sistema mundial de navegação por satélite (GNSS), equipamento de medição da distância/DME/unidade de referência por inércia (DME/DME/IRU), …).

(17) Autorização para ministrar o curso de formação e realizar o exame a preencher pelos requerentes de certificados de tripulação de cabina, conforme especificado no anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão.

(18) Autorização para emitir certificados de tripulação de cabina, conforme especificado no anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão.

(19) Nome da pessoa/organização responsável pela garantia da aeronavegabilidade permanente da aeronave e referência ao regulamento aplicável, ou seja, anexo I (parte M), subparte G, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão.

(20) Esta casa pode ser usada para introduzir outras aprovações ou dados, criando uma linha (ou bloco de várias linhas) por aprovação (por exemplo, operações de aterragem curta, operações de aproximação a pique, operações com helicóptero com destino/origem num local de interesse público, operações com helicóptero num ambiente hostil fora de uma área congestionada, operações com helicópteros sem garantia de segurança em caso de aterragem forçada, operações com ângulos de inclinação lateral superiores, distância máxima até um aeródromo adequado para aviões bimotor sem aprovação ETOPS, aeronaves usadas para operações não comerciais).

Formulário 139 da AESA, versão 1

▼B

*Apêndice III*

| Comprovativo de Inspeção na Plataforma de Estacionamento | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Data: | Hora: | | Local: | | | **Informações relativas à autoridade competente em formato livre (logótipo, dados de contacto, telefone/fax/correio eletrónico)** |
| Operador: | | | Estado: | Número de COA: | | |
| Rota com partida de: | Número de voo: | | Rota com destino a: | Número de voo: | | |
| Tipo de voo: | Afretado pelo operador: | | Tipo de aeronave: | Configuração da aeronave: | | |
| Estado do afretador: | | | Matrícula: | N.o de construção: | | |
| Estado(s) de licenciamento da tripulação de voo: | Aviso de Receção(*)<br>Nome: .....<br>Cargo: .....<br>Função: ..... | Assinatura: ..... | | | | |

| | | Verificação | Observações |
|---|---|---|---|
| A | **Cabina de pilotagem** | | |
| 1 | Estado geral | | |
| 2 | Saída de emergência | | |
| 3 | Equipamento | | |
| | **Documentação** | | |
| 4 | Manuais | | |
| 5 | Listas de verificação | | |
| 6 | Cartas de navegação/Instrumentos | | |
| 7 | Lista de equipamento | | |
| 8 | Certificado de matrícula | | |
| 9 | Certificado de ruído (quando aplicável) | | |
| 10 | COA ou equivalente | | |
| 11 | Licença de rádio | | |
| 12 | Certificado de aeronavegabilidade | | |
| | **Dados de voo** | | |
| 13 | Preparação do voo | | |
| 14 | Cálculo da massa e centragem | | |
| | **Equipamento de segurança** | | |
| 15 | Extintores portáteis | | |
| 16 | Coletes salva-vidas/ dispositivos de flutuação | | |
| 17 | Arneses | | |
| 18 | Equipamento de oxigénio | | |
| 19 | Lanterna | | |

| | | Verificação | Observações |
|---|---|---|---|
| | **Tripulação de voo** | | |
| 20 | Licença/composição da tripulação de voo | | |
| | **Diário de bordo da viagem/Diário técnico ou equivalente** | | |
| 21 | Diário de bordo da viagem ou equivalente | | |
| 22 | Ficha de manutenção | | |
| 23 | Notificação e retificação de anomalias (incluindo diário técnico) | | |
| 24 | Inspeção pré-voo | | |
| B | **Segurança da cabina** | | |
| 1 | Estado interior geral | | |
| 2 | Posto da tripulação de cabina e zona de descanso da tripulação | | |
| 3 | Estojo de primeiros socorros/Estojo de emergência | | |
| 4 | Extintores portáteis | | |
| 5 | Coletes salva-vidas/ dispositivos de flutuação | | |
| 6 | Estado dos cintos de segurança e dos assentos | | |
| 7 | Saídas de emergência, iluminação e lantbernas | | |
| 8 | Rampas de emergência/ Balsas salva-vidas (conforme necessário), ELT | | |
| 9 | Fontes de oxigénio (tripulação e passageiros) | | |
| 10 | Instruções de segurança | | |
| 11 | Tripulantes de cabina | | |
| 12 | Acesso às saídas de emergência | | |
| 13 | Acesso às saídas de emergência | | |
| 14 | Número de lugares | | |

| | | Verificação | Observações |
|---|---|---|---|
| C | **Estado da aeronave** | | |
| 1 | Estado exterior geral | | |
| 2 | Portas e saídas de emergência | | |
| 3 | Comandos de voo | | |
| 4 | Rodas, pneus e travões | | |
| 5 | Trem de aterragem, deslizadores/flutuadores | | |
| 6 | Poço das rodas | | |
| 7 | Grupo motopropulsor e pilão | | |
| 8 | Pás dos ventiladores, hélices, rotores (principal e de cauda) | | |
| 9 | Reparações evidentes | | |
| 10 | Danos evidentes por reparar | | |
| 11 | Fugas | | |
| | | | |
| | | | |
| D | **Carga** | | |
| 1 | Estado geral do porão de carga | | |
| 2 | Mercadorias perigosas | | |
| 3 | Acondicionamento da carga | | |
| E | **Disposições gerais** | | |
| 1 | Disposições gerais | | |

▼B

| Medidas tomadas | | Elemento inspecionado | Categoria | Observações |
|---|---|---|---|---|
| | (3d) Proibição imediata de operação | | | |
| | (3c) Aeronave imobilizada pela autoridade aeronáutica nacional que procedeu à inspeção | | | |
| | | | | |
| | (3b) Medidas corretivas antes do voo | | | |
| | | | | |
| | (3a) Restrições às operações da aeronave | | | |
| | | | | |
| | (2) Informação à autoridade e ao operador | | | |
| | | | | |
| | (1) Informação ao piloto-comandante | | | |
| | | | | |
| | (0) Assinatura ou código do(s) inspetor(es) | | | |
| Assinatura ou código do(s) inspetor(es) | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| Observações da tripulação (se for caso disso): | | | | |

(*) A assinatura por qualquer membro da tripulação ou outro representante do operador inspecionado não implica de modo algum a aceitação das constatações elencadas, mas apenas uma confirmação de que a aeronave foi inspecionada na data e no local indicados no presente documento

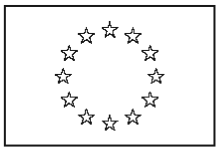
Este relatório fornece uma indicação do que foi constatado nesta ocasião, não devendo ser interpretado como uma prova de que a aeronave está apta para o voo previsto. Os dados apresentados no presente relatório podem sofrer alterações ao serem introduzidos na base de dados centralizada.

Formulário 136 da AESA, versão 1

▼B

*Apêndice IV*

**Relatório de inspeção na plataforma de estacionamento**



Autoridade Competente *(nome)*

*(Estado)*

Relatório de inspeção na plataforma de estacionamento

NR: _._._._-_._._._-_._._._

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Fonte:* | RI (Relatório de Inspeção) | | |
| Data: | __.__.____ | Local: | _____ |
| Hora local: | __:__ | | |
| Operador: | _____ | Número de COA: | _____ |
| Estado: | _____ | Tipo de operação: | _____ |
| Rota com partida de: ..... | _____ | Número do voo: | _____ |
| Rota com destino a: ..... | _____ | Número do voo: | _____ |
| Afretado pelo operador*: | _____ | Estado do afretador*: | _____ |
| * *(se aplicável)* | | | |
| Tipo de aeronave: ..... | _____ | Matrícula: | _____ |
| Configuração da aeronave: | _____ | Número de construção: | _____ |
| Tripulação de voo: Estado de licenciamento: | _____ | | |
| Segundo Estado de licenciamento*: | _____ | | |
| * *(se aplicável)* | | | |

Constatações:

| Código / | Norma / | Referência / | Categoria / | Constatação | Descrição pormenorizada |
|---|---|---|---|---|---|
| _-_-_ | _ | _-_-_ | _ | ..... | ..... |
| _-_-_ | _ | _-_-_ | _ | ..... | ..... |
| _-_-_ | _ | _-_-_ | _ | ..... | ..... |
| _-_-_ | _ | _-_-_ | _ | ..... | ..... |
| _-_-_ | _ | _-_-_ | _ | ..... | ..... |

| Categoria de medidas tomadas: | Descrição pormenorizada |
|---|---|
| ☐ 3d) Proibição imediata de operação | ..... |
| ☐ 3c) Aeronave imobilizada pela autoridade responsável pela inspeção | ..... |
| ☐ 3b) Medidas corretivas antes do voo | ..... |
| ☐ 3a) Restrições às operações da aeronave | ..... |
| ☐ 2) Informação à autoridade competente e ao operador | ..... |
| ☐ 1) Informação ao piloto-comandante | ..... |

Informações adicionais (*se for caso disso)*

Nome ou número do inspetor: .....

— Este relatório fornece uma indicação do que foi constatado nesta ocasião, não devendo ser interpretado como uma prova de que a aeronave está apta para o voo previsto.

— Os dados apresentados neste relatório podem sofrer correções a nível de redação ao serem introduzidos na base de dados centralizada.

▼B

| Código do elemento | Verificação | Observações |
|---|---|---|
| **A. Cabina de pilotagem** | | |
| **Informações gerais** | | |
| 1. Estado geral | 1. | 1. |
| 2. Saída de emergência | 2. | 2. |
| 3. Equipamento | 3. | 3. |
| **Documentação** | | |
| 4. Manuais | 4. | 4. |
| 5. Listas de verificação | 5. | 5. |
| 6. Cartas de radionavegação | 6. | 6. |
| 7. Lista de equipamento mínimo | 7. | 7. |
| 8. Certificado de matrícula | 8. | 8. |
| 9. Certificado de ruído (quando aplicável) | 9. | 9. |
| 10. COA ou equivalente | 10. | 10. |
| 11. Licença de rádio | 11. | 11. |
| 12. Certificado de aeronavegabilidade | 12. | 12. |
| **Dados de voo** | | |
| 13. Preparação do voo | 13. | 13. |
| 14. Cálculo da massa e centragem | 14. | 14. |
| **Equipamento de segurança** | | |
| 15. Extintores portáteis | 15. | 15. |
| 16. Coletes salva-vidas/dispositivos de flutuação | 16. | 16. |
| 17. Arneses | 17. | 17. |
| 18. Equipamento de oxigénio | 18. | 18. |
| 19. Lanterna | 19. | 19. |
| **Tripulação de voo** | | |
| 20. Licença/composição da tripulação de voo | 20. | 20. |
| **Diário de bordo da viagem/diário técnico ou equivalente** | | |
| 21. Diário de bordo da viagem ou equivalente | 21. | 21. |
| 22. Ficha de manutenção | 22. | 22. |
| 23. Notificação e retificação de anomalias (incluindo diário técnico) | 23. | 23. |
| 24. Inspeção pré-voo | 24. | 24. |
| **B. Segurança da cabina** | | |
| 1. Estado interior geral | 1. | 1. |
| 2. Postos da tripulação de cabina e zona de descanso da tripulação | 2. | 2. |
| 3. Estojo de primeiros socorros/Estojo de emergência médica | 3. | 3. |
| 4. Extintores portáteis | 4. | 4. |
| 5. Coletes salva-vidas/dispositivos de flutuação | 5. | 5. |
| 6. Estado dos cintos de segurança e dos assentos | 6. | 6. |
| 7. Saídas de emergência, iluminação e lanternas | 7. | 7. |
| 8. Rampas de emergência/Balsas salva-vidas (conforme necessário), ELT | 8. | 8. |
| 9. Fontes de oxigénio (tripulação e passageiros) | 9. | 9. |
| 10. Instruções de segurança | 10. | 10. |
| 11. Tripulantes de cabina | 11. | 11. |
| 12. Acesso às saídas de emergência | 12. | 12. |
| 13. Acondicionamento da bagagem dos passageiros | 13. | 13. |
| 14. Número de lugares | 14. | 14. |

▼B

| Código do elemento | Verificação | Observações |
|---|---|---|
| **C. Estado da aeronave** | | |
| 1. Estado exterior geral | 1. | 1. |
| 2. Portas e fechos | 2. | 2. |
| 3. Comandos de voo | 3. | 3. |
| 4. Rodas, pneus e travões | 4. | 4. |
| 5. Trem de aterragem, deslizadores/flutuadores | 5. | 5. |
| 6. Poço das rodas | 6. | 6. |
| 7. Grupo motopropulsor e pilão | 7. | 7. |
| 8. Pás dos ventiladores, hélices, rotores (principal e de cauda) | 8. | 8. |
| 9. Reparações evidentes | 9. | 9. |
| 10. Danos evidentes por reparar | 10. | 10. |
| 11. Fugas | 11. | 11. |
| **D. Carga** | | |
| 1. Estado geral do porão de carga | 1. | 1. |
| 2. Mercadorias perigosas | 2. | 2. |
| 3. Acondicionamento da carga | 3. | 3. |
| **E. Disposições gerais** | | |
| 1. Disposições gerais | 1. | 1. |

Formulário 137 da AESA, versão 1

▼**M1**

*Apêndice V*

**Lista de aprovações específicas**

*Operações não comerciais*

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

Entidade emissora ([1]):

Lista de aprovações específicas ([2]):
Nome do operador:
Data ([3]):
Assinatura:

Modelo e matrícula da aeronave ([4]):

Tipos de operações especializadas (SPO), quando aplicável:
□ ([5])…

| Aprovações específicas ([6]) | Especificação ([7]) | Observações |
|---|---|---|
| | | |
| … | | |
| … | | |
| … | | |
| … | | |

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

FORMULÁRIO 140 da AESA, versão 1.

▼B

*ANEXO III*

**REQUISITOS PARA AS ORGANIZAÇÕES NO QUE RESPEITA ÀS OPERAÇÕES AÉREAS**

**[PARTE-ORO]**

**ORO.GEN.005 Âmbito**

O presente anexo estabelece os requisitos a cumprir pelos operadores de transporte aéreo comercial ►**M1** ou de operações não comerciais com aeronaves a motor complexas. ◄

SUBPARTE GEN

***REQUISITOS GERAIS***

*SECÇÃO I*

***Disposições Gerais***

**ORO.GEN.105 Autoridade competente**

Para efeitos do presente anexo, a autoridade responsável pela supervisão dos operadores sujeitos a uma obrigação de certificação ►**M1** ou de declaração ◄ é, no caso dos operadores cujo estabelecimento principal se encontra localizado num Estado-Membro, a autoridade designada por esse Estado-Membro.

**ORO.GEN.110 Responsabilidades do operador**

a) O operador é responsável pela realização de operações de aeronaves em conformidade com o anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008, os requisitos aplicáveis do presente anexo e o respetivo certificado ►**M1** ou declaração; ◄

b) Todos os voos devem ser operados em conformidade com o manual de operações;

c) O operador deve estabelecer e aplicar um sistema de controlo operacional de todos os voos operados ao abrigo do respetivo certificado ►**M1** ou declaração; ◄

d) O operador deve assegurar que as aeronaves dispõem dos equipamentos necessários e que as tripulações dispõem das qualificações requeridas para a área e o tipo de operações em causa;

e) O operador deve garantir que todo o pessoal, direta ou indiretamente destacado para operações de voo e no solo, dispõe de formação adequada, capacidade comprovada para desempenhar as suas funções específicas e consciência das responsabilidades que lhe incumbem, bem como da relação existente entre o bom desempenho das suas funções e as operações no seu todo;

f) O operador deve prever procedimentos e instruções para a realização de operações seguras de cada tipo de aeronave, incluindo as obrigações e as responsabilidades do pessoal de terra e da tripulação de bordo no que respeita a todos os tipos de operações no solo ou em voo. Esses procedimentos não devem obrigar a tripulação, durante as fases críticas do voo, a realizar quaisquer outras atividades que não as necessárias para a operação segura da aeronave;

g) O operador deve garantir que todo o pessoal está sensibilizado para a necessidade de aplicar a legislação, regulamentação e procedimentos dos Estados onde são realizadas operações e que sejam pertinentes para o desempenho das suas funções;

h) O operador deve estabelecer um sistema de listas de verificação para cada tipo de aeronave, que devem ser utilizadas pela tripulação em todas as fases de voo sob condições normais, anormais ou de emergência, de modo a garantir o cumprimento dos procedimentos operacionais constantes do manual de operações. A criação e a utilização das listas de verificação devem respeitar os princípios inerentes aos fatores humanos e ter em conta a documentação pertinente mais recente publicada pelo fabricante da aeronave;

▼B

i) O operador deve estabelecer procedimentos de planeamento de voo que garantam a segurança das operações de voo, tendo em conta o desempenho da aeronave, as restrições operacionais e as condições pertinentes expectáveis na rota a utilizar e nos aeródromos ou locais de operação em causa. Esses procedimentos devem constar do manual de operações;

j) O operador deve estabelecer e manter programas de formação do pessoal sobre mercadorias perigosas, conforme previsto nas instruções técnicas, que devem ser revistos e aprovados pela autoridade competente. Os programas de formação devem ser proporcionais às responsabilidades do pessoal.

**ORO.GEN.115 Pedido de certificado de operador**

a) O pedido de certificado de operador, ou de alteração de um certificado em vigor, deve ser apresentado na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente, tendo em conta os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução;

b) O requerente de um certificado inicial deve apresentar à autoridade competente os documentos comprovativos do cumprimento dos requisitos definidos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução. A documentação deve incluir o procedimento a seguir para gerir e notificar à autoridade competente as alterações que não obrigam a aprovação prévia.

**ORO.GEN.120 Meios de conformidade**

a) Os operadores podem utilizar meios de conformidade alternativos aos adotados pela Agência para garantir a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução;

b) Caso pretendam utilizar meios de conformidade alternativos aos meios de conformidade aceitáveis (AMC) adotados pela Agência para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, os operadores sujeitos a certificação devem, previamente à sua aplicação, fornecer à autoridade competente uma descrição completa desses meios. A descrição deve incluir todas as revisões dos manuais ou procedimentos que possam ser pertinentes, bem como uma avaliação para comprovar o cumprimento das regras de execução.

O operador pode aplicar esses meios de conformidade alternativos sob reserva da sua aprovação prévia pela autoridade competente e após receção da notificação prevista na secção ARO.GEN.120, alínea d).

▼M1

c) Os operadores obrigados a declarar a sua atividade devem comunicar à autoridade competente a lista de meios alternativos utilizados para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução.

▼B

**ORO.GEN.125 Termos de certificação e prerrogativas dos operadores**

Os operadores certificados devem respeitar o âmbito e as prerrogativas definidos nas especificações operacionais anexas ao seu certificado.

**ORO.GEN.130 Alterações**

a) Qualquer alteração que afete:

1) O âmbito do certificado ou as especificações operacionais de um operador; ou

2) Qualquer dos elementos do sistema de gestão do operador, nos termos da secção ORO.GEN.200, alínea a), pontos 1) e 2);

▼B

requer a aprovação prévia da autoridade competente;

b) No caso das alterações que requerem aprovação prévia nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, o operador deve solicitar e obter a aprovação da autoridade competente. O pedido deve ser apresentado antes de as alterações serem introduzidas, de modo a permitir à autoridade competente determinar a conformidade contínua com o disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução e, se necessário, alterar o certificado do operador e os termos de certificação conexos, em anexo ao mesmo.

O operador deve fornecer à autoridade competente toda a documentação pertinente.

As alterações só podem ser efetuadas uma vez recebida a aprovação formal da autoridade competente, nos termos da secção ARO.GEN.330.

Durante as alterações, o operador deve operar nas condições prescritas pela autoridade competente, conforme aplicável;

c) As alterações que não exijam a aprovação prévia devem ser geridas e notificadas à autoridade competente conforme previsto no procedimento aprovado pela autoridade competente, nos termos da secção ARA.GEN.310, alínea c).

**ORO.GEN.135 Manutenção da validade**

a) O certificado de operador permanece válido nas seguintes condições:

1) O operador deve cumprir os requisitos pertinentes estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução, tendo em conta as disposições relativas ao tratamento das constatações especificadas na secção ORO.GEN.150;

2) A autoridade competente deve ter acesso às instalações do operador, conforme definido na secção ORO.GEN.140, com vista a determinar o cumprimento permanente dos requisitos pertinentes previstos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução; e

3) O certificado não deve ser objeto de renúncia ou de cancelamento;

b) Em caso de cancelamento ou de renúncia, o certificado deve ser imediatamente devolvido à autoridade competente.

**ORO.GEN.140 Acesso**

a) Para efeitos do controlo do cumprimento dos requisitos pertinentes do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, o operador deve facultar o acesso, a qualquer momento, às suas instalações, aeronaves, documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material pertinente para as suas atividades sujeitas a certificação ►**M1** ou a declaração, ◄ quer se trate de atividades contratadas ou não, a qualquer pessoa autorizada pela:

1) Autoridade competente, conforme previsto na secção ORO.GEN.105;

2) Autoridade que age ao abrigo do disposto nas secções ARO.GEN.300, alíneas d) e e), ou ARO.RAMP;

b) O acesso às aeronaves mencionado na alínea a) inclui a possibilidade de entrar e de permanecer na aeronave durante as operações de voo, salvo decisão em contrário do comandante para a cabina de pilotagem, em conformidade com a secção CAT.GEN.MPA.135, por razões de segurança.

▼B

**ORO.GEN.150 Constatações**

Após ter sido notificado de constatações, o operador deve:

a) Identificar a causa principal da não conformidade;

b) Definir um plano de medidas corretivas; e

c) Demonstrar que tomou todas as medidas corretivas prescritas pela autoridade competente, no prazo acordado com a mesma, nos termos da secção ARO.GEN.350, alínea d).

**ORO.GEN.155 Resposta imediata a um problema de segurança**

O operador deve implementar:

a) Todas as medidas de segurança prescritas pela autoridade competente, nos termos da secção ARO.GEN.135, alínea c); e

b) Todas as instruções de segurança obrigatórias pertinentes emitidas pela Agência, incluindo as diretrizes sobre aeronavegabilidade.

**ORO.GEN.160 Comunicação de ocorrências**

a) O operador comunica à autoridade competente e a qualquer outra organização que o Estado do operador considere dever ser informada, todos os acidentes, incidentes graves e ocorrências, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho [1] e na Diretiva 2003/42/CE.

▼M2

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), o operador comunica à autoridade competente e à organização responsável pela conceção 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.

▼B

c) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010, na Diretiva 2003/42/CE e nos Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 [2] e (CE) n.º 1330/2007 [3] da Comissão, os relatórios referidos nas alíneas a) e b) devem ser elaborados na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente e incluir todas as informações pertinentes sobre situações que sejam do conhecimento do operador.

d) Os relatórios devem ser elaborados com a maior brevidade possível e, em qualquer caso, no prazo máximo de 72 horas após o operador ter identificado a situação a que a comunicação se reporta, salvo circunstâncias excecionais que o impeçam.

e) Se pertinente, o operador deve elaborar um relatório de acompanhamento contendo informações detalhadas sobre as medidas que tenciona tomar para evitar a ocorrência de futuras situações similares, logo que tais medidas sejam identificadas. O relatório deve ser elaborado na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente.

*SECÇÃO II*

***Gestão***

**ORO.GEN.200 Sistema de gestão**

a) O operador cria, implanta e mantém um sistema de gestão, que inclui:

1) Hierarquias de responsabilidade e de responsabilização claramente definidas para toda a organização, incluindo a responsabilização direta do administrador encarregado da segurança;

[1] JO L 295 de 12.11.2010, p. 35.
[2] JO L 294 de 13.11.2007, p. 3.
[3] JO L 295 de 14.11.2007, p. 7.

▼B

2) Uma descrição da filosofia e dos princípios gerais definidos pelo operador no domínio da segurança, designados por política de segurança;

3) A identificação dos perigos para a segurança da aviação decorrentes das atividades do operador, a sua avaliação e a gestão dos riscos associados, incluindo a adoção de medidas de redução dos riscos e o controlo da eficácia dessas mesmas medidas;

4) Pessoal com formação e competências para desempenhar as suas funções;

5) A documentação de todos os principais processos do sistema de gestão, incluindo um processo de sensibilização do pessoal para as suas responsabilidades e o procedimento de alteração da documentação;

6) Uma função de controlo do cumprimento dos requisitos pertinentes por parte do operador. O controlo do cumprimento deve incluir um sistema de retorno de informação (*feedback*) sobre as constatações ao administrador responsável, de modo a, se necessário, garantir a aplicação efetiva de medidas corretivas; e

7) Os requisitos adicionais previstos nas subpartes pertinentes do presente anexo e de outros anexos aplicáveis;

b) O sistema de gestão deve corresponder à dimensão do operador e à natureza e complexidade das atividades desenvolvidas, tendo em conta os perigos e riscos que lhes estão associados.

**ORO.GEN.205 Atividades contratadas**

a) As atividades contratadas incluem todas as atividades abrangidas pelo âmbito da certificação do operador que sejam realizadas por outras organizações, elas próprias certificadas para o exercício dessas atividades ou, caso não estejam certificadas, que exerçam a sua atividade ao abrigo da aprovação do operador. Quando da contratação ou aquisição de qualquer serviço ou produto no âmbito da sua atividade, o operador deve assegurar o cumprimento dos requisitos aplicáveis;

b) Sempre que um operador certificado contrata parte da sua atividade a uma organização não certificada nos termos da presente parte para realizar essa atividade, a organização contratada exerce a atividade ao abrigo da aprovação do operador. A organização contratante garante o acesso da autoridade competente à organização contratada para verificar o cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis.

**ORO.GEN.210 Requisitos para o pessoal**

a) O operador nomeia um administrador responsável, com poderes para assegurar o financiamento e a realização de todas as atividades de acordo com os requisitos aplicáveis. O administrador responsável deve estabelecer e manter um sistema de gestão eficaz;

b) O operador nomeia uma pessoa ou grupo de pessoas responsáveis por garantir a manutenção do cumprimento dos requisitos aplicáveis. Essa(s) pessoa(s) responde(m), em última instância, perante o administrador responsável;

c) O operador deve dispor de pessoal qualificado suficiente para exercer as funções e realizar as atividades planeadas, de acordo com os requisitos aplicáveis;

▼B

d) O operador deve manter registos adequados da experiência, das qualificações e da formação do pessoal, de modo a demonstrar a conformidade com a alínea c);

e) O operador deve assegurar que todo o pessoal tem conhecimento das regras e procedimentos aplicáveis ao exercício da atividade.

**ORO.GEN.215 Requisitos para as instalações**

O operador deve dispor de instalações que permitam realizar e gerir todas as tarefas e atividades planeadas de acordo com os requisitos aplicáveis.

**ORO.GEN.220 Arquivo**

a) O operador deve estabelecer um sistema de arquivo que permita armazenar de forma adequada e rastrear de forma fiável todas as atividades desenvolvidas e cubra, em especial, todos os elementos indicados na secção ORO.GEN.200;

b) O formato dos registos deve ser especificado nos procedimentos do operador;

c) Os registos devem ser armazenados de modo a garantir a sua proteção contra danos, alterações e furto.

SUBPARTE COA

***CERTIFICAÇÃO COMO OPERADOR AÉREO***

**ORO.AOC.100 Pedido de certificado de operador aéreo**

a) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), antes de começar a realizar operações aéreas comerciais, o operador deve requerer e obter um certificado de operador aéreo (COA) emitido pela autoridade competente;

b) Para tal, o operador deve fornecer à autoridade competente as seguintes informações:

1) Nome oficial e designação comercial, morada e endereço postal do requerente;

2) Descrição da operação pretendida, incluindo os tipos e os números das aeronaves a operar;

3) Descrição do sistema de gestão, incluindo a estrutura organizacional;

4) Nome do administrador responsável;

5) Nomes das pessoas nomeadas nos termos da secção ORO.AOC.135, alínea a), incluindo as suas qualificações e experiência;

6) Cópia do manual de operações previsto na secção ORO.MLR.100; e

7) Uma declaração de que o requerente verificou e considerou conforme com os requisitos aplicáveis toda a documentação enviada à autoridade competente;

c) Os requerentes devem demonstrar à autoridade competente que:

1) Cumprem todos requisitos aplicáveis do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do presente anexo e do anexo IV (Parte-CAT), bem como do anexo V (Parte-SPA) ao presente regulamento, conforme aplicável;

([1]) JO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

▼B

2) Todas as aeronaves operadas dispõem de um certificado de aeronavegabilidade (CofA) em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003; e

3) A sua organização e gestão são adequadas e proporcionais à escala e ao âmbito das operações.

**ORO.AOC.105 Especificações operacionais e prerrogativas dos titulares de COA**

As prerrogativas dos operadores, incluindo as concedidas ao abrigo do anexo V (Parte-SPA), são as indicadas nas especificações operacionais, que constam do certificado.

**ORO.AOC.110 Contratos de locação**

*Todos os tipos de locação*

a) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, qualquer contrato de locação relativo a uma aeronave utilizada por um operador certificado ao abrigo da presente parte está sujeito à aprovação prévia da autoridade competente;

b) Os operadores certificados ao abrigo da presente parte só podem recorrer à locação de aeronaves com tripulação de transportadoras aéreas de países terceiros que não sejam abrangidas por uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005;

*Tomada em locação com tripulação («Wet lease-in»)*

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

1) O operador do país terceiro é titular de um COA válido emitido nos termos do anexo 6 da ICAO;

2) As normas de segurança do operador do país terceiro no que respeita à aeronavegabilidade permanente e às operações aéreas são equivalentes aos requisitos aplicáveis estabelecidos pelo Regulamento (CE) n.º 2042/2003 e pelo presente regulamento; e

3) A aeronave dispõe de um CofA normalizado, emitido em conformidade com o anexo 8 da ICAO;

*Tomada em locação sem tripulação («Dry lease-in»)*

d) O requerente de uma aprovação para tomada em locação de uma aeronave sem tripulação matriculada num país terceiro deve demonstrar à autoridade competente que:

1) Foi identificada uma necessidade operacional que não pode ser satisfeita através da locação de aeronaves matriculadas na UE;

2) O período da locação sem tripulação não excede sete meses em qualquer período de 12 meses consecutivos; e

3) É garantido o cumprimento dos requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 2042/2003;

*Cedência em locação sem tripulação («Dry lease-out»)*

e) O operador certificado em conformidade com a presente parte que pretenda ceder uma aeronave em locação sem tripulação deve requerer a aprovação prévia da autoridade competente. O pedido deve ser acompanhado de cópias do contrato de locação pretendido ou de uma descrição das disposições de locação, à exceção das disposições de natureza financeira, e de toda a documentação pertinente;

*Cedência em locação com tripulação («Wet lease-out»)*

f) O operador certificado ao abrigo da presente parte deve previamente notificar à autoridade competente a cedência em locação de aeronaves com tripulação.

▼B

**ORO.AOC.115 Acordos de partilha de códigos**

a) Sem prejuízo dos requisitos da UE aplicáveis aos operadores e às aeronaves de países terceiros no que respeita à segurança, um operador certificado em conformidade com a presente parte só pode concluir um acordo de partilha de códigos com um operador de um país terceiro após ter:

1) Verificado que o operador do país terceiro cumpre as normas aplicáveis da ICAO; e

2) Fornecido à autoridade competente informações documentadas que permitam a essa autoridade cumprir o disposto na secção ARO.OPS.105;

b) Aquando da aplicação do acordo de partilha de códigos, o operador deve monitorizar e efetuar avaliações periódicas do cumprimento permanente das normas da ICAO aplicáveis por parte do operador do país terceiro;

c) O operador certificado em conformidade com a presente parte não pode vender nem emitir bilhetes para um voo operado por um operador de um país terceiro se esse operador for objeto de uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 ou deixar de cumprir as normas da ICAO aplicáveis.

**ORO.AOC.120 Autorização para ministrar formação de tripulante de cabina ou emitir certificados de tripulante de cabina**

a) Antes de ministrar a formação requerida no anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 290/2012, o operador deve solicitar e obter a aprovação da autoridade competente. Para o efeito, o requerente deve demonstrar o cumprimento dos requisitos aplicáveis em matéria de organização e de conteúdos formativos estabelecidos nas secções CC.TRA.215 e CC.TRA.220 do anexo e fornecer à autoridade competente:

1) A data prevista de início da atividade;

2) Os dados pessoais e as qualificações dos instrutores, tendo em conta a sua relevância para os módulos a ministrar;

3) O(s) nome(s) e endereço(s) do(s) estabelecimento(s) onde é ministrada a formação;

4) Uma descrição das instalações, métodos de formação, manuais e dispositivos representativos a utilizar; e

5) Os planos e programas conexos relativos ao curso de formação.

b) Se, nos termos do anexo VI (Parte-ARA), secção ARA.CC.200, do Regulamento (UE) n.º 290/2012, um Estado-Membro decidir que os operadores podem ser autorizados a emitir certificados de tripulante de cabina, além de cumprirem o disposto na alínea a), os requerentes devem:

1) Demonstrar à autoridade competente que:

i) a organização dispõe da capacidade e do nível de responsabilidade necessário para exercer a atividade,

ii) os examinadores têm as qualificações necessárias e não apresentam conflitos de interesse; e

2) Definir os procedimentos e as condições específicas de:

i) realização do exame previsto na secção CC.TRA.220,

ii) emissão de certificados de tripulante de cabina, e

▼B

iii) fornecimento à autoridade competente de toda a informação e documentação pertinente relacionada com os certificados a emitir e com os respetivos titulares, para efeitos de arquivo, supervisão e fiscalização pela autoridade em causa;

c) As aprovações referidas nas alíneas a) e b) são descritas nas especificações operacionais.

**ORO.AOC.125 Operações não comerciais de aeronaves enumeradas nas especificações operacionais pelo titular de um COA**

▼M1

a) Os titulares de COA podem realizar operações não comerciais com aeronaves de outra forma utilizadas para operações de transporte aéreo comercial que constem das especificações de operação do seu COA, desde que o operador:

1) Descreva detalhadamente as referidas operações no manual de operações, e inclua:

i) A definição dos requisitos aplicáveis;

ii) A identificação clara das eventuais diferenças entre os procedimentos operacionais utilizados nas operações comerciais e não comerciais;

iii) A forma de garantir que todo o pessoal envolvido nas operações está plenamente familiarizado com os procedimentos associados;

2) Apresente à autoridade competente, para aprovação prévia, as diferenças identificadas entre os procedimentos operacionais referidos na alínea a), ponto 1), subalínea ii).

b) Os titulares de COA que realizam as operações a que se refere a alínea a) não são obrigados a apresentar uma declaração em conformidade com o disposto na presente parte.

▼B

**ORO.AOC.130 Monitorização de dados de voo – aviões**

a) O operador deve estabelecer e manter um sistema de monitorização dos dados de voo, que devem ser integrados no respetivo sistema de gestão, dos aviões com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 27 000 kg;

b) O sistema de monitorização dos dados de voo não deve ser punitivo e deve conter salvaguardas adequadas para proteger a(s) fonte(s) de dados.

**ORO.AOC.135 Requisitos para o pessoal**

a) Nos termos da secção ORO.GEN.210, alínea b), o operador deve nomear as pessoas responsáveis pela gestão e supervisão das seguintes áreas:

1) Operações de voo;

2) Formação da tripulação;

3) Operações no solo; e

4) Aeronavegabilidade permanente, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2042/2003;

b) *Adequação e competência do pessoal*

1) O operador deve empregar pessoal suficiente para as operações planeadas no solo e em voo.

▼B

2) Todo o pessoal destacado, ou diretamente envolvido, em operações de voo e no solo deve:

i) ter formação adequada,

ii) demonstrar as suas capacidades no desempenho das funções que lhe foram atribuídas, e

iii) ter consciência das suas responsabilidades e da relação existente entre as suas obrigações e as operações no seu todo;

c) *Supervisão do pessoal*

1) O operador deve nomear um número suficiente de supervisores do pessoal, tendo em conta a sua estrutura organizacional e o número de pessoas empregadas.

2) Deve ser definidas as obrigações e responsabilidades dos supervisores e adotadas todas as medidas necessárias para garantir que estes podem cumprir as suas responsabilidades de supervisão.

3) A supervisão da tripulação e do pessoal afeto às operações deve ser levada a cabo por pessoas com a experiência adequada e as qualificações necessárias para garantir o cumprimento das normas especificadas no manual de operações.

**ORO.AOC.140 Requisitos para as instalações**

Nos termos da secção ORO.GEN.215, o operador deve:

a) Utilizar instalações de assistência em terra adequadas, de modo a assegurar a assistência dos seus voos em condições de segurança;

b) Manter infraestruturas de apoio operacional na base principal de operações, adaptadas à área e ao tipo de operações; e

c) Garantir que a zona de trabalho disponível em cada base operacional é suficiente para o pessoal cujas ações possam afetar a segurança das operações de voo. É conveniente ter em conta as necessidades do pessoal de terra, bem como do pessoal responsável pelo controlo operacional, pela conservação, pela apresentação de registos essenciais e pelo planeamento de voo pela tripulação.

**ORO.AOC.150 Requisitos para a documentação**

a) O operador deve tomar providências no sentido da produção de manuais e de toda a documentação necessária, bem como das respetivas alterações;

b) O operador deve dispor de capacidade para distribuir prontamente instruções operacionais e outras informações.

▼M1

SUBPARTE DEC

***DECLARAÇÃO***

***ORO.DEC.100 Declaração***

Os operadores não comerciais de aeronaves a motor complexas devem:

a) Fornecer à autoridade competente toda a informação pertinente antes de dar início às operações, usando o formulário constante do apêndice I do presente anexo;

b) Comunicar à autoridade competente a lista dos meios alternativos de conformidade utilizados;

c) Manter a conformidade com os requisitos aplicáveis e com as informações prestadas na declaração;

▼M1

d) Notificar prontamente a autoridade competente de quaisquer alterações à declaração prestada ou meios de conformidade utilizados, apresentando uma declaração alterada, de acordo com o formulário constante do apêndice I do presente anexo; e

e) Notificar a autoridade competente da cessação das operações.

▼B

SUBPARTE MLR

*MANUAIS, CADERNETAS E REGISTOS*

**ORO.MLR.100 Manual de Operações – disposições gerais**

a) O operador deve estabelecer um manual de operações (OM), conforme especificado no anexo IV, ponto 8.b., do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

▼M1

b) O conteúdo do manual de operações deve refletir os requisitos estabelecidos no presente anexo, bem como nos anexos IV (Parte-CAT), V (Parte-SPA) e VI (Parte-NCC), conforme aplicável, não devendo colidir com as condições indicadas nas especificações de operação constantes do certificado de operador aéreo (COA) ou com a declaração e respetiva lista de aprovações específicas, conforme aplicável;

▼B

c) O OM pode ser editado em partes separadas;

d) O pessoal operacional deve dispor de um acesso fácil às partes do OM aplicáveis ao exercício das suas funções;

e) O OM deve ser atualizado. O pessoal deve ser informado das alterações aplicáveis ao exercício das suas funções;

f) Deve ser fornecido a todos os tripulantes uma cópia pessoal das partes do OM pertinentes para o desempenho das suas funções. O pessoal deve manter o manual de operações, ou as suas partes pertinentes, atualizado com as alterações ou revisões fornecidas pelo operador;

g) Para os titulares de COA:

1) Em caso de alterações sujeitas a notificação de acordo com as secções ORO.GEN.115, alínea b) e ORO.GEN.130, alínea c), o operador deve submeter à autoridade competente as alterações pretendidas, previamente à data de aplicação; e

2) Em caso de alteração dos procedimentos associados a elementos que obriguem à aprovação prévia de acordo com a secção ORO.GEN.130, a aprovação deve ser obtida previamente à introdução da alteração;

h) Sem prejuízo do disposto na alínea g), se for necessário efetuar alterações ou revisões imediatas, por razões da segurança, estas podem ser publicadas e imediatamente aplicadas, desde que tenha sido apresentado o indispensável pedido de aprovação;

i) O operador deve incorporar todas as alterações e revisões requeridas pela autoridade competente;

j) O operador deve garantir que as informações colhidas nos documentos aprovados, bem como quaisquer alterações às mesmas, são corretamente refletidas no OM. Tal não impede o operador de publicar no OM dados e procedimentos mais conservadores;

▼B

k) O operador deve assegurar que todo o pessoal compreende a língua em que foram redigidas as partes do manual de operações que dizem diretamente respeito às suas obrigações e responsabilidades. O conteúdo do OM deve ser apresentado num formato que permita a sua fácil utilização e respeite princípios relacionados com fatores humanos.

**ORO.MLR.101 ►M1 Manual de operações – estrutura para o transporte aéreo comercial ◄**

A estrutura de base do OM é a seguinte:

a) Parte A: Disposições gerais/de base, incluindo todas as políticas operacionais que não estejam relacionadas com o tipo de aeronave, instruções e procedimentos;

b) Parte B: Questões ligadas à operação de aeronaves, incluindo todas as instruções e procedimentos relacionados com o tipo de aeronave, tendo em conta as diferenças entre tipos/classes, variantes ou aeronaves específicas utilizadas pelo operador;

c) Parte C: Operações de transporte aéreo comercial, incluindo as instruções e informações sobre rotas/objetivos/áreas e aeródromos/locais de operação;

d) Parte D: Formação, incluindo todas as instruções relacionadas com a formação do pessoal necessárias para a segurança das operações.

**ORO.MLR.105 Lista de equipamento mínimo**

▼M2

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

b) A MEL e as suas alterações devem ser aprovadas pela autoridade competente;

c) O operador altera a MEL após qualquer modificação aplicável da MMEL, dentro de um prazo razoável;

d) Além da lista de elementos, a MEL deve incluir:

1) Um preâmbulo, incluindo orientações e definições para a tripulação de voo e o pessoal de manutenção que a utiliza;

2) O estado do processo de revisão da MMEL, na base da MEL, e o estado do processo de revisão da MEL;

3) O âmbito, a abrangência e a finalidade da MEL;

e) O operador deve:

1) Estabelecer intervalos para retificação relativamente a cada um dos instrumentos, equipamentos ou funções inoperacionais que constam da MEL. O intervalo para retificação constante da MEL não deve ser menos restritivo do que o intervalo para retificação correspondente da MMEL;

2) Estabelecer um programa de retificação efetivo;

3) Só realizar operações com a aeronave após o termo do intervalo para retificação especificado na MEL, quando:

i) a anomalia tiver sido corrigida, ou

ii) o intervalo para retificação tiver sido alargado nos termos da alínea f);

f) Sob reserva da aprovação pela autoridade competente, o operador pode aplicar um procedimento que permita um alargamento único dos intervalos para retificação das categorias B, C e D, desde que:

1) O alargamento do intervalo para retificação cumpra o disposto na MMEL para o tipo de aeronave;

▼B

2) O alargamento do intervalo para retificação tenha, no máximo, a mesma duração que o intervalo para retificação especificado na MEL;

3) O alargamento do intervalo para retificação não seja usado como uma forma normal de retificar elementos da MEL e apenas seja usado em situações que escapem ao controlo do operador e impeçam a introdução de uma retificação;

4) O operador estabeleça uma descrição das obrigações e responsabilidades específicas para controlar os alargamentos;

5) A autoridade competente seja notificada de qualquer alargamento do intervalo para retificação aplicável; e

6) Seja estabelecido um plano para efetuar a retificação no mais curto espaço de tempo possível;

g) O operador deve estabelecer os procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MEL, tendo em conta os procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MMEL. Esses procedimentos devem fazer parte do manual do operador ou da MEL;

h) O operador deve alterar os procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MEL após qualquer alteração aplicável aos procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MMEL;

i) Salvo disposição em contrário na MEL, o operador deve completar:

1) Os procedimentos operacionais referenciados na MEL quando realizar operações com o elemento da lista inoperacional e/ou planear fazê-lo; e

2) Os procedimentos de manutenção referenciados na MEL antes de realizar operações com o elemento da lista inoperacional;

j) Sem prejuízo da concessão, caso a caso, de uma aprovação específica pela autoridade competente, o operador pode realizar operações com uma aeronave cujos instrumentos estejam inoperacionais, com peças de equipamento ou funções fora das limitações da MEL, mas dentro das limitações da MMEL, desde que:

▼M2

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

▼B

2) Essa aprovação não seja utilizada como uma forma normal de realizar operações fora das limitações da MEL aprovada e apenas seja usada nas situações que escapam ao controlo do operador e impedem o cumprimento da MEL;

3) O operador estabeleça uma descrição das obrigações e das responsabilidades para controlar a operação da aeronave ao abrigo dessa aprovação; e

4) Seja estabelecido um plano de reparação dos instrumentos, peças de equipamento ou funções inoperacionais ou de retoma das operações da aeronave de acordo com as limitações da MEL no mais curto espaço de tempo possível.

**ORO.MLR.110 Diário de bordo**

Os dados relativos à aeronave, à tripulação e à viagem devem ser registados relativamente a cada voo, ou série de voos, num diário de bordo da viagem, ou equivalente.

▼B

**ORO.MLR.115 Arquivo**

▼M1

a) Os registos enumerados a seguir devem ser conservados por um período mínimo de 5 anos:

1) No caso dos operadores CAT, os registos das atividades referidas na subsecção ORO.GEN.200;

2) No caso das operações não comerciais com aeronaves a motor complexas, uma cópia da declaração do operador, os dados das aprovações e o manual de operações.

▼B

b) As informações indicadas abaixo, utilizadas na preparação e realização de um voo, bem como os relatórios que lhes estão associados, devem ser conservados durante um período de três meses:

1) Plano de voo operacional, quando aplicável;

2) Aviso(s) à aviação (NOTAM) e documentação de informação dos serviços de informação aeronáutica específicos às rotas, se publicados pelo operador;

3) Documentação sobre massa e centragem;

4) Notificação de cargas especiais, incluindo informação, por escrito, ao comandante/piloto-comandante sobre mercadorias perigosas;

5) Diário de bordo ou equivalente; e

6) Relatório(s) de voo com os detalhes de qualquer ocorrência ou evento que o comandante/piloto-comandante considera necessário comunicar ou registar;

c) Os registos do pessoal devem ser conservados pelos períodos indicados abaixo:

| | |
|---|---|
| Licença de tripulante de voo e certificado de tripulante de cabina | Enquanto o tripulante exercer as prerrogativas constantes da licença ou do certificado para o operador da aeronave |
| Formação, controlos e qualificações da tripulação | três anos |
| Registo da experiência recente da tripulação | 15 meses |
| Rotas e aeródromos/funções e domínios de competência da tripulação, conforme o caso | três anos |
| Formação sobre mercadorias perigosas, conforme aplicável | três anos |
| Registos da formação/qualificação de outro pessoal para o qual seja necessário um programa de formação | dois últimos registos de formação |

d) O operador deve:

1) Manter registos de todas as ações de formação e controlos realizados, bem como das qualificações dos tripulantes, conforme previsto na Parte-ORO; e

2) Disponibilizar esses registos, a pedido, aos tripulantes em causa;

▼B

e) O operador deve conservar a informação usada para preparar e criar os registos do voo e da formação do pessoal, mesmo que deixe de ser o operador da aeronave ou o empregador do tripulante em causa, dentro dos limites temporais indicados na alínea c);

f) Se um tripulante passar a prestar serviços a outro operador, o primeiro operador deve disponibilizar ao segundo os registos relativos ao tripulante em causa, dentro do limite temporal indicado na alínea c).

SUBPARTE SEC

***SEGURANÇA***

**ORO.SEC.100.A Segurança da cabina de pilotagem – aviões**

a) No caso dos aviões equipados com porta de cabina de pilotagem, esta deve poder ser trancada, devendo ser previstos meios que permitam à tripulação de cabina comunicar com a tripulação de voo em caso de atividade suspeita ou de falhas na segurança da cabina;

b) Os aviões de passageiros com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 45 500 kg ou com uma MOPSC superior a 60 lugares, afetos ao transporte comercial, devem estar equipados com uma porta de cabina de pilotagem aprovada, que possa ser trancada e destrancada a partir de qualquer dos postos de pilotagem e seja concebida para cumprir os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis;

c) Nos aviões equipados com uma porta de cabina de pilotagem em conformidade com a alínea b):

1) A porta deve ser fechada antes de os motores serem colocados em marcha para a descolagem e trancada sempre que exigido pelos procedimentos de segurança ou pelo piloto-comandante até o(s) motor(es) sere(m) desligado(s) após a aterragem, exceto quando considerado necessário para permitir a entrada ou saída de pessoas autorizadas, em conformidade com os programas nacionais de segurança da aviação civil; e

2) Devem ser criados meios para monitorizar, a partir de qualquer dos postos de pilotagem, toda a zona exterior da porta da cabina de pilotagem, de modo a identificar as pessoas que solicitam a entrada na cabina e detetar comportamentos suspeitos ou potenciais ameaças.

**ORO.SEC.100.H Segurança da cabina de pilotagem – helicópteros**

Se instalada, a porta da cabina de pilotagem dos helicópteros de transporte de passageiros deve poder ser trancada a partir de dentro da referida cabina, de modo a impedir o acesso não autorizado.

SUBPARTE FC

***TRIPULAÇÃO DE VOO***

**ORO.FC.005 Âmbito**

▼M1

A presente subparte estabelece os requisitos a cumprir pelo operador no que respeita à formação, à experiência e às qualificações da tripulação de voo e inclui:

1) Uma secção 1, que estabelece os requisitos comuns aplicáveis às operações não comerciais de aeronaves a motor complexas e às operações de transporte aéreo comercial;

2) Uma secção 2, que estabelece os requisitos adicionais aplicáveis a operações de transporte aéreo comercial.

▼M1

*SECÇÃO 1*

***Requisitos comuns***

▼B

**ORO.FC.100 Composição da tripulação de voo**

a) A composição da tripulação de voo e o número de tripulantes de voo nos postos previstos para o efeito não devem ser inferiores aos mínimos especificados no manual de voo da aeronave ou nas restrições operacionais prescritas para a aeronave;

b) Sempre que requerido pelo tipo de operação, a tripulação de voo deve incluir um número adicional de tripulantes, que não poderá ser inferior ao especificado no manual de operações;

c) Os tripulantes de voo devem ser titulares de uma licença e de qualificações emitidas ou reconhecidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão ([1]), adequadas às funções que lhes são atribuídas;

d) Os tripulantes de voo podem ser substituídos durante o voo, nas suas funções aos comandos, por outros tripulantes devidamente qualificados para o efeito;

e) Ao contratar tripulantes de voo que prestam serviços por conta própria ou a tempo parcial, o operador deve certificar-se de que estes cumprem todos os requisitos aplicáveis da presente subparte e das partes pertinentes do anexo I (Parte-FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, nomeadamente no que respeita à experiência recente, tendo em conta o conjunto dos serviços prestados a outros operadores, com vista a determinar, em especial:

1) Os tipos ou variantes de aeronaves operados; e

2) As limitações em matéria de tempos de voo e de serviço aplicáveis e os requisitos em matéria de repouso.

**ORO.FC.105 Designação como piloto-comandante/comandante**

a) Nos termos do anexo IV, ponto 8.e, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, o operador deve designar, de entre os membros da tripulação de voo, um piloto com a qualificação de piloto-comandante, de acordo com o anexo I (Parte-FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, ►M1 como piloto-comandante ou, nas operações de transporte aéreo comercial, como comandante; ◄

b) O operador só pode designar um tripulante de voo como piloto-comandante/comandante se este tiver:

1) O nível mínimo de experiência especificado no manual de operações;

2) Conhecimento adequado da rota ou área a sobrevoar e dos aeródromos a utilizar, incluindo dos aeródromos alternativos, bem como das instalações e dos procedimentos a aplicar;

3) No caso das operações com tripulações múltiplas, concluído um curso de comando ministrado pelo operador, se passar da categoria de copiloto para a de piloto-comandante/comandante;

c) O piloto-comandante/comandante ou piloto em quem possa ser delegada a condução do voo deve ter concluído uma formação inicial de familiarização com a rota ou área a sobrevoar, bem como com os aeródromos, as instalações e os procedimentos a aplicar. Para manter atualizados os conhecimentos sobre a rota/área e sobre o aeródromo, deve efetuar pelo menos uma operação nessa rota ou área ou com destino a esse aeródromo em cada período de 12 meses;

([1]) JO L 311 de 25.11.2011, p. 1.

▼B

d) No caso dos aviões da classe de desempenho B que realizam operações de transporte aéreo comercial em condições diurnas de voo visual (VFR), a alínea c) não se aplica.

**ORO.FC.110 Técnico de voo**

Sempre que, num projeto de avião, esteja previsto um posto de técnico de voo separado, a tripulação de voo deve incluir um tripulante devidamente qualificado nos termos da regulamentação nacional aplicável.

**ORO.FC.115 Formação em gestão de tripulações (CRM)**

a) Antes de participar em operações, o tripulante de voo deve ter recebido formação em CRM, adequada às funções a desempenhar, conforme especificado no manual de operações;

b) A formação sobre o tipo ou classe de aeronave e a formação periódica, bem como o curso de comando, devem incluir módulos de formação em CRM.

**ORO.FC.120 Formação de conversão do operador**

a) No caso das operações com aviões ou helicópteros, os tripulantes de voo devem completar a formação de conversão do operador antes de começarem a efetuar voos de linha não supervisionados, nos seguintes casos:

1) Mudança de aeronave, que exija uma nova qualificação de tipo ou classe;

2) Mudança de operador;

b) O curso de conversão do operador deve incluir formação sobre o equipamento da aeronave, conforme pertinente para as funções a desempenhar pelo tripulante de voo.

**ORO.FC.125 Formação em diferenças e formação de familiarização**

a) Os tripulantes de voo devem completar uma formação em diferenças ou de familiarização, conforme previsto no anexo I (Parte-FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, e em caso da mudança de equipamento ou de procedimentos que exijam a aquisição de conhecimentos adicionais sobre os tipos ou variantes correntemente operados;

b) O manual de operações deve especificar em que circunstâncias é necessário concluir uma formação em diferenças ou de familiarização.

**ORO.FC.130 Formação periódica e controlos**

a) Os tripulantes de voo devem concluir, todos os anos, uma formação periódica de voo e de assistência em terra pertinente para o tipo ou variante de aeronave em que desempenham funções, incluindo sobre a localização e o manuseamento de todos os equipamentos de emergência e de segurança;

b) Os tripulantes de voo devem efetuar provas periódicas para comprovar a sua competência para aplicar os procedimentos normais, anormais e de emergência.

**ORO.FC.135 Qualificação de piloto para operar em qualquer dos postos de pilotagem**

Os tripulantes de voo com possibilidade de ser nomeados para realizar operações em qualquer dos postos de pilotagem devem completar a formação e os controlos adequados, conforme indicado no manual de operações.

▼B

**ORO.FC.140 Operação em mais de um tipo ou variante**

▼M2

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;

▼B

b) O manual de operações deve especificar os procedimentos adequados e/ou as restrições operacionais no caso das operações realizadas em mais de um tipo ou variante de aeronave.

**ORO.FC.145 Formação**

a) A formação prevista na presente subparte deve ser ministrada:

1) em conformidade com os programas e planos de formação estabelecidos pelo operador no manual de operações;

2) por pessoal devidamente qualificado. No caso da formação e dos controlos de voo e em simulador de voo, o pessoal que ministra a formação e efetua os controlos deve ser qualificado nos termos do anexo I (Parte-FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;

▼M2

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;

▼B

c) ►M1 No caso das operações de transporte aéreo comercial, os ◄ programas de formação e de controlo, incluindo os planos e a utilização de dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD), devem ser aprovados pela autoridade competente;

d) Os FSTD devem ser réplicas o mais aproximadas possível das aeronaves utilizadas pelo operador. As diferenças entre os FSTD e as aeronaves devem ser descritas e tratadas numa sessão de informação ou ação de formação, conforme adequado;

e) O operador deve instituir um sistema para monitorização adequada das alterações aos FSTD e garantir que essas alterações não afetam a adequação dos programas de formação.

▼M1

*SECÇÃO 2*

***Requisitos adicionais para as operações de transporte aéreo comercial***

▼B

**ORO.FC.200 Composição da tripulação de voo**

a) A tripulação de voo não deve incluir mais de um tripulante inexperiente;

b) O comandante pode delegar o comando do voo noutro piloto devidamente qualificado, em conformidade com o anexo I (Parte-FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, desde que sejam cumpridos os requisitos da secção ORO.FC.105, alíneas b), pontos 1) e 2), e c);

c) No caso das operações de aviões de acordo com regras de voo por instrumentos (IFR) e dos voos noturnos devem ser cumpridos requisitos específicos:

1) A tripulação de voo mínima deve ser composta por dois pilotos para todos os aviões turbo-hélice com uma configuração operacional máxima (MOPSC) superior a nove lugares de passageiros e para todos os aviões turborreactor.

▼B

2) Os aviões não abrangidos pela alínea c), ponto 1), podem efetuar operações com uma tripulação mínima composta por dois pilotos, salvo se forem cumpridos os requisitos da secção ORO.FC.202, caso em que podem efetuar operações monopiloto;

d) No caso das operações de helicópteros devem ser cumpridos requisitos específicos:

1) Nas operações de helicópteros com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros e nas operações IFR de helicópteros com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros:

i) a tripulação de voo mínima deve ser composta por dois pilotos, e

ii) o comandante deve ser titular de uma licença de piloto de linha aérea (helicópteros) (ATPL(H)) e de uma qualificação de voo por instrumentos emitidas em conformidade com o anexo I (Parte-FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

2) As operações não abrangidas pela alínea d), ponto 1), podem ser monopiloto no caso dos voos IFR ou noturnos, desde que sejam cumpridos os requisitos definidos na secção ORO.FC.202.

**ORO.FC.A.201 Substituição de tripulantes de voo durante o voo**

a) O comandante pode delegar a condução do voo:

1) Noutro comandante qualificado; ou

2) Exclusivamente no caso das operações acima do nível de voo (FL) 200, num piloto com as seguintes qualificações mínimas:

i) ATPL,

ii) formação de conversão e controlos, incluindo a formação de qualificação de tipo, conforme previsto na secção ORO.FC.220,

iii) toda a formação periódica e controlos previstos nas secções ORO.FC.230 e ORO.FC.240,

iv) competência para as rotas/áreas e aeródromos, de acordo com a secção ORO.FC.105;

b) O copiloto pode ser substituído por:

1) Outro piloto devidamente qualificado;

2) Exclusivamente no caso das operações acima de FL 200, um copiloto de cruzeiro substituto com as seguintes qualificações mínimas:

i) licença de piloto comercial (CPL) válida, com uma qualificação de voo por instrumentos,

ii) formação de conversão e controlos, incluindo a formação de qualificação de tipo, de acordo com a secção ORO.FC.220, exceto o requisito para a formação em operações de descolagem e de aterragem,

iii) formação periódica e controlos, de acordo com a secção ORO.FC.230, exceto o requisito para a formação em operações de descolagem e de aterragem;

c) Um técnico de voo pode ser substituído em voo por um tripulante de voo devidamente qualificado em conformidade com as regras nacionais aplicáveis.

▼B

**ORO.FC.202 Operações IFR ou noturnas monopiloto**

Para poderem ser realizadas operações IFR ou noturnas com uma tripulação de voo mínima composta por um único piloto, conforme previsto na secção ORO.FC.200, alíneas c), ponto 2), e d), ponto 2), devem ser cumpridos os seguintes requisitos:

a) O operador deve incluir, no manual de operações, um programa de formação periódica e de conversão de pilotos, que inclua os requisitos adicionais para operações monopiloto. O piloto deve concluir uma formação sobre os procedimentos do operador, em especial nas seguintes matérias:

1) Gestão da unidade propulsora e procedimentos de emergência;

2) Utilização das listas de verificação normal, anormal e de emergência;

3) Comunicação com os serviços de controlo de tráfego aéreo (ATC);

4) Procedimentos de partida e de aproximação;

5) Gestão do piloto automático, se aplicável;

6) Documentação simplificada em voo;

7) Gestão de tripulações, no caso das operações monopiloto;

b) Os controlos periódicas previstos na secção ORO.FC.230 devem ser efetuados no âmbito de operações monopiloto, no tipo ou classe de aeronave em causa, num ambiente representativo da operação;

c) No que diz respeito às operações IFR com aviões, o piloto deve:

1) Ter um mínimo de 50 horas de voo IFR, no tipo ou classe de avião pertinente, das quais 10 horas como comandante; e

2) Ter efetuado, nos 90 dias precedentes e no tipo ou classe de avião pertinente:

i) cinco voos IFR, incluindo três aproximações por instrumentos, no âmbito de operações monopiloto, ou

ii) um teste de aproximação por instrumentos IFR;

d) No que diz respeito às operações noturnas, o piloto deve:

1) Ter um mínimo de 15 horas de voo noturno, que podem ser incluídas nas 50 horas de voo IFR indicadas na alínea c), ponto 1); e

2) Ter efetuado nos 90 dias precedentes e no tipo ou classe de avião pertinente:

i) três descolagens e aterragens noturnas no âmbito de operações monopiloto, ou

ii) um teste de descolagem e aterragem noturnas;

e) No que diz respeito às operações IFR com helicópteros, o piloto deve:

1) Ter 25 horas de experiência de voo IFR no ambiente operacional pertinente; e

2) Ter 25 horas de experiência de voo no âmbito de operações monopiloto no tipo de helicóptero específico, aprovado para operações IFR monopiloto, das quais 10 horas podem ser voos com supervisão, incluindo cinco setores de voos IFR de linha com supervisão, aplicando os procedimentos para as operações monopiloto; e

▼B

3) Ter efetuado, nos 90 dias precedentes:

i) cinco voos IFR no âmbito de operações monopiloto, incluindo três aproximações por instrumentos, num helicóptero aprovado para o efeito, ou

ii) um teste com aproximação por instrumentos IFR no âmbito de operações monopiloto no tipo de helicóptero, dispositivo de treino de voo (FTD) ou simulador de voo completo (FFS) pertinentes.

**ORO.FC.205 Curso de comando**

a) Para as operações de aviões e helicópteros, o curso de comando deve incluir no mínimo os seguintes módulos:

1) Formação num FSTD, incluindo formação de voo orientada para os voos de linha (LOFT) e/ou treino de voo;

2) Controlo de proficiência do operador, enquanto comandante;

3) Formação sobre as responsabilidades de comando;

4) Formação de voo de linha como comandante, com supervisão, num mínimo de:

i) 10 setores de voo, no caso dos aviões, e

ii) 10 horas, incluindo pelo menos 10 setores de voo, no caso dos helicópteros;

5) Realização de uma prova de voo de linha como comandante e demonstração de um nível adequado de conhecimento das rotas ou áreas a sobrevoar e dos aeródromos a utilizar, incluindo dos aeródromos alternativos, das instalações e dos procedimentos a aplicar; e

6) Formação em gestão de tripulações.

**ORO.FC.215 Formação inicial em gestão de tripulações (CRM) ministrada pelo operador**

a) Antes de começarem a efetuar voos de linha não supervisionados, os tripulantes de voo devem concluir uma formação inicial em CRM;

b) A formação inicial CRM deve ser conduzida, no mínimo, por um instrutor de CRM devidamente qualificado, que pode ser assistido por especialistas para abordarem questões específicas;

c) Se os tripulantes de voo não tiverem previamente recebido formação teórica em fatores humanos a nível de ATPL, devem previamente completar, ou realizar em combinação com a formação inicial em CRM, uma formação teórica ministrada pelo operador e baseada no plano de formação ATPL relativo aos comportamentos humanos e às suas limitações, conforme estabelecido no anexo I (Parte-FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

**ORO.FC.220 Formação de conversão e controlos do operador**

a) A formação CRM deve ser integrada no curso de formação de conversão do operador;

b) Após terem iniciado o curso de conversão do operador, os tripulantes de voo não devem ser destacados para desempenhar funções de voo noutros tipos ou classes de aeronaves até completarem ou terminarem o curso. Os tripulantes de bordo que apenas realizam operações com aviões da classe de desempenho B podem ser destacados para voos de outros tipos de aviões da classe de desempenho B durante os cursos de conversão na medida do necessário para prossecução das operações;

c) A quantidade de formação requerida pelo tripulante de voo no âmbito do curso de conversão do operador deve ser determinada de acordo com as normas aplicáveis em matéria de qualificação e experiência especificadas no manual de operações, tendo em conta a formação e a experiência prévia do tripulante;

▼B

d) O tripulante de voo deve passar:

1) No controlo de proficiência do operador e efetuar a formação sobre equipamento de segurança e de emergência e os respetivos controlos, antes de começar a efetuar voos de linha com supervisão (LIFUS); e

2) Na prova de voo de linha após ter concluído voos de linha com supervisão. Para os aviões da classe de desempenho B, os voos de linha com supervisão (LIFUS) podem ser realizados em qualquer avião da classe aplicável;

▼M2

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.

▼B

**ORO.FC.230 Formação periódica e controlos**

a) Os tripulantes de voo devem completar a formação periódica e os controlos pertinentes para o tipo ou variante de aeronave em que prestam serviço;

b) *Controlo de proficiência do operador*

1) Os tripulantes de voo devem submeter-se aos controlos de proficiência do operador como parte do complemento normal de formação da tripulação para comprovar a sua competência para aplicarem os procedimentos normais, anormais e de emergência.

2) Nos casos em que o tripulante de voo é designado para operações IFR, os controlos de proficiência do operador devem ser efetuados sem referência visual exterior, conforme adequado.

3) Os controlos de proficiência do operador têm uma validade de seis meses. No caso das operações VFR diurnas de aviões da classe de desempenho B durante períodos não superiores a oito meses consecutivos, é suficiente um controlo de proficiência do operador. O controlo de proficiência deve ser efetuado antes de começar a realizar operações de transporte aéreo comercial.

▼B

4) Os tripulantes de voo afetos a operações diurnas em rotas navegadas com referências visuais terrestres com helicópteros a motor não complexos podem concluir o controlo de proficiência do operador em apenas um dos tipos em causa. O controlo de proficiência do operador deve ser efetuado no tipo de aparelho que não for controlado há mais tempo. Os tipos de helicópteros em causa, passíveis de serem agrupados para efeitos do controlo de proficiência do operador, devem constar do manual de operações.

5) Sem prejuízo do disposto na secção ORO.FC.145, alínea a), subalínea 2), para as operações realizadas no período diurno com helicópteros a motor não complexos em rotas navegadas com referências visuais terrestres e com aviões da classe de desempenho B, o controlo pode ser efetuado por um comandante devidamente qualificado, nomeado pelo operador, com formação nas matérias e em avaliação de competências CRM. O operador deve informar a autoridade competente sobre as pessoas nomeadas.

c) *Prova de voo de linha*

1) Cada tripulante de voo deve efetuar uma prova de voo de linha a bordo da aeronave para demonstrar a sua competência na condução das operações de voos de linha normais descritas no manual de operações. O período de validade da prova de voo de linha é de 12 meses.

2) Sem prejuízo do disposto na secção ORO.FC.145, alínea a), subalínea 2), as provas de voo de linha podem ser conduzidas por um comandante devidamente qualificado, nomeado pelo operador, com formação nas matérias e em avaliação de competências CRM;

d) *Formação sobre equipamento de segurança e de emergência e controlos*

Os tripulantes de voo devem completar uma formação e passar nos controlos relativamente à localização e utilização do equipamento de segurança e de emergência transportado a bordo. Os controlos relativos ao equipamento de segurança e de emergência têm um período de validade de 12 meses;

e) *Formação em CRM*

1) Todas as fases adequadas da formação periódica devem integrar módulos de CRM.

2) Os tripulantes de voo devem efetuar uma formação em CRM composta por módulos específicos. Os temas mais importantes da formação em CRM devem constar de sessões de formação por módulos distribuídos tão uniformemente quanto possível por cada período de três anos;

f) Os tripulantes de voo devem receber formação em terra e em voo num FSTD ou numa aeronave, ou uma combinação da formação num FSTD e numa aeronave, no mínimo de 12 em 12 meses;

g) Os prazos de validade indicados na alínea b), ponto 3), e nas alíneas c) e d), começam a contar a partir do final do mês em que foi efetuado o controlo;

h) Quando a formação ou os controlos requeridos acima forem realizados nos três últimos meses de validade da formação, o novo prazo de validade começa a contar a partir da data de termo inicial.

▼B

**ORO.FC.235 Qualificação de piloto para operar em qualquer dos postos de pilotagem**

a) Os comandantes cujas funções obrigam a realizar operações em qualquer dos postos de pilotagem e que desempenham as funções de copiloto, ou os comandantes que ministram formação ou efetuam controlos, devem completar uma formação adicional e submeter-se aos controlos especificados no manual de operações. O controlo pode ser efetuado juntamente com o controlo de proficiência do operador previsto na secção ORO.FC.230, alínea b);

b) A formação adicional e os controlos devem abranger, pelo menos, as seguintes situações:

1) Falha de motor durante a descolagem;

2) Aproximação e volta de pista com um motor inoperacional; e

3) Aterragem com um motor inoperacional;

c) No caso dos helicópteros, os comandantes devem também submeter-se a controlos de proficiência de forma alternada, tanto no lugar da esquerda como no lugar da direita, desde que, quando o controlo de proficiência para qualificação de tipo for combinado com o controlo de proficiência do operador, a formação e os controlos sejam efetuados no lugar que o comandante ocupa normalmente;

d) Em caso de manobras com avaria no motor, as falhas de motor do avião devem ser simuladas;

e) Quando realiza operações no lugar do copiloto, os controlos requeridos pela secção ORO.FC.230 para realizar operações no lugar de comandante devem, além disso, estar válidos e atualizados;

f) O piloto que substitui o comandante deve ter experiência prática comprovada, concordante com os controlos de proficiência do operador prescritos na secção ORO.FC.230, alínea b), de exercícios e procedimentos que, por norma, não seriam da sua responsabilidade. Quando as diferenças entre os lugares da direita e da esquerda não são significativas, a experiência prática pode ser adquirida em qualquer dos lugares;

g) O piloto, que não o comandante, que ocupa o lugar de comandante, deve ter experiência prática comprovada de exercícios e procedimentos, concordante com os controlos de proficiência do operador prescritos na secção ORO.FC.230, alínea b), que são da responsabilidade do comandante quando age na qualidade de piloto-monitor. Quando as diferenças entre os lugares da direita e da esquerda não são significativas, a experiência prática pode ser adquirida em qualquer dos lugares.

**ORO.FC.240 Operação em mais de um tipo ou variante**

a) Os procedimentos ou restrições operacionais estabelecidos no manual de operações e aprovados pela autoridade competente, para qualquer operação realizada em mais do que um tipo ou variante de aparelho, devem abranger:

1) O nível mínimo de experiência dos tripulantes de voo;

2) O nível mínimo de experiência num tipo ou variante antes de iniciar a formação para realizar operações noutro tipo ou variante;

3) O processo de formação e qualificação da tripulação de voo com qualificações de tipo ou variante noutro tipo ou variante; e

4) Todos os requisitos em termos de experiência recente aplicáveis a cada tipo ou variante;

▼B

b) Se um tripulante de voo realizar operações com aviões e helicópteros, deve limitar-se a realizar apenas operações num único tipo de avião e num único tipo de helicóptero;

c) A alínea a) não se aplica às operações com aviões da classe de desempenho B limitadas a classes de aviões monopiloto com motores alternativos em operações VFR diurnas. A alínea b) não se aplica às operações realizadas com aviões da classe de desempenho B limitadas a classes de aviões monopiloto com motores alternativos.

**ORO.FC.A.245 Programa alternativo de formação e de qualificação**

a) Os operadores de aviões com experiência adequada podem substituir um ou mais dos seguintes requisitos em matéria de formação e de controlos da tripulação de voo por um programa alternativo de formação e qualificação (ATQP) aprovado pela autoridade competente:

1) Secção SPA.LVO.120 relativa à formação e às qualificações da tripulação de voo;

2) Formação de conversão e controlos;

3) Formação em diferenças e formação de familiarização;

4) Curso de comando;

5) Formação periódica e controlos; e

6) Realização de operações em mais de um tipo ou variante;

b) O ATPQ deve incluir formação e controlos de modo a estabelecer e manter pelo menos um nível de proficiência equivalente ao alcançado se for cumprido o disposto nas secções ORO.FC.220 e ORO.FC.230. Previamente à aprovação do ATPQ pela autoridade competente, deve ser demonstrado o nível de proficiência da tripulação de voo em termos de formação e qualificações;

c) O operador que apresenta um pedido de aprovação de um ATPQ deve facultar à autoridade competente um plano de execução, incluindo uma descrição do nível de proficiência a alcançar pela tripulação de voo em termos de formação e qualificações;

d) Além dos controlos previstos nas secções ORO.FC.230 e FCL.060 do anexo I (Parte-FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, os tripulantes de voo devem passar num teste orientado para os voos de linha (LOE) realizado num FSTD. O LOE tem um prazo de validade de 12 meses. O prazo de validade começa a contar a partir do final do mês em que foi efetuado o teste. Se o LOE for realizado nos três últimos meses do prazo de validade, o novo prazo de validade começa a contar a partir da data de termo inicial;

e) Após dois anos de operações com um ATQP aprovado, o operador pode, mediante aprovação da autoridade competente, prorrogar a validade dos controlos previstos na secção ORO.FC.230, do seguinte modo:

1) Controlo de proficiência do operador – 12 meses. O prazo de validade começa a contar a partir do final do mês em que foi efetuado o controlo. Se o controlo for efetuado nos três últimos meses do prazo de validade, o novo prazo de validade começa a contar a partir da data de termo inicial.

2) Provas de voo de linha – 24 meses. O prazo de validade começa a contar a partir do final do mês em que foi realizada a prova. Se a prova for efetuada nos seis últimos meses do prazo de validade, o novo prazo de validade começa a contar a partir da data de termo inicial.

▼B

3) Controlos relativos ao equipamento de emergência e de segurança – 24 meses. O prazo de validade começa a contar a partir do final do mês em que foi efetuado o controlo. Se o controlo for efetuado nos 6 últimos meses do prazo de validade, o novo prazo de validade começa a contar a partir da data de termo inicial.

**ORO.FC.A.250 Comandantes titulares de CPL(A)**

a) Os titulares de licenças CPL(A) (aviões) só podem exercer as funções de comandante de aviões monopiloto de transporte aéreo comercial se:

1) Caso realizem operações de transporte de passageiros de acordo com as regras de voo visual (VFR), fora de um raio de 50 milhas náuticas (90 km), a partir de um aeródromo de partida, tiverem um mínimo de 500 horas de tempo de voo em aviões ou forem titulares de uma qualificação de voo por instrumentos válida; ou

2) Caso realizem operações IFR num tipo de avião multimotor, tiverem um mínimo de 700 horas de tempo de voo em aviões, incluindo 400 horas como piloto-comandante. O total de horas inclui 100 horas de voo IFR e 40 horas de operações multimotor. As 400 horas como piloto-comandante podem ser substituídas por horas de operação como copiloto no âmbito de um sistema de tripulação multi-piloto previsto no manual de operações, em que duas horas de tempo de voo como copiloto correspondem a uma hora de tempo de voo como piloto-comandante;

b) No caso dos aviões da classe de desempenho B envolvidos em operações VFR diurnas, a alínea a), ponto 1), não se aplica.

**ORO.FC.H.250 Comandantes titulares de CPL(H)**

a) Os titulares de licenças CPL(H) (helicópteros) só podem realizar operações como comandantes de helicópteros monopiloto de transporte aéreo comercial se:

1) Caso realizem operações IFR, tiverem um mínimo de 700 horas de tempo de voo em helicópteros, incluindo 300 horas como piloto-comandante. O total de horas inclui 100 horas de voo IFR. As 300 horas como piloto-comandante podem ser substituídas por horas de operação como copiloto no âmbito de um sistema de tripulação multi-piloto previsto no manual de operações, em que duas horas de tempo de voo como copiloto correspondem a uma hora de tempo de voo como piloto-comandante;

2) Caso realizem operações noturnas em condições meteorológicas visuais (VMC), tiverem:

i) uma qualificação de voo por instrumentos válida, ou

ii) 300 horas de tempo de voo em helicópteros, incluindo 100 horas como piloto-comandante e 10 horas como piloto em condições de voo noturno.

SUBPARTE CC

***TRIPULAÇÃO DE CABINA***

**ORO.CC.005 Âmbito**

▼M1

A presente subparte estabelece os requisitos a cumprir pelo operador quando utiliza aeronaves com tripulação de cabina e inclui:

a) Uma secção 1, que estabelece os requisitos comuns aplicáveis a todas as operações; e

▼M1

b) Uma secção 2, que estabelece os requisitos adicionais aplicáveis apenas às operações de transporte aéreo comercial.

▼B

*SECÇÃO 1*

▼M1

***Requisitos comuns***

▼B

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

a) O número e a composição da tripulação de cabina devem ser definidos de acordo com o anexo IV, ponto 7.ª., do Regulamento (CE) n.º 216/2008, tendo em conta os fatores operacionais e as circunstâncias específicas do voo. No caso das operações de aeronaves com uma MOPSC superior a 19 lugares em que é realizado o transporte de um ou mais passageiros, deve ser designado pelo menos um tripulante de cabina;

b) Para efeitos do disposto na alínea a), o número mínimo de tripulantes de cabina deve ser o maior dos seguintes:

1) O número de tripulantes de cabina estabelecido durante o processo de certificação da aeronave em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis para a configuração da cabina da aeronave usada pelo operador; ou

2) Se o número previsto no ponto 1) não tiver sido definido, o número de tripulantes de cabina estabelecido no decurso do processo de certificação da aeronave para a configuração máxima aprovada de lugares de passageiros menos 1, por cada múltiplo inteiro de 50 lugares de passageiros da configuração de cabina da aeronave usada pelo operador abaixo da capacidade máxima de lugares aprovada; ou

3) Um tripulante de cabina para cada 50, ou fração de 50, lugares de passageiros instalados no mesmo nível da aeronave a ser operada;

c) No caso das operações para as quais é destacado mais de um tripulante de cabina, o operador deve nomear um responsável perante o piloto-comandante/ /comandante.

**ORO.CC.110 Condições de atribuição de funções**

a) Um tripulante de cabina só pode ter atribuídas funções numa aeronave se:

1) Tiver no mínimo 18 anos de idade;

2) Tiver sido avaliado em conformidade com os requisitos aplicáveis do anexo IV (Parte-MED) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 e considerado física e mentalmente apto para desempenhar as suas funções e assumir as suas responsabilidades em condições de segurança; e

3) Tiver concluído com aproveitamento todas as ações de formação e controlos requeridos na presente subparte e tiver competência para desempenhar as funções que lhe foram atribuídas, de acordo com os procedimentos especificados no manual de operações;

b) Antes de atribuir funções aos tripulantes de cabina que prestam serviços como independentes ou a tempo parcial, o operador deve verificar o cumprimento de todos os requisitos da presente subparte, tendo em conta todos os serviços prestados pelo tripulante de cabina a outros operadores, de modo a determinar, nomeadamente:

1) Os tipos e variantes de aeronaves operados; e

2) As limitações aplicáveis em matéria de tempo de voo e de serviço e os requisitos em matéria de repouso;

▼B

c) Os tripulantes de cabina no exercício das suas funções, bem como a sua função a bordo, no que diz respeito à segurança dos passageiros e do voo, devem ser facilmente identificados pelos passageiros.

**ORO.CC.115 Cursos de formação e controlos associados**

a) O operador deve estabelecer programas e planos detalhados para cada curso de formação, em conformidade com os requisitos aplicáveis da presente subparte e do anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 290/2012, conforme aplicável, de modo a abranger as obrigações e responsabilidades da tripulação de cabina;

b) Os cursos de formação devem incluir uma componente teórica e uma componente prática, aliadas a exercícios individuais ou coletivos, conforme pertinente para cada matéria a tratar, de modo a permitir que os tripulantes de cabina adquiram e mantenham um nível adequado de proficiência, conforme com a presente subparte;

c) Os cursos de formação devem:

1) Ser conduzidos de forma estruturada e realista; e

2) Ser ministrados por pessoal com as qualificações adequadas para as matérias a tratar;

d) Durante ou após a conclusão das ações de formação previstas na presente subparte, os tripulantes de cabina devem ser submetidos a um teste que abrange todos os módulos do programa de formação em causa, à exceção da formação em gestão de tripulações (CRM). Os testes devem ser realizados por pessoal devidamente qualificado para verificar se os tripulantes de cabina adquiriram e/ou mantêm o nível de proficiência exigido;

e) Os cursos de formação em CRM e, quando aplicável, os módulos de CRM, devem ser ministrados por um formador em CRM para tripulantes de cabina. Quando são integrados módulos de CRM noutras ações de formação, a definição e aplicação do currículo da formação devem ser geridas por um formador em CRM para tripulantes de cabina.

**ORO.CC.120 Curso de formação inicial**

a) Os principiantes, que ainda não sejam titulares de um certificado de tripulante de cabina válido emitido em conformidade com o anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 290/2012, devem:

1) Concluir um curso de formação inicial, conforme especificado na secção CC.TRA.220 do referido anexo; e

2) Obter aproveitamento no respetivo exame antes de frequentarem outra ação de formação prevista na presente subparte;

b) É possível combinar módulos do programa de formação inicial com a primeira formação específica ao tipo de aeronave e com a formação de conversão do operador, desde que sejam cumpridos os requisitos da secção CC.TRA.220 e esses módulos constem como módulos do curso de formação inicial dos registos da formação dos tripulantes de cabina em causa.

**ORO.CC.125 Formação específica ao tipo de aeronave e formação de conversão do operador**

a) Os tripulantes de cabina devem ter concluído uma formação específica ao tipo de aeronave e uma formação de conversão do operador, bem como todos os controlos associados, antes de:

1) Serem nomeados pela primeira vez pelo operador para desempenharem as funções de tripulante de cabina; ou

▼B

2) Serem nomeados pelo operador para desempenharem funções noutro tipo de aeronave;

▼M2

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;

▼B

c) O programa de formação específica ao tipo de aeronave deve:

1) Incluir uma componente teórica e uma componente prática num dispositivo de treino representativo ou na própria aeronave; e

2) Abranger, pelo menos, os módulos da formação específica ao tipo de aeronave seguintes:

i) descrição da aeronave, conforme pertinente para o bom desempenho das funções do tripulante de cabina,

ii) sistemas e equipamentos de segurança instalados pertinentes para o bom desempenho das funções do tripulante de cabina,

iii) funcionamento e abertura efetiva, por cada tripulante de cabina, de cada tipo ou variante de portas e de saídas normais e de emergência nos modos normal e de emergência,

iv) demonstração do funcionamento de todas as outras saídas, incluindo as janelas da cabina de pilotagem,

v) equipamento de proteção contra incêndios e fumo, caso tenha sido instalado,

vi) formação sobre a utilização de mangas de evacuação, se instaladas,

vii) funcionamento do assento, do sistema de retenção e do sistema de abastecimento em oxigénio pertinentes em caso de incapacidade do piloto;

d) O programa de formação de conversão do operador para cada tipo de aeronave deve:

1) Incluir uma componente teórica e uma componente prática num dispositivo de treino representativo ou na própria aeronave;

2) Incluir formação sobre os procedimentos operacionais normais do operador no caso dos tripulantes de cabina que iniciam funções ao serviço desse operador;

3) Abranger, pelo menos, os seguintes módulos da formação específica do operador, conforme a sua relevância para o tipo de aeronave a operar:

i) descrição da configuração da cabina,

ii) localização, remoção e utilização de todo o equipamento portátil de segurança e de emergência a bordo da aeronave,

iii) procedimentos normais e de emergência,

iv) assistência a passageiros e controlo de multidões,

v) formação sobre incêndios e fumos, incluindo o uso de todo o equipamento de combate a incêndios e de proteção representativo do existente a bordo,

▼B

vi) procedimentos de evacuação,

vii) procedimentos a aplicar em caso de incapacidade do piloto,

viii) requisitos e procedimentos de segurança aplicáveis,

ix) gestão de tripulações.

**ORO.CC.130 Formação em diferenças**

a) Além da formação prevista na secção ORO.CC.125, os tripulantes de cabina devem efetuar uma formação e submeter-se aos controlos adequados, que devem abranger todas as diferenças entre aeronaves, antes de serem nomeados para desempenharem funções:

1) Numa variante de um tipo de aeronave correntemente operada; ou

2) Num tipo ou variante de aeronave correntemente operada, mas com diferenças no que respeita a:

i) equipamento de segurança,

ii) localização do equipamento de segurança e de emergência, ou

iii) procedimentos normais e de emergência;

b) O programa de formação em diferenças deve:

1) Ser definido, conforme aplicável, com base numa comparação com o programa de formação concluído pelo tripulante de cabina, em conformidade com a secção ORO.CC.125, alíneas c) e d), para o tipo de aeronave em causa; e

2) Incluir uma componente teórica e uma componente prática num dispositivo de treino representativo ou na própria aeronave, conforme pertinente para o módulo de formação em diferenças a ministrar;

▼M2

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.

▼B

**ORO.CC.135 Familiarização**

Uma vez concluída a formação específica a um tipo de aeronave e a formação de conversão do operador, os tripulantes de cabina devem completar a formação de voo de familiarização supervisionada adequada no tipo de aeronave em causa, antes de serem nomeados para realizarem operações como membros da tripulação mínima de cabina prevista na secção ORO.CC.100.

**ORO.CC.140 Formação periódica**

a) Os tripulantes de cabina devem completar uma formação periódica e submeter-se a controlos todos os anos;

b) A formação periódica deve abranger as funções atribuídas a cada tripulante de cabina no âmbito dos procedimentos normais e de emergência e dos exercícios pertinentes para cada tipo e/ou variante de aeronave a operar;

c) A formação específica a cada tipo de aeronave deve incluir os seguintes módulos:

1) A formação periódica deve incluir a realização de exercícios práticos anuais por todos os tripulantes de cabina para simular o funcionamento de cada tipo ou variante de portas e saídas normais e de emergência para evacuação de passageiros.

▼B

2) A formação periódica deve ainda incluir, a intervalos não superiores a três anos:

i) o funcionamento e a abertura efetiva, por cada tripulante de cabina, num dispositivo de treino representativo ou na própria aeronave, de cada tipo ou variante de saídas normais e de emergência nos modos normal e de emergência,

ii) o funcionamento efetivo, por cada tripulante de cabina, num dispositivo de treino representativo ou na própria aeronave, da porta de segurança da cabina de pilotagem, nos modos normal e de emergência, e do assento e do sistema de retenção, bem como a demonstração prática do funcionamento do equipamento do sistema de oxigénio pertinente, em caso de incapacidade do piloto,

iii) uma demonstração do funcionamento de todas as outras saídas, incluindo as janelas da cabina de pilotagem, e

iv) uma demonstração da utilização de barcos salva-vidas ou de mangas de evacuação, se instaladas;

d) A formação específica ao operador deve incluir os seguintes módulos:

1) A formação periódica deve incluir, todos os anos:

i) para cada tripulante de cabina:

A) localização e manuseamento de todos os equipamentos de segurança e de emergência instalados ou transportados a bordo, e

B) colocação de coletes salva-vidas e utilização do equipamento de oxigénio portátil e de proteção respiratória (PBE),

ii) acondicionamento de objetos no compartimento de passageiros,

iii) procedimentos a aplicar em caso de contaminação da superfície da aeronave,

iv) procedimentos de emergência,

v) procedimentos de evacuação,

vi) análise de incidentes e de acidentes,

vii) gestão do pessoal de bordo,

viii) aspetos da medicina aeronáutica e primeiros socorros, incluindo equipamentos conexos,

ix) procedimentos de segurança;

2) A formação periódica, que deve ser efetuada a intervalos não superiores a três anos, deve ainda incluir:

i) a utilização de equipamento pirotécnico (real ou representativo),

ii) a demonstração prática da utilização de listas de verificação da tripulação de voo,

iii) formação prática e realista sobre o uso de equipamento de combate a incêndios, incluindo vestuário de proteção representativo do existente a bordo da aeronave,

▼B

iv) para cada tripulante de cabina:

A) extinção de um incêndio característico do que se pode produzir no interior de uma aeronave,

B) aplicação e utilização de PBE num ambiente de simulação fechado e com fumo;

e) A formação tem o seguinte período de validade:

1) A validade da formação periódica anual é de 12 meses a contar do final do mês em que foi efetuado o controlo.

2) Se a formação periódica e os controlos previstos na alínea a) forem efetuados nos três últimos meses do prazo de validade, o novo prazo de validade começa a contar a partir da data de termo inicial.

3) No que respeita aos módulos de formação adicional trienal, conforme especificado nas alíneas c), ponto 2), e d), ponto 2), o prazo de validade é de 36 meses a contar do final do mês em que os controlos foram efetuados.

**ORO.CC.145 Formação de atualização**

a) Se, nos seis meses que precedem o final do prazo de validade da última formação periódica e dos respetivos controlos, o tripulante de cabina:

1) Não tiver desempenhado qualquer função em voo deve, antes de ser novamente nomeado para essas funções, completar uma formação de atualização e controlos para cada tipo de aeronave; ou

2) Não tiver desempenhado qualquer função a bordo de um determinado tipo de aeronave deve, antes de ser nomeado para desempenhar funções nesse tipo de aeronave:

i) concluir uma formação de atualização e submeter-se aos respetivos controlos, ou

ii) efetuar dois voos de familiarização nos termos da secção ORO.CC.135;

b) O programa de formação de atualização para cada tipo de aeronave deve incluir, pelo menos, as seguintes matérias:

1) Procedimentos de emergência;

2) Procedimentos de evacuação;

3) Funcionamento e abertura efetiva, por todos os tripulantes de cabina, de cada tipo ou variante de saídas normais e de emergência e da porta de segurança da cabina de pilotagem, nos modos normal e de emergência;

4) Demonstração do funcionamento de todas as outras saídas, incluindo as janelas da cabina de pilotagem;

5) Localização e manuseamento de todo o equipamento de segurança e de emergência pertinente instalado ou transportado a bordo;

c) O operador pode optar por substituir a formação de atualização por uma formação periódica se o tripulante de cabina reiniciar as suas funções de voo dentro do prazo de validade da última formação periódica e dos respetivos controlos. Se o prazo de validade tiver caducado, a formação de atualização só pode ser substituída por uma formação específica ao tipo de aeronave ou por uma formação de conversão do operador conforme indicado na secção ORO.CC.125.

▼B

*SECÇÃO 2*

***Requisitos adicionais para as operações de transporte aéreo comercial***

**ORO.CC.200 Chefe de cabina**

a) Quando for necessário mais de um tripulante de cabina, a composição da tripulação de cabina deve incluir um chefe de cabina nomeado pelo operador;

b) O operador só deve nomear para chefe de cabina um tripulante de cabina que tenha:

1) No mínimo um ano de experiência como tripulante de cabina no exercício das suas funções; e

2) Obtido aproveitamento no curso de formação de chefe de cabina e nos controlos associados;

c) O curso de formação de chefe de cabina abrange todas as obrigações e responsabilidades de um chefe de cabina e inclui, pelo menos, os seguintes módulos:

1) Informação antes do voo;

2) Cooperação com a tripulação;

3) Análise dos requisitos do operador e dos requisitos legais;

4) Comunicação de acidentes e de incidentes;

5) Fatores humanos e gestão do pessoal de bordo (CFM); e

6) Limitações ao tempo de voo e de serviço e requisitos em matéria de repouso;

d) O chefe de cabina é responsável perante o comandante pela aplicação e coordenação dos procedimentos normais e de emergência especificados no manual de operações, incluindo a interrupção de atividades não relacionadas com a segurança por razões de segurança;

e) O operador deve estabelecer procedimentos que permitam selecionar o tripulante de cabina mais qualificado para substituir o chefe de cabina em caso de incapacidade deste último. A alteração destes procedimentos deve ser notificada à autoridade competente.

**ORO.CC.205 Redução do número de tripulantes de cabina durante as operações no solo e em circunstâncias imprevistas**

a) Sempre que haja passageiros a bordo de uma aeronave, deve estar presente no compartimento de passageiros o número mínimo de tripulantes de cabina previsto na secção ORO.CC.100;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea c), este número pode ser inferior:

1) Durante as operações normais da aeronave no solo, sem que esteja em curso qualquer operação de reabastecimento/extração de combustível, num local de estacionamento; ou

2) Em circunstâncias imprevistas, se o número de passageiros transportado no voo for reduzido. Nesse caso, uma vez concluído o voo, deve ser apresentado um relatório à autoridade competente;

▼B

c) Condições a satisfazer:

1) O manual de operações deve estabelecer procedimentos que garantam um nível de segurança equivalente com um número reduzido de tripulantes de cabina, em especial no que respeita à evacuação dos passageiros;

2) A tripulação de cabina reduzida inclui um chefe de cabina, conforme especificado na secção ORO.CC. 200;

3) É obrigatório, pelo menos, um tripulante de cabina para cada 50, ou fração de 50, passageiros presentes no mesmo nível da aeronave;

4) No caso das operações normais no solo realizadas com aeronaves que exigem mais do que um tripulante de cabina, o número definido nos termos da alínea c), ponto 3), deve ser aumentado até incluir um tripulante de cabina por cada par de saídas de emergência no nível principal.

**ORO.CC.210 Condições suplementares para atribuição de funções**

Os tripulantes de cabina só devem ter atribuídas funções, e realizar operações, num determinado tipo ou variante de aeronave se:

a) Forem titulares de um certificado válido emitido em conformidade com o anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 290/2012;

b) Tiverem a qualificação de tipo ou variante em causa, em conformidade com a presente subparte;

c) Cumprirem os restantes requisitos aplicáveis da presente subparte e do anexo IV (Parte-CAT);

d) Usarem o uniforme de tripulante de cabina fornecido pelo operador.

**ORO.CC.215 Programas de formação e de controlo e documentação conexa**

a) Os programas de formação e de controlo, incluindo os planos exigidos na presente subparte, devem ser aprovados pela autoridade competente e especificados no manual de operações;

b) Após o tripulante de cabina ter concluído o curso de formação e os controlos associados, o operador deve:

1) Atualizar os registos relativos à formação do tripulante de cabina em conformidade com a secção ORO.MLR.115; e

2) Fornecer-lhe uma lista dos prazos de validade atualizados pertinentes para o(s) tipo(s) e variante(s) de aeronaves em que o tripulante de cabina está habilitado a prestar serviço.

**ORO.CC.250 Realização de operações em mais de um tipo ou variante de aeronave**

a) Um tripulante de cabina não pode ser nomeado para desempenhar funções em mais de três tipos de aeronaves, salvo se for titular de uma aprovação da autoridade competente para realizar operações com quatro tipos de aeronave desde que, pelo menos, para dois tipos de aparelhos:

1) O equipamento de segurança e de emergência e os procedimentos normais e de emergência de tipo específico sejam semelhantes; e

2) Os procedimentos normais e de emergência sem tipo específico sejam idênticos;

▼B

b) Para efeitos do disposto na alínea a) e para a formação e qualificação da tripulação de cabina, o operador deve considerar:

▼M2

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

▼B

2) As variantes de um tipo de aeronave como tipos diferentes, caso não sejam semelhantes em todos os seguintes aspetos:

i) funcionamento das saídas de emergência,

ii) localização e tipo de equipamento de segurança e de emergência portátil,

iii) procedimentos de emergência de tipo específico.

**ORO.CC.255 Operações com um único tripulante de cabina**

a) O operador deve proceder à seleção, recrutamento, formação e controlo da proficiência dos tripulantes de cabina que tenciona destacar para realizar operações com um único tripulante de cabina, de acordo com os critérios aplicáveis a este tipo de operações;

b) Os tripulantes de cabina que não tenham experiência prévia de operações com um único tripulante de cabina só podem ser destacados para esse tipo de operações após terem:

1) Concluído a formação prevista na alínea c), a acrescer às outras formações e controlos requeridos na presente subparte;

2) Passado nos controlos para verificar a sua proficiência no desempenho das obrigações e responsabilidades que lhes incumbem em conformidade com os procedimentos especificados no manual de operações; e

3) Realizado voos de familiarização num mínimo de 20 horas e de 15 setores, no tipo de aeronave em causa, sob a supervisão de um tripulante de cabina com a experiência adequada;

c) Os módulos a incluir na formação adicional, com particular destaque para as operações com um único tripulante de cabina, são os seguintes:

1) Responsabilidade perante o comandante pela execução de procedimentos normais e de emergência;

2) Importância da coordenação e da comunicação com a tripulação de voo, nomeadamente em caso de gestão de passageiros indisciplinados ou causadores de distúrbios;

3) Análise dos requisitos do operador e dos requisitos legais;

4) Documentação;

5) Comunicação de acidentes e de incidentes; e

6) Limitações em matéria de tempos de voo e de serviço e requisitos em matéria de repouso.

▼B

SUBPARTE TC

*TRIPULAÇÃO TÉCNICA NAS OPERAÇÕES HEMS, HHO OU NVIS*

**ORO.TC.100 Âmbito**

A presente subparte estabelece os requisitos a cumprir pelos operadores quando realizam operações de aeronaves com tripulação técnica no caso dos serviços de emergência médica com helicópteros de transporte aéreo comercial (HEMS), das operações com recurso a sistemas de visão noturna (NVIS) ou das operações com guincho (HHO).

**ORO.TC.105 Condições para atribuição de funções**

a) Os membros da tripulação técnica envolvidos em operações de transporte aéreo comercial HEMS, HHO ou NVIS só devem ter atribuídas funções se:

   1) Tiverem no mínimo 18 anos de idade;

   2) Estiverem aptos, do ponto de vista físico e mental, a desempenhar em segurança as obrigações e responsabilidades que lhes foram atribuídas;

   3) Tiverem concluído toda a formação prevista na presente subparte para o bom desempenho das funções que lhes foram atribuídas;

   4) Tiverem um nível de proficiência adequado para o desempenho de todas as funções atribuídas em conformidade com os procedimentos especificados no manual de operações;

b) Antes de atribuir funções aos membros da tripulação técnica que prestam serviços por conta própria, como independentes e/ou a tempo parcial, o operador deve verificar o cumprimento de todos os requisitos aplicáveis da presente subparte, tendo em conta todos os serviços prestados pelo tripulante técnico a outros operadores, de modo a determinar, designadamente:

   1) Os tipos e variantes de aeronaves em que desempenha funções;

   2) As limitações ao tempo de voo e de serviço aplicáveis e os requisitos em matéria de repouso.

**ORO.TC.110 Formação e controlos**

a) O operador deve estabelecer um programa de formação em conformidade com os requisitos aplicáveis da presente subparte, que deve abranger as obrigações e as responsabilidades que incumbem à tripulação técnica;

b) Após a conclusão da formação inicial, da formação de conversão do operador, da formação em diferenças e da formação periódica, os tripulantes técnicos devem ainda ser submetidos a controlos para demonstrar a sua proficiência na execução de procedimentos normais e de emergência;

c) A formação e os controlos relativos a cada curso devem ser conduzidos por pessoal devidamente qualificado e com experiência das matérias a tratar. O operador deve comunicar à autoridade competente o pessoal responsável pela realização dos controlos.

**ORO.TC.115 Formação inicial**

Antes de frequentar a formação de conversão do operador, os tripulantes técnicos devem completar uma formação inicial, que inclui:

a) Conhecimentos teóricos gerais sobre aviação e regulamentação aplicável, incluindo todos os módulos pertinentes para as obrigações e responsabilidades atribuídas à tripulação técnica;

b) Formação sobre incêndios e fumos;

▼B

c) Formação de sobrevivência em terra e na água, adequada aos tipos e áreas de operação;

d) Aspetos da medicina aeronáutica e primeiros socorros;

e) Comunicação e módulos CRM pertinentes previstos nas secções ORO.FC.115 e ORO.FC.215.

**ORO.TC.120 Formação de conversão do operador**

Todos os tripulantes técnicos devem completar:

a) Uma formação de conversão do operador, incluindo os módulos de CRM pertinentes:

1) Antes de serem nomeados pela primeira vez pelo operador como membros da tripulação técnica; ou

2) Ao mudarem de tipo ou classe de aeronave, se os equipamentos ou procedimentos referidos na alínea b) forem diferentes;

b) A formação de conversão do operador deve incluir:

1) A localização e utilização do equipamento de segurança e de sobrevivência de bordo;

2) Todos os procedimentos normais e de emergência;

3) O equipamento de bordo usado para, em voo ou no solo, prestar assistência ao piloto no âmbito de operações HEMS, HHO ou NVIS.

**ORO.TC.125 Formação em diferenças**

a) Caso o equipamento ou os procedimentos para os tipos ou variantes de aparelhos correntemente operados sejam alterados, a tripulação técnica deve completar uma formação em diferenças;

b) O operador deve indicar no manual de operações em que circunstâncias é necessário efetuar uma formação em diferenças.

**ORO.TC.130 Voos de Familiarização**

Uma vez concluída a formação de conversão do operador, os tripulantes técnicos devem efetuar voos de familiarização previamente à realização de operações HEMS, HHO ou NVIS como membros da tripulação técnica.

**ORO.TC.135 Formação periódica**

a) De 12 em 12 meses, a tripulação técnica deve receber formação periódica pertinente para o tipo ou classe da aeronave e do equipamento que opera. Todas as fases adequadas da formação periódica devem incluir módulos de CRM;

b) A formação periódica deve incluir uma componente teórica e uma componente prática, bem como experiência em contexto real de trabalho.

**ORO.TC.140 Formação de atualização**

a) Os tripulantes técnicos que não tenham desempenhado funções nos seis meses anteriores devem completar a formação de atualização especificada no manual de operações;

b) Todos os tripulantes técnicos que não tenham desempenhado funções de voo num determinado tipo ou classe de aeronave nos seis meses anteriores devem, antes de serem nomeados para operar esse tipo ou classe de aeronave, completar:

1) Uma formação de atualização sobre o tipo ou classe em causa; ou

2) Dois setores de familiarização no tipo ou classe de aeronave.

▼**M1**

*Apêndice*

| **DECLARAÇÃO**<br>em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 relativo às operações aéreas |
|---|
| **Operador**<br>Nome:<br>Local de estabelecimento ou de residência do operador e local a partir do qual são geridas as operações:<br>Nome e dados de contacto do administrador responsável: |
| **Operações de aeronaves** |
| Data de início das operações/data de aplicabilidade da alteração: |
| Tipo(s) de operação:<br>☐ Parte-NCC (especificar se se trata de passageiros e/ou de carga): |
| Tipo(s) de aeronave(s), matrícula(s) e base principal: |
| Dados das aprovações obtidas (anexar lista das aprovações específicas para efeitos de declaração, se aplicável) |
| Lista de meios de conformidade alternativos (MCA), com as referências aos MCA que substituem (a anexar à declaração) |
| **Declarações** |
| ☐ A documentação do sistema de gestão, incluindo o manual de operações, reflete os requisitos aplicáveis estabelecidos na Parte-ORO, na Parte-NCC e na Parte-SPA.<br>Todos os voos são realizados em conformidade com os procedimentos e as instruções constantes do manual de operações. |
| ☐ Todas as aeronaves operadas são titulares de um certificado de aeronavegabilidade válido e cumprem as disposições do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão. |
| ☐ Todos os membros da tripulação de voo e de cabina, conforme aplicável, dispõem de formação de acordo com os requisitos pertinentes. |
| ☐ (Se aplicável)<br>O operador aplicou e demonstrou a conformidade com uma norma industrial reconhecida oficialmente.<br>Referência da norma:<br>Organismo de certificação:<br>Data da última auditoria de conformidade: |
| ☐ Qualquer alteração das operações que afete as informações constantes da presente declaração será notificada à autoridade competente. |
| ☐ O operador atesta a exatidão das informações constantes da presente declaração. |
| Data, nome e assinatura do administrador responsável |

▼B

*ANEXO IV*

**OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL**

**[PARTE-CAT]**

SUBPARTE A

***REQUISITOS GERAIS***

**CAT.GEN.100 Autoridade competente**

A autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal.

*SECÇÃO 1*

***Aeronaves a motor***

**CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades da tripulação**

a) Os tripulantes são responsáveis pelo bom desempenho das suas funções:

1) Ligadas à segurança da aeronave e dos seus ocupantes; e

2) Especificadas nas instruções e procedimentos que constam do manual de operações;

b) O tripulante deve:

1) Informar o comandante de quaisquer erros, falhas, mau funcionamento ou deficiências que considere poderem afetar a aeronavegabilidade ou a segurança das operações da aeronave, incluindo os sistemas de emergência, que não tenham ainda sido comunicados por outros tripulantes;

2) Informar o comandante de qualquer incidente que tenha ou possa ter constituído um risco para a segurança das operações, caso não tenha ainda sido comunicado por outros tripulantes;

3) Cumprir os requisitos aplicáveis dos sistemas de comunicação de ocorrências do operador;

4) Respeitar todas as limitações de tempo de voo e de serviço (FTL) e cumprir todos os requisitos em matéria de repouso aplicáveis à sua atividade;

5) Se prestarem serviços a mais de um operador:

i) conservar os registos individuais relativos a tempos de voo e de serviço, assim como a períodos de repouso, conforme previsto nos requisitos FTL aplicáveis, e

ii) fornecer a cada operador os dados necessários para o planeamento das atividades em conformidade com os requisitos FTL aplicáveis;

c) Os tripulantes não podem desempenhar funções a bordo de uma aeronave nos seguintes casos:

1) Se estiverem sob a influência de substâncias psicoativas ou de álcool ou incapacitados devido a ferimentos, fadiga, medicação, doença ou outras causas similares;

2) Na sequência de um mergulho de profundidade ou de uma doação de sangue, salvo se já tiver decorrido um período de tempo razoável;

3) Se não cumprirem os requisitos médicos aplicáveis;

4) Se estiverem em dúvida sobre a sua capacidade para desempenhar as funções que lhe estão atribuídas; ou

▼B

5) Se tiverem conhecimento ou suspeitarem que sofrem de fadiga, conforme referido no anexo IV, ponto 7, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 216/2008, ou se sentirem de algum modo incapacitados, a ponto de tal poder constituir um risco para a segurança do voo.

**CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades do comandante**

a) Além de dever cumprir o disposto na secção CAT.GEN.MPA.100, o comandante:

1) É responsável pela segurança de toda a tripulação, dos passageiros e da carga a bordo, desde a sua chegada à aeronave até ao momento em que abandona a aeronave no final do voo;

2) É responsável pelas operações e pela segurança da aeronave:

i) no caso dos aviões, desde o momento em que o aparelho fica pronto para a rolagem, antes da descolagem, até ao momento em que o aparelho fica imobilizado, no final do voo, e são desligados os motores utilizados como unidades de propulsão primária,

ii) no caso dos helicópteros, quando os rotores estão ligados;

3) Tem autoridade para dar todas as ordens e tomar todas as medidas adequadas para garantir a segurança da aeronave, dos seus ocupantes e/ou da carga transportada, em conformidade com o anexo IV, ponto 7, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

4) Tem autoridade para fazer desembarcar qualquer pessoa ou qualquer volume de carga que possa constituir um risco potencial para a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes;

5) Não autoriza o transporte de pessoas que aparentem estar sob a influência de álcool ou de drogas, de tal modo que possam constituir um risco para a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes;

6) Tem o direito de recusar o transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia, se a sua presença a bordo constituir um risco para a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes;

7) Assegura que todos os passageiros são informados sobre a localização das saídas de emergência e a localização e utilização do equipamento de segurança e de emergência pertinente;

8) Vela pelo cumprimento de todos os procedimentos operacionais e listas de verificação, de acordo com o manual de operações;

9) Não permite que, durante as fases críticas do voo, os tripulantes realizem quaisquer outras tarefas que não sejam as necessárias à operação segura da aeronave;

10) Assegura que os equipamentos de registo de voo:

i) não são desativados ou desligados durante o voo, e

ii) em caso de acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória:

A) os registos não são propositadamente apagados,

B) são imediatamente desligados uma vez concluído o voo, e

C) só são ligados com a autorização da entidade responsável em matéria de investigação;

▼B

11) Decide sobre a aceitação de uma aeronave com deficiências de serviço de acordo com a lista de desvios de configuração (CDL) ou a lista de equipamento mínimo (MEL);

12) Certifica-se de que a inspeção pré-voo foi efetuada de acordo com os requisitos do anexo I (Parte M) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003;

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

b) O comandante, ou o piloto em quem foi delegada a condução da aeronave, deve, numa situação de emergência que exija decisão e ação imediatas, tomar todas as medidas que considera necessárias nessas circunstâncias, em conformidade com o anexo IV, ponto 7, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Nesse caso, pode desviar-se das normas, procedimentos operacionais e métodos, no interesse da segurança;

c) Sempre que uma aeronave em voo efetuar manobras em resposta a um aviso de resolução (RA) do sistema anticolisão de bordo (ACAS), o comandante deve apresentar um relatório ACAS à autoridade competente;

d) Riscos e colisões com aves:

1) Em caso de risco potencial causado por aves, o comandante deve, logo que a carga de trabalho da tripulação de voo o permita, informar os serviços de tráfego aéreo (ATS).

2) Se a aeronave pela qual é responsável tiver sofrido uma colisão com aves, que tenha provocado danos importantes na mesma ou perda ou avaria de qualquer serviço essencial, o comandante deve, após a aterragem, apresentar à autoridade competente um relatório escrito sobre a colisão com aves.

**CAT.GEN.MPA.110 Autoridade do comandante**

O operador deve tomar todas as medidas razoáveis para assegurar que todas as pessoas a bordo da aeronave obedecem a todas as ordens legais dadas pelo comandante, tendo em vista a segurança da aeronave e das pessoas e carga transportadas.

**CAT.GEN.MPA.115 Presença de pessoal ou de tripulantes que não a tripulação de cabina no compartimento de passageiros**

O operador deve garantir que o pessoal ou tripulação, que não a tripulação de serviço na cabina, que desempenha funções no compartimento de passageiros de uma aeronave:

a) Não é confundido pelos passageiros com os tripulantes de serviço na cabina;

b) Não ocupa lugares que devem ser obrigatoriamente atribuídos à tripulação de cabina;

c) Não interfere com os tripulantes de cabina no desempenho das suas funções.

**CAT.GEN.MPA.120 Língua comum**

O operador deve assegurar que toda a tripulação pode comunicar numa língua comum.

**CAT.GEN.MPA.125 Rolagem dos aviões**

O operador deve garantir que os aviões só circulam na zona de movimento de um aeródromo se a pessoa aos comandos:

a) For um piloto devidamente qualificado; ou

b) Tiver sido designada pelo operador e:

1) Tiver formação em rolagem de aeronaves;

2) Tiver formação para utilizar o radiotelefone;

▼B

3) Tiver recebido formação no que respeita à configuração do aeródromo, caminhos de circulação, sinalização, balizas, luzes, sinais e instruções de controlo do tráfego aéreo, fraseologia e procedimentos;

4) Estiver apta a cumprir as normas operacionais requeridas para a segurança da circulação do avião no aeródromo.

**CAT.GEN.MPA.130 Ativação do rotor – helicópteros**

O rotor de um helicóptero só deve ser ativado para realizar voos com um piloto qualificado aos comandos.

**CAT.GEN.MPA.135 Acesso à cabina de pilotagem**

a) O operador deve assegurar que, para além da tripulação de voo destacada para o efeito, ninguém tem acesso ou é transportado na cabina de pilotagem, salvo se essa pessoa:

1) For um tripulante de bordo no exercício das suas funções;

2) For um representante da autoridade competente ou da autoridade responsável pela inspeção, se a sua presença se revelar necessária para o desempenho das suas funções oficiais; ou

3) Estiver autorizada e for transportada de acordo com as instruções do manual de operações;

b) O comandante deve assegurar que:

1) O acesso à cabina de pilotagem não causa distração nem interfere com a operação do voo; e

2) Todas as pessoas transportadas na cabina de pilotagem estão familiarizadas com os procedimentos de segurança aplicáveis;

c) A decisão final quanto ao acesso à cabina de pilotagem é da responsabilidade do comandante.

**CAT.GEN.MPA.140 Aparelhos eletrónicos portáteis**

O operador não deve permitir a utilização a bordo de aparelhos eletrónicos portáteis (PED) que possam prejudicar o funcionamento dos sistemas e equipamentos da aeronave, devendo tomar todas as medidas razoáveis para evitar que tal aconteça.

**CAT.GEN.MPA.145 Informação sobre o equipamento de emergência e de sobrevivência existente a bordo**

O operador deve ter sistematicamente disponíveis para comunicação imediata aos centros de coordenação de salvamento (RCC) listas que contêm toda a informação relativa ao equipamento de emergência e de sobrevivência existente a bordo das suas aeronaves.

**CAT.GEN.MPA.150 Amaragem – aviões**

O operador só deve realizar operações com aviões configurados para mais de 30 lugares de passageiros em voos sobre a água a uma distância de terra adequada para uma aterragem de emergência, superior a 120 minutos à velocidade de cruzeiro ou a 400 milhas náuticas, conforme o valor que for menor, se os aparelhos cumprirem os requisitos de amaragem estabelecidos no código de aeronavegabilidade aplicável.

**CAT.GEN.MPA.155 Transporte de armas e de munições de guerra**

a) O operador só pode transportar armas ou munições de guerra por via aérea se dispuser de uma autorização para o efeito concedida por todos os Estados cujo espaço aéreo pretenda sobrevoar;

▼B

b) Caso disponha de uma autorização, o operador deve assegurar que as armas e munições de guerra se encontram:

1) Armazenadas na aeronave num local inacessível aos passageiros durante o voo; e

2) Descarregadas, no caso de armas de fogo;

c) O operador deve assegurar que o comandante é informado, antes de iniciar o voo, dos pormenores e da localização a bordo da aeronave das armas e munições de guerra que está previsto transportar.

**CAT.GEN.MPA.160 Transporte de armas desportivas e de munições**

a) O operador deve tomar todas as medidas razoáveis para assegurar que lhe seja dado conhecimento das armas desportivas a transportar por via aérea;

b) O operador que aceita transportar armas desportivas deve assegurar que estas se encontram:

1) Armazenadas na aeronave num local inacessível aos passageiros durante o voo; e

2) Descarregadas, no caso das armas de fogo ou de outras armas que possam conter munições;

c) As munições para armas desportivas podem ser transportadas na bagagem registada dos passageiros, dentro de determinados limites, em conformidade com as instruções técnicas.

**CAT.GEN.MPA.161 Transporte de armas desportivas e de munições - adaptações**

Sem prejuízo do disposto na secção CAT.GEN.MPA.160, alínea b), no caso dos helicópteros com uma massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) de 3 175 kg, ou inferior, que efetuam voos diurnos em rotas navegadas por referências visuais ao terreno, só é permitido transportar armas desportivas num local acessível durante o voo se o operador tiver estabelecido procedimentos adequados e essas armas não puderem ser guardadas num local de armazenamento inacessível durante o voo.

**CAT.GEN.MPA.165 Método de transporte de pessoas**

O operador deve tomar todas as medidas necessárias para impedir o acesso das pessoas a bordo das aeronaves em voo aos locais que não se destinam a acomodar pessoas, salvo autorização de acesso temporário concedida pelo comandante:

a) Com o objetivo de tomar as medidas necessárias à segurança da aeronave ou das pessoas, animais ou mercadorias a bordo; ou

b) A uma parte da aeronave onde sejam transportados carga ou aprovisionamentos, no caso dos locais concebidos para permitir o acesso a pessoas durante o voo.

**CAT.GEN.MPA.170 Álcool e drogas**

O operador deve tomar todas as medidas razoáveis para impedir o acesso ou a permanência a bordo de uma aeronave de pessoas sob a influência de álcool ou de drogas, que possam constituir um risco para a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes.

▼B

**CAT.GEN.MPA.175 Ameaça à segurança**

O operador deve tomar todas as medidas razoáveis para impedir comportamentos irresponsáveis ou negligentes ou omissões que:

a) Ponham em perigo a aeronave ou as pessoas a bordo; ou

b) Conduzam a aeronave a pôr em perigo pessoas ou bens, ou permitam que tal aconteça.

**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuais e informações a bordo**

a) Salvo indicação em contrário, todos os voos devem dispor, a bordo, dos seguintes documentos, manuais e informações (ou cópias dos mesmos):

1) Manual de voo da aeronave (AFM) ou documentos equivalentes;

2) Certificado de matrícula original;

3) Certificado de aeronavegabilidade (CofA) original;

4) Certificado de ruído, incluindo uma versão em língua inglesa, caso tenha sido fornecida pela autoridade responsável pela emissão do certificado de ruído;

5) Cópia autenticada do certificado de operador aéreo (COA);

6) Especificações de operação relevantes para o tipo de aeronave, emitidas com o COA;

7) Licença de radiocomunicações original da aeronave, quando aplicável;

8) Certificado(s) de seguro de responsabilidade civil;

9) Diário de bordo, ou equivalente, da aeronave;

10) Caderneta técnica da aeronave, em conformidade com o anexo I (parte M) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003;

11) Pormenores do plano de voo ATS registado, quando aplicável;

12) Cartas aeronáuticas atualizadas e adequadas para a rota do voo proposta e para todas as rotas para as quais seja razoável prever o eventual desvio do voo;

13) Informações sobre os procedimentos e os sinais visuais que devem ser usados pelas aeronaves que intercetam ou são intercetadas;

14) Informações sobre os serviços de busca e salvamento na zona de sobrevoo previsto da aeronave, que devem estar facilmente acessíveis na cabina de pilotagem;

15) Partes do manual de operações relevantes para as funções dos tripulantes, que devem ser de fácil acesso para a tripulação;

16) MEL;

17) Documentação de informação adequada sobre NOTAM (avisos à navegação) e AIS (serviços de informação aeronáutica);

18) Informação meteorológica adequada;

19) Manifesto da carga e/ou lista de passageiros, conforme aplicável;

20) Documentação sobre massa e centragem;

21) Plano de voo operacional, quando aplicável;

▼B

22) Notificação de categorias especiais de passageiros (SCP) e de cargas especiais, quando aplicável; e

23) Outra documentação eventualmente pertinente para o voo ou exigida pelos Estados implicados na sua realização;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), no caso das operações realizadas de acordo com regras de voo visual (VFR), em condições diurnas e com aeronaves a motor não complexas com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação num período de 24 horas, ou que permaneçam numa determinada zona especificada no manual de operações, é permitido conservar no aeródromo ou no local de operações os seguintes documentos e informações:

1) Certificado de ruído;

2) Licença de radiocomunicações da aeronave;

3) Diário de bordo da viagem, ou equivalente;

4) Caderneta técnica da aeronave;

5) Documentação de informação relativa a NOTAM e AIS;

6) Informação meteorológica;

7) Notificação de SCP e de cargas especiais, quando aplicável; e

8) Documentação sobre massa e centragem;

c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), em caso de extravio ou de furto dos documentos especificados na alínea a), pontos 2) a 8), a operação pode continuar até o voo chegar ao seu destino ou a um local onde possam ser fornecidos documentos de substituição.

**CAT.GEN.MPA.185 Informação a conservar em terra**

a) O operador deve assegurar que, pelo menos durante o tempo que dura um voo ou série de voos:

1) É preservada em terra toda a informação relevante para o voo e adequada ao tipo de operação;

2) A informação é conservada até ser duplicada no local onde será armazenada, ou, se tal não for viável,

3) A informação é conservada a bordo da aeronave num recipiente à prova de fogo;

b) As informações a que se refere a alínea a) incluem:

1) Uma cópia do plano operacional de voo, se for caso disso;

2) Cópias da(s) parte(s) relevante(s) da caderneta técnica da aeronave;

3) Documentação NOTAM sobre rotas específicas, se especialmente editada pelo operador;

4) Documentação sobre massa e centragem, se necessário; e

5) Notificação de cargas especiais.

**CAT.GEN.MPA.190 Apresentação da documentação e dos registos**

O comandante deve, num prazo razoável após ter lhe ter sido apresentado um pedido nesse sentido por uma pessoa autorizada por uma autoridade, fornecer a essa pessoa a documentação que deve ser transportada a bordo.

**CAT.GEN.MPA.195 Conservação, disponibilização e utilização dos registos do equipamento de registo de voo**

a) Na sequência de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória, o operador da aeronave deve conservar os registos dos dados originais por um período de 60 dias, salvo decisão em contrário da autoridade responsável pela investigação;

▼B

b) O operador deve realizar testes e avaliações operacionais dos registos do equipamento de registo de dados de voo (FDR), do equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) e dos registos das ligações de dados, de modo a garantir o funcionamento permanente destes equipamentos;

c) O operador deve conservar os registos relativos ao tempo de serviço do FDR requeridos nas secções CAT.IDE.A.190 ou CAT.IDE.H.190, exceto para efeitos de testes e de manutenção do equipamento, caso em que pode ser apagado o material mais antigo registado até 1 hora antes do momento do teste;

d) O operador deve conservar e manter atualizada a documentação de que consta a informação necessária para converter os dados FDR brutos em parâmetros expressos em unidades de engenharia;

e) Mediante decisão da autoridade competente, o operador deve disponibilizar todos os registos do equipamento de registo de voo que tenham sido conservados;

f) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]):

1) Os registos do CVR só devem ser utilizados para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória e com o consentimento da tripulação e do pessoal de manutenção envolvido;

2) Os registos FDR ou os registos das ligações de dados só podem ser utilizados para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória nos seguintes casos:

i) para utilização pelo operador, exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou de manutenção,

ii) se não forem identificados, ou

iii) se forem divulgados através de processos seguros.

**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercadorias perigosas**

a) Salvo disposição em contrário do presente anexo, o transporte aéreo de mercadorias perigosas deve ser efetuado de acordo com o anexo 18 da Convenção de Chicago, com a última redação que lhe foi dada e os aditamentos às Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (*Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by A*ir) (Doc ICAO 9284-AN/905), incluindo os seus suplementos, adendas ou retificações;

b) O transporte de mercadorias perigosas só pode ser realizado por operadores aprovados de acordo com o disposto no anexo V (Parte-SPA), subparte G, exceto se:

1) Não for abrangido pelas instruções técnicas, em conformidade com a parte 1 das referidas instruções; ou

2) As mercadorias forem transportadas pelos passageiros ou pela tripulação, ou na bagagem, em conformidade com a parte 8 das instruções técnicas;

c) O operador deve estabelecer procedimentos que garantam a adoção de todas as medidas razoáveis para evitar o transporte por inadvertência de mercadorias perigosas a bordo;

d) O operador deve prestar ao pessoal todas as informações necessárias ao bom desempenho das suas funções, conforme exigido nas instruções técnicas;

e) Em conformidade com as instruções técnicas, o operador deve informar imediatamente a autoridade competente e a autoridade adequada do Estado onde se tiver verificado a ocorrência, em caso de:

1) Acidente ou incidente com mercadorias perigosas;

([1]) JO L 295 de 12.11.2010, p. 35.

▼B

2) Presença de mercadorias perigosas não declaradas ou incorretamente declaradas na carga ou no correio; ou

3) Presença de mercadorias perigosas transportadas por passageiros ou por tripulantes, ou contidas nas respetivas bagagens, não conformes com a parte 8 das instruções técnicas;

f) O operador deve assegurar que os passageiros são informados sobre o transporte de mercadorias perigosas, em conformidade com as instruções técnicas;

g) O operador deve certificar-se de que, nos pontos de aceitação da carga, são disponibilizados avisos contendo informações relativas ao transporte de mercadorias perigosas, conforme requerido nas instruções técnicas.

SUBPARTE B

***PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS***

*SECÇÃO 1*

***Aeronaves a motor***

**CAT.OP.MPA.100 Utilização de serviços de tráfego aéreo**

a) O operador deve assegurar:

1) A utilização de serviços de tráfego aéreo (ATS) adequados ao espaço aéreo e a aplicação de regras aeronáuticas em todos os voos, caso existam;

2) A coordenação com os serviços de tráfego aéreo competentes, se possível, das instruções operacionais em voo que implicam alterações ao plano de voo ATS, antes de serem transmitidas à aeronave;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a) e salvo disposição em contrário constante dos requisitos para o espaço aéreo, a utilização de ATS não é obrigatória nos seguintes casos:

1) Operações diurnas VFR com aviões a motor não complexos;

2) Operações de helicópteros com uma MCTOM de 3 175 kg, ou inferior, realizadas em condições diurnas e sobre rotas navegadas por referências visuais ao terreno; ou

3) Operações locais com helicópteros,

desde que continuem a ser assegurados serviços de busca e salvamento.

**CAT.OP.MPA.105 Utilização de aeródromos e de locais de operação**

a) Os operadores devem utilizar apenas aeródromos e locais de operação adequados ao tipo de aeronave e de operação em causa.

b) A utilização de locais de operação apenas se aplica:

1) Aos aviões a motor não complexos; e

2) Aos helicópteros.

**CAT.OP.MPA.106 Utilização de aeródromos isolados – aviões**

a) A utilização de um aeródromo isolado como aeródromo de destino de aviões exige a aprovação prévia da autoridade competente;

b) Por aeródromo isolado entende-se um aeródromo relativamente ao qual a reserva alternativa e a reserva final de combustível requerida até ao aeródromo alternativo ao de destino mais próximo é superior:

1) No caso dos aviões com motores alternativos, ao combustível necessário para voar durante 45 minutos mais 15 % do tempo de voo estimado em rota de cruzeiro ou duas horas, consoante o valor que for menor; ou

▼B

2) No caso dos aviões com motor de turbina, ao combustível necessário para sobrevoar durante duas horas, a um consumo de cruzeiro normal, o aeródromo de destino, incluindo a reserva final de combustível.

**CAT.OP.MPA.107 Aeródromo adequado**

O operador considera um aeródromo adequado se, no momento em que está prevista a sua utilização, este estiver disponível e equipado com os serviços auxiliares necessários, designadamente serviços de tráfego aéreo (ATS), iluminação suficiente, comunicações, informação meteorológica, ajudas à navegação e serviços de emergência.

**CAT.OP.MPA.110 Mínimos de operação dos aeródromos**

a) O operador deve estabelecer os mínimos de operação em todos os aeródromos de partida, destino ou alternativos que tenha planeado utilizar. Esses mínimos não devem ser inferiores aos estabelecidos para esses aeródromos pelo Estado em que o aeródromo se encontra localizado, exceto se especificamente aprovados por aquele Estado. Qualquer aumento especificado pela autoridade competente deve ser aditado aos mínimos;

b) A utilização de colimadores de pilotagem frontal (HUD), de sistemas de aterragem por guiamento frontal (HUDLS) ou de sistemas de visibilidade melhorada (EVS) pode permitir operações em condições de visibilidade inferiores aos mínimos de operação do aeródromo, se aprovadas em conformidade com a secção SPA.LVO;

c) Ao estabelecer os mínimos de operação do aeródromo, o operador deve ter em conta:

1) O tipo, o desempenho e as características da assistência da aeronave;

2) A composição, as competências e a experiência da tripulação de voo;

3) As dimensões e características das pistas e das áreas de aproximação final e de descolagem (FATO) que podem ser utilizadas;

4) A adequação e o desempenho das ajudas visuais e não visuais disponíveis em terra;

5) O equipamento disponível a bordo da aeronave para navegação e/ou controlo da trajetória de voo durante as operações de descolagem, aproximação, arredondamento, aterragem, rolagem e aproximação falhada;

6) Para calcular a distância livre de obstáculos, os obstáculos nas áreas de aproximação e de aproximação falhada e as áreas de subida necessárias para aplicação dos procedimentos de contingência;

7) A altitude/altura livre de obstáculos para os procedimentos de aproximação por instrumentos;

8) Os meios para determinar e comunicar condições meteorológicas; e

9) A técnica de voo a utilizar durante a aproximação final;

d) O operador deve especificar no manual de operações o método de cálculo dos mínimos de operação do aeródromo;

e) Em caso de procedimento específico de aproximação e aterragem, os mínimos só devem ser utilizados nas seguintes condições:

1) Se o equipamento de terra constante do mapa requerido para o procedimento previsto estiver operacional;

▼B

2) Se os sistemas da aeronave requeridos para o tipo de aproximação prevista estiverem operacionais;

3) Se forem cumpridos os critérios de desempenho requeridos para a aeronave; e

4) Se a tripulação tiver as qualificações adequadas.

**CAT.OP.MPA.115 Técnica de voo de aproximação – aviões**

a) Salvo autorização em contrário da autoridade competente para uma determinada aproximação a uma pista específica, todas as aproximações devem ser efetuadas como aproximações estabilizadas;

b) Aproximações de não precisão

1) No caso das aproximações de não precisão, deve ser usada a técnica da aproximação final em descida contínua (CDFA).

2) Sem prejuízo do disposto no ponto 1), podem ser usadas outras técnica de aproximação para determinadas combinações aproximação/pista com a aprovação da autoridade competente. Nesse caso, o alcance visual na pista (RVR) mínimo aplicável deve:

i) ser aumentado em 200 m no caso dos aviões das categorias A e B e em 400 m no caso dos aviões das categorias C e D, ou

ii) no caso dos aeródromos em que existe um interesse público em manter as operações correntes e em que não pode ser aplicada a técnica CDFA, ser estabelecido e regularmente revisto pela autoridade competente, tendo em conta a experiência do operador, o programa de formação e as qualificações da tripulação de voo.

**CAT.OP.MPA.120 Aproximação com radar de bordo (ARA) no caso das operações sobre a água – helicópteros**

a) A ARA só pode ser efetuada se:

1) O radar permitir o guiamento de trajetória, de modo a garantir uma zona livre de obstáculos; e

2) Conforme os casos:

i) a altura mínima de descida (MDH) for determinada a partir de um rádio-altímetro, ou

ii) for aplicada a altitude mínima de descida (MDA), mais uma margem adequada;

b) Só devem ser efetuadas ARA a plataformas ou embarcações em movimento nas operações com tripulações múltiplas;

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 uma ARA;

d) A aproximação só deve continuar para além da distância de decisão ou abaixo da MDA/H quando tiverem sido estabelecidas referências visuais com o local de destino;

e) No que diz respeito às operações monopiloto, a MDA/H e a distância de decisão devem ser objeto dos incrementos adequados.

**CAT.OP.MPA.125 Procedimentos de partida e de aproximação por instrumentos**

a) O operador deve velar pelo cumprimento dos procedimentos estabelecidos pelo Estado do aeródromo para as partidas e as aproximações por instrumentos;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), o comandante pode aceitar uma autorização dos serviços de controlo de tráfego aéreo para se desviar de uma rota de chegada ou de partida estabelecida, desde que sejam cumpridos os critérios para a zona livre de obstáculos e devidamente tidas em conta as condições operacionais. Em qualquer caso, a aproximação final deve ser executada visualmente ou de acordo com os procedimentos estabelecidos para a aproximação por instrumentos;

▼B

c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), o operador pode usar procedimentos diferentes dos referidos nessa mesma alínea, na condição de terem sido aprovados pelo Estado em cujo território o aeródromo se encontra localizado e de constarem do manual de operações.

**CAT.OP.MPA.130 Procedimentos de atenuação do ruído – aviões**

a) À exceção das operações VFR de aviões a motor não complexos, o operador deve estabelecer os procedimentos operacionais aplicáveis às partidas e chegadas/aproximações adequados a cada tipo de avião, tendo em conta a necessidade de minimizar o impacto do ruído produzido pelas aeronaves;

b) Os procedimentos devem:

1) Garantir que a segurança prevalece sobre a atenuação do ruído; e

2) Ser de aplicação simples e segura, sem aumento significativo da carga de trabalho da tripulação durante as fases críticas de voo.

**CAT.OP.MPA.131 Procedimentos de atenuação do ruído – helicópteros**

a) O operador deve assegurar que os procedimentos de descolagem e aterragem têm em conta a necessidade de minimizar o impacto do ruído produzido pelos helicópteros.

b) Os procedimentos devem:

1) Garantir que a segurança prevalece sobre a atenuação do ruído; e

2) Ser de aplicação simples e segura, sem aumento significativo da carga de trabalho da tripulação durante as fases críticas de voo.

**CAT.OP.MPA.135 Rotas e áreas de operação – disposições gerais**

a) O operador deve garantir que só são realizadas operações nas rotas ou áreas em que:

1) São disponibilizadas instalações e serviços de terra, incluindo serviços de meteorologia, adequados às operações planeadas;

2) O desempenho da aeronave permite cumprir os requisitos de altitude mínima de voo;

3) O equipamento da aeronave cumpre os requisitos mínimos para a operação planeada; e

4) Existem mapas e cartas adequadas;

b) O operador deve garantir que as operações são conduzidas de forma a respeitar as restrições nas rotas ou áreas de operação especificadas pela autoridade competente;

c) A alínea a), ponto 1), não se aplica às operações realizadas de acordo com regras de voo visual (VFR), em condições diurnas e com aeronaves a motor não complexas, no caso dos voos com partida e chegada no mesmo aeródromo ou local de operação.

**CAT.OP.MPA.136 Rotas e áreas de operação – aviões monomotor**

O operador deve assegurar que só sejam conduzidas operações de aviões monomotor nas rotas ou áreas cujas superfícies disponíveis permitam executar uma aterragem forçada em segurança.

▼B

**CAT.OP.MPA.137 Rotas e áreas de operação – helicópteros**

O operador deve garantir:

a) No caso dos helicópteros da classe de desempenho 3, a disponibilidade de superfícies que permitam efetuar aterragens forçadas em segurança, salvo se o helicóptero estiver autorizado a operar de acordo com a secção CAT.POL.H.420;

b) No caso dos helicópteros da classe de desempenho 3 que realizam operações de «trânsito costeiro», que o manual de operações inclui procedimentos para assegurar a adequação entre a largura do corredor costeiro e o equipamento transportado com as condições existentes no momento da operação.

**CAT.OP.MPA.140 Distância máxima de um aeródromo adequado para aviões bimotor sem aprovação ETOPS**

a) Salvo autorização da autoridade competente nos termos do anexo V (Parte-SPA), subparte F, o operador não pode realizar operações com aviões bimotor em rotas que incluam pontos cuja distância de um aeródromo adequado, em condições normais sem vento, seja superior:

   1) No caso dos aviões da classe de desempenho A com:

      i) uma configuração operacional máxima de 20 lugares de passageiros, ou superior, ou

      ii) uma massa máxima à descolagem de 45 360 kg, ou superior,

      à distância percorrida em 60 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional (OEI), determinada de acordo com a alínea b),

   2) No caso dos aviões da classe de desempenho A com:

      i) uma configuração operacional máxima de 19 lugares de passageiros, ou inferior, e

      ii) uma massa máxima à descolagem inferior a 45 360 kg,

      à distância percorrida em 120 minutos ou, sujeito à aprovação da autoridade competente, até 180 minutos para os aviões turborreatores, à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, determinada de acordo com a alínea b);

   3) No caso dos aviões das classes de desempenho B ou C:

      i) à distância percorrida em 120 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, determinada de acordo com a alínea b), ou

      ii) a 300 milhas náuticas, conforme a distância que for menor;

b) O operador deve determinar uma velocidade para calcular a distância máxima até um aeródromo adequado para cada tipo ou variante de avião bimotor operado, que não deve exceder a $V_{MO}$ (velocidade máxima de operação) com base na velocidade real que o avião pode manter com um motor inoperacional;

c) O operador deve assegurar que os dados abaixo, específicos de cada tipo ou variante de avião, constam do manual de operações:

   1) Velocidade de cruzeiro determinada com um motor inoperacional; e

   2) Distância máxima determinada de um aeródromo adequado;

d) Para obter a aprovação referida na alínea a), ponto 2), o operador deve fornecer provas de que:

   1) A combinação avião/motor possui um certificado de tipo e de fiabilidade para as operações prolongadas com aviões bimotor (ETOPS) programadas;

▼B

2) Foram criadas condições para garantir a manutenção do avião e dos respetivos motores, de modo a cumprir os critérios de fiabilidade aplicáveis; e

3) A tripulação de voo e todo o restante pessoal operacional envolvido dispõe da formação e das qualificações necessárias para realizar as operações programadas.

**CAT.OP.MPA.145 Determinação das altitudes mínimas de voo**

a) O operador deve definir, para todos os segmentos de rota:

1) Altitudes mínimas de voo que respeitem as zonas livres de obstáculos necessárias, tendo em conta os requisitos da subparte C; e

2) Um método para a tripulação calcular essas altitudes.

b) O método de cálculo das altitudes mínimas de voo deve ser aprovado pela autoridade competente.

c) Em caso de discrepância entre as altitudes mínimas de voo estabelecidas pelo operador e pelo Estado sobrevoado, aplicam-se os valores mais elevados.

**CAT.OP.MPA.150 Política de combustível**

a) O operador deve definir uma política de combustível para efeitos de planeamento de voo e de replaneamento em voo, de modo a garantir que todos os voos dispõem de combustível suficiente para realizar as operações planeadas e de reservas para cobrir desvios. A política de combustível ou as alterações da mesma requerem a aprovação prévia da autoridade competente.

b) O operador deve certificar-se de que o planeamento dos voos se baseia, pelo menos:

1) Nos procedimentos que constam do manual de operações e:

i) nos dados fornecidos pelo fabricante da aeronave, ou

ii) nos dados específicos da aeronave, obtidos através de um sistema de monitorização do consumo de combustível,

e

2) Nas condições de operação do voo, incluindo:

i) os dados de consumo de combustível da aeronave,

ii) as massas previstas,

iii) as condições meteorológicas expectáveis, e

iv) os procedimentos do(s) prestador(es) de serviços de navegação aérea e as restrições;

c) O operador deve assegurar que o cálculo pré-voo de combustível utilizável requerido para um voo inclui:

1) O combustível necessário para a rolagem;

2) O combustível de viagem;

3) A reserva de combustível, que consiste no seguinte:

i) combustível de contingência,

ii) combustível alternativo, caso seja necessário utilizar um aeródromo alternativo de destino,

iii) reserva final de combustível, e

▼B

iv) combustível adicional, se necessário para o tipo de operação,

e

4) O combustível extra, se exigido pelo comandante;

d) O operador deve assegurar que os procedimentos de replaneamento em voo para calcular o combustível utilizável requerido no caso de um voo ter de prosseguir numa rota ou para um aeródromo de destino diferente do inicialmente planeado incluem:

1) O combustível de viagem para a parte remanescente do voo; e

2) A reserva de combustível, que consiste no seguinte:

i) combustível de contingência,

ii) combustível alternativo, caso seja necessário utilizar um aeródromo alternativo de destino,

iii) reserva final de combustível, e

iv) combustível adicional, se necessário para o tipo de operação;

e

3) O combustível extra, se exigido pelo comandante.

**CAT.OP.MPA.151 Política de combustível – adaptações**

a) Sem prejuízo do disposto na secção CAT.OP.MPA.150, alíneas b) a d), no caso das operações com aeronaves da classe de desempenho B, o operador deve assegurar que o cálculo pré-voo do combustível utilizável requerido para um voo inclui:

i) o combustível de rolagem, se significativo,

ii) o combustível de viagem,

iii) a reserva de combustível, que consiste no seguinte:

A) combustível de contingência, em quantidade não inferior a 5 % do combustível de viagem previsto ou, em caso de replaneamento em voo, 5 % do combustível de viagem para a parte remanescente do voo, e

B) reserva final de combustível para voar durante um período adicional de 45 minutos no caso dos motores alternativos, ou de 30 minutos no caso dos motores de turbina,

iv) o combustível alternativo para chegar ao aeródromo alternativo de destino via o aeródromo de destino, caso seja necessário utilizar um aeródromo alternativo de destino, e

v) o combustível extra, se exigido pelo comandante;

b) Sem prejuízo do disposto na secção CAT.OP.MPA.150, alíneas b) a d), no caso dos helicópteros com uma MCTOM de 3 175 kg, ou inferior, operados em condições diurnas e sobre rotas navegadas com referências visuais ao terreno, ou em operações locais, a política de combustível deve assegurar que, uma vez concluído o voo ou série de voos, a reserva final de combustível não é inferior a uma quantidade de combustível suficiente para:

1) 30 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro; ou

2) 20 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro, caso a operação tenha lugar numa área com locais de aterragem de precaução frequentes e adequados.

▼B

**CAT.OP.MPA.155 Transporte de categorias especiais de passageiros (SCP)**

a) Por SCP entende-se as pessoas que necessitam de condições, de assistência e/ou de equipamentos especiais durante um transporte aéreo, que incluem pelo menos:

1) As pessoas com mobilidade reduzida (PRM) que, sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1107/2006, são as pessoas cuja mobilidade se encontra reduzida devido a incapacidade física, sensorial ou locomotora, permanente ou temporária, a incapacidade ou deficiência intelectual, ou a qualquer outra causa de incapacidade, ou à idade;

2) Os bebés e as crianças não acompanhados; e

3) Os passageiros inadmissíveis, deportados ou prisioneiros sob custódia;

b) As SCP devem ser transportadas em condições que garantam a segurança da aeronave e dos seus ocupantes, de acordo com os procedimentos estabelecidos pelo operador;

c) As SCP não devem ter atribuídos nem ocupar lugares que permitam o acesso direto às saídas de emergência ou onde a sua presença possa:

1) Impedir o bom desempenho das funções dos tripulantes;

2) Obstruir o acesso ao equipamento de emergência; ou

3) Dificultar uma evacuação de emergência da aeronave;

d) O comandante deve ser previamente informado em caso de transporte de SCP a bordo.

**CAT.OP.MPA.160 Acondicionamento da bagagem e da carga**

O operador deve estabelecer procedimentos para garantir que:

a) Apenas será transportada no compartimento dos passageiros a bagagem de mão que possa ser acondicionada de forma adequada e em segurança; e

b) Toda a bagagem e carga transportada a bordo que possa causar danos físicos ou prejuízos, ou obstruir coxias e saídas caso seja deslocada, será acondicionada de modo a evitar que se mova.

**CAT.OP.MPA.165 Lugares de passageiros**

O operador deve estabelecer procedimentos para assegurar que os passageiros sejam sentados de forma que, em caso de emergência, possam facilitar e não dificultar a evacuação da aeronave.

**CAT.OP.MPA.170 Informações aos passageiros**

O operador deve assegurar que os passageiros:

a) Recebem informações e demonstrações de segurança para facilitar a aplicação dos procedimentos pertinentes em caso de emergência; e

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

**CAT.OP.MPA.175 Preparação do voo**

a) Deve ser elaborado um plano de voo operacional para cada um dos voos programados, baseado no desempenho da aeronave, noutras restrições operacionais e condições relevantes expectáveis na rota a seguir e nos aeródromos/ /locais de operação em causa;

▼B

b) O comandante só deve dar início ao voo após se ter certificado de que:

1) É possível cumprir todas as disposições do anexo IV, ponto 2.a.3, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, relativas à aeronavegabilidade e à matrícula da aeronave, aos instrumentos e equipamentos, à massa e centro de gravidade (CG), à bagagem e carga e às restrições operacionais;

2) A aeronave é operada de acordo com o disposto na lista de desvios à configuração (CDL);

3) As partes do manual de operações necessárias à realização do voo estão disponíveis;

4) Os documentos, informações adicionais e impressos exigidos pela secção CAT.GEN.MPA.180 se encontram a bordo;

5) Os mapas e cartas atualizadas, assim como a documentação conexa ou os dados equivalentes necessários para a operação programada da aeronave, incluindo qualquer mudança de rota que se possa razoavelmente prever, estão disponíveis.

6) Dispõe das instalações e dos serviços de assistência em terra adequados, requeridos para o voo planeado;

7) É possível cumprir as disposições constantes do manual de operações no que respeita ao combustível, óleo, oxigénio, altitudes mínimas de segurança, mínimos de operação do aeródromo e disponibilidade de aeródromos alternativos, se for caso disso, para o voo planeado; e

8) Pode ser observada qualquer restrição operacional adicional;

c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), a realização de operações VFR não requer um plano de voo operacional no caso de:

1) Aviões a motor não complexos com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação; ou

2) Helicópteros com uma MCTOM de 3 175 kg, ou inferior, operados em condições diurnas e sobre rotas navegadas com referências visuais ao terreno, em operações locais, conforme indicado no manual de operações.

**CAT.OP.MPA.180 Escolha dos aeródromos – aviões**

a) Sempre que, devido às condições meteorológicas ou de desempenho, não seja possível utilizar o aeródromo de partida como aeródromo alternativo ao de descolagem, o operador deve escolher outro aeródromo alternativo de descolagem adequado que, em relação ao aeródromo de partida, não esteja localizado a uma distância superior:

1) Para os aviões bimotor:

i) a uma hora de voo à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, de acordo com o manual de voo da aeronave (AFM), em condições normais sem vento, com base na massa real à descolagem, ou

ii) ao tempo de desvio ETOPS aprovado de acordo com o anexo V (Parte-SPA), subparte F, sujeito a eventuais restrições da lista de equipamento mínimo (MEL), até um máximo de duas horas, a uma velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, de acordo com o AFM, em condições normais sem vento, com base na massa real à descolagem,

2) Para os aviões com três ou quatro motores, a duas horas de voo à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, de acordo com o AFM, em condições normais sem vento, com base na massa real à descolagem.

▼B

Se o AFM não referir a velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, deve, para efeitos de cálculo, utilizar-se a velocidade obtida com o(s) restante(s) motor(es) em potência máxima contínua.

b) O operador deve escolher, pelo menos, um aeródromo alternativo de destino para cada voo IFR, salvo se o aeródromo de destino for um aeródromo isolado ou se:

1) A duração do voo planeado, entre a descolagem e a aterragem, ou, em caso de replaneamento em voo em conformidade com a secção CAT.OP.MPA.150, alínea d), o tempo de voo remanescente até ao destino não exceder seis horas; e

2) O aeródromo de destino dispuser de duas pistas separadas e em condições de serem utilizadas e os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes para esse aeródromo indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo de destino, o teto de nuvens será de pelo menos 2 000 pés ou a altura de circuito superior a 500 pés, conforme o valor que for mais elevado, e a visibilidade no solo será de pelo menos 5 km.

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 haja informação meteorológica disponível.

d) O operador deve especificar o(s) aeródromo(s) alternativo(s) necessário(s) no plano de voo operacional.

**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 ao terreno, o comandante deve indicar pelo menos um aeródromo alternativo de destino no plano de voo operacional, salvo se:

1) O destino for um aeródromo costeiro e a rota do helicóptero tiver o seu ponto de partida no mar;

2) 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

3) 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

▼B

2) Não existam informações meteorológicas disponíveis para o aeródromo de destino;

d) O operador pode escolher aeródromos alternativos de destino no mar (*offshore*) na condição de preencher os seguintes critérios:

1) Só deve ser utilizado um aeródromo alternativo de destino no mar após um PNR. Antes do PNR, devem ser utilizados os aeródromos alternativos em terra;

2) O aeródromo alternativo deve dispor de capacidade para realizar aterragens OEI;

3) Se possível, deve ser garantida a disponibilidade de plataformas. É necessário avaliar as dimensões, a configuração e a zona livre de obstáculos das heliplataformas ou de outros locais afins para aferir da sua adequação operacional para utilização como aeródromo alternativo pelos vários tipos de helicópteros;

4) Devem ser estabelecidas as condições meteorológicas mínimas, tendo em conta a precisão e a fiabilidade das informações meteorológicas;

5) A MEL deve conter disposições específicas para este tipo de operação; e

6) Só deve ser escolhido um aeródromo alternativo no mar se o operador tiver estabelecido um procedimento específico no manual de operações;

e) O operador deve indicar o(s) aeródromo(s) alternativo(s) necessário(s) no plano de voo operacional.

**CAT.OP.MPA.185 Mínimos de planeamento para voos IFR – aviões**

a) *Mínimos de planeamento para um aeródromo alternativo ao de descolagem*

O operador só deve escolher um aeródromo como aeródromo alternativo ao de descolagem se os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas serão iguais ou superiores aos mínimos de aterragem aplicáveis especificados na secção CAT.OP.MPA.110. Se as únicas operações de aproximação possíveis forem as aproximações de não-precisão (NPA) e/ou em circuito, o teto de nuvens deve ser tido em conta. Devem também ser tidas em conta as limitações relacionadas com as operações OEI.

b) *Mínimos de planeamento para um aeródromo de destino que não seja um aeródromo de destino isolado*

O operador só deve escolher o aeródromo de destino quando:

1) Os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas serão iguais ou superiores aos mínimos de planeamento aplicáveis, como segue:

i) RVR/visibilidade (VIS) especificados em conformidade com a secção CAT.OP.MPA.110, e

ii) no caso das NPA ou das aproximações em circuito, um teto igual ou superior à MDH,

ou

2) Forem escolhidos dois aeródromos alternativos de destino;

▼B

c) *Mínimos de planeamento para um aeródromo alternativo de destino, um aeródromo isolado, um aeródromo alternativo em rota (ERA) para efeitos de combustível ou um aeródromo alternativo em rota (ERA)*

O operador só deve escolher um aeródromo para um destes fins se os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas serão iguais ou superiores aos mínimos de planeamento indicados no quadro 1.

*Quadro 1*

**Mínimos de planeamento**

Aeródromos alternativos de destino, aeródromos de destino isolados, aeródromos ERA para efeitos de combustível e aeródromos ERA

| Tipo de aproximação | Mínimos de planeamento |
|---|---|
| CAT II e III | CAT I RVR |
| CATI | NPA RVR/VIS<br>teto igual ou superior à MDH |
| NPA | NPA RVR/VIS + 1 000 m<br>teto igual ou superior à MDH + 200 pés |
| aproximação em circuito | aproximação em circuito |

**CAT.OP.MPA.186 Mínimos de planeamento para voos IFR – helicópteros**

a) *Mínimos de planeamento para os aeródromo(s) alternativo(s) aos de descolagem*

O operador só deve escolher um aeródromo ou local de aterragem como aeródromo alternativo ao de descolagem se os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas serão iguais ou superiores aos mínimos de aterragem especificados na secção CAT.OP.MPA.110. Quando as únicas aproximações possíveis são de não precisão (NPA), deve ser tido em conta o teto de nuvens. Devem também ser tidas em conta as limitações relacionadas com as operações OEI;

b) *Mínimos de planeamento para os aeródromos de destino e os aeródromos alternativos de destino*

O operador só deve escolher um aeródromo de destino e/ou um aeródromo alternativo de destino se os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo ou local de operação, as condições meteorológicas serão iguais ou superiores aos mínimos de planeamento aplicáveis, como segue:

1) Sem prejuízo do disposto na secção CAT.OP.MPA.181, alínea d), os mínimos de planeamento para um aeródromo de destino são os seguintes:

i) RVR/VIS especificados em conformidade com a secção CAT.OP.MPA.110, e

ii) no caso das operações NPA, teto igual ou superior à MDH,

▼B

2) Os mínimos de planeamento para os aeródromos alternativos de destino constam do quadro 1.

*Quadro 1*

**Mínimos de planeamento para aeródromos alternativos de destino**

| Tipo de aproximação | Mínimos de planeamento |
|---|---|
| CAT II e III | CAT I RVR |
| CAT I | CAT I + 200 pés/400 m visibilidade |
| NPA | NPA RVR/VIS + 400 m<br>teto igual ou superior à MDH + 200 pés |

**CAT.OP.MPA.190 Apresentação do plano de voo ATS**

a) Se não for apresentado um plano de voo ATS pelo facto de os regulamentos aeronáuticos não o exigirem, devem ser entregues informações adequadas para, se necessário, permitir ativar os serviços de alerta.

b) Se a operação decorrer num local onde seja impossível apresentar um plano de voo ATS, este deve ser transmitido assim que possível após a descolagem pelo comandante ou pelo operador.

**CAT.OP.MPA.195 Reabastecimento/extração de combustível com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar**

a) Não deve ser efetuada qualquer operação de reabastecimento/extração de Avgas (gasolina de aviação) ou de combustível do tipo Jet-B ou de uma mistura dos dois tipos de combustível, durante o embarque, o desembarque ou a permanência de passageiros a bordo da aeronave;

b) No que respeita aos outros tipos de combustível, devem ser tomadas as precauções necessárias: a aeronave deve ser manobrada por pessoal qualificado preparado para iniciar e dirigir uma evacuação da aeronave da forma mais expedita e rápida possível.

**CAT.OP.MPA.200 Reabastecimento/extração de combustível do tipo Jet-B**

As operações de reabastecimento/extração de combustível do tipo Jet B só devem ser realizadas se o operador tiver estabelecido procedimentos adequados tendo em conta o elevado risco que representa a utilização deste tipo de combustível.

**CAT.OP.MPA.205 Operação de recuo e de reboque – aviões**

As operações de recuo e de reboque especificadas pelo operador devem cumprir as normas e os procedimentos aplicáveis à aviação.

**CAT.OP.MPA.210 Tripulantes no posto de trabalho**

a) *Tripulação de voo*

1) Durante as operações de descolagem e de aterragem, cada tripulante de voo de serviço na cabina de pilotagem deve estar no posto para o qual foi destacado.

2) Durante todas as outras fases do voo, os tripulantes de serviço na cabina de pilotagem devem permanecer no seu posto de trabalho, a menos que precisem de se ausentar para desempenhar funções relacionadas com a operação ou para satisfazer necessidades fisiológicas, desde que pelo menos um piloto devidamente qualificado permaneça sempre aos comandos da aeronave.

▼B

3) Os tripulantes de serviço na cabina de pilotagem devem manter-se vigilantes durante todas as fases do voo. Se for detetada uma falta de vigilância, devem ser tomadas as contramedidas adequadas. Em caso de fadiga inesperada, o comandante pode organizar um procedimento de repouso controlado, se a carga de trabalho o permitir. O repouso controlado não pode ser considerado como fazendo parte do período de repouso para efeitos de cálculo das limitações do tempo de voo nem utilizado para justificar qualquer prolongamento do tempo de serviço;

b) *Tripulação de cabina*

Durante as fases críticas de voo, os tripulantes de cabina devem permanecer sentados nos respetivos lugares e não devem realizar quaisquer atividades que não as necessárias para a operação segura da aeronave.

**CAT.OP.MPA.215 Uso de auscultadores – aviões**

a) Os tripulantes de voo de serviço na cabina de pilotagem devem usar auscultadores com microfone regulável ou equivalente. Os auscultadores devem ser utilizados como principal dispositivo de comunicação vocal com os ATS:

1) Em terra:

i) ao receber a autorização ATC de partida por comunicação vocal, e

ii) com os motores ligados,

2) Em voo:

i) abaixo da altitude de transição, ou

ii) a 10 000 pés, consoante o valor que for mais elevado,

e

3) Sempre que o comandante o considere necessário;

b) Nas condições previstas na alínea a), o microfone regulável ou equivalente deve encontrar-se numa posição que permita a sua utilização para radiocomunicações bidirecionais.

**CAT.OP.MPA.216 Uso de auscultadores – helicópteros**

Os tripulantes de voo de serviço na cabina de pilotagem devem usar auscultadores com microfone regulável ou equivalente e utilizá-los como dispositivo principal de comunicação com os ATS.

**CAT.OP.MPA.220 Meios de assistência para evacuação de emergência**

O operador deve estabelecer procedimentos que garantam, a anteceder as operações de rolagem, descolagem e aterragem, e sempre que considerado seguro e exequível, a disponibilidade de meios de assistência para evacuações de emergência que sejam automaticamente acionados.

**CAT.OP.MPA.225 Assentos, cintos de segurança e sistemas de retenção**

a) *Tripulação*

1) Durante as operações de aterragem e descolagem, e sempre que decidido pelo comandante por razões de segurança, os tripulantes devem ter os seus cintos de segurança e sistemas de retenção devidamente apertados.

2) Durante as outras fases do voo, os tripulantes de serviço na cabina de pilotagem devem, quando estão de serviço no seu posto de trabalho, manter os cintos de segurança apertados;

▼B

b) *Passageiros*

1) Antes da descolagem e da aterragem, durante a rolagem na pista e sempre que considerado necessário por razões de segurança, o comandante deve certificar-se de que todos os passageiros ocupam os seus lugares ou assentos e têm os seus cintos de segurança ou sistemas de retenção devidamente apertados.

2) O operador deve adotar disposições em caso de múltipla ocupação de assentos de uma aeronave, que só deve ser autorizada em casos especiais. O comandante deve certificar-se de que a múltipla ocupação de assentos se limita ao caso de um adulto e de uma criança, que deve ter o seu cinto suplementar ou outro dispositivo de retenção devidamente apertado.

**CAT.OP.MPA.230 Segurança do compartimento de passageiros e da zona de preparação de refeições de bordo**

a) O operador deve estabelecer procedimentos para assegurar que, antes da rolagem, descolagem e aterragem, todas as saídas e caminhos de emergência se encontram desobstruídos;

b) O comandante deve certificar-se de que, antes da descolagem e da aterragem, e sempre que necessário por razões de segurança, todos os equipamentos e bagagens estão acondicionados de forma segura.

**CAT.OP.MPA.235 Coletes salvavidas – helicópteros**

O operador deve definir procedimentos para assegurar que, no caso dos helicópteros da classe de desempenho 3 operados sobre a água, ao decidir do uso de coletes salvavidas por todos os ocupantes, sejam tidas em conta a duração do voo e as condições da viagem.

**CAT.OP.MPA.240 Consumo de tabaco a bordo**

O comandante não permite que se fume a bordo:

a) Sempre que necessário por razões de segurança;

b) Durante o reabastecimento e a extração de combustível da aeronave;

c) Quando a aeronave estiver no solo, exceto se o operador tiver definido procedimentos para reduzir os riscos durante as operações em terra;

d) Fora das áreas destinadas a fumadores, nas coxias e casas de banho;

e) No porão e/ou outras áreas onde seja transportada carga não acondicionada em contentores à prova de fogo ou protegida com material à prova de fogo; e

f) Nas zonas do compartimento de passageiros em que é fornecido oxigénio.

**CAT.OP.MPA.245 Condições meteorológicas – todas as aeronaves**

a) Nos voos IFR, o comandante só deve:

1) Iniciar a descolagem; ou

2) Continuar para além do ponto a partir do qual se aplica um plano de voo ATS revisto em caso de replaneamento em voo,

se tiver informações que indiquem que as condições meteorológicas expectáveis à hora de chegada ao(s) aeródromo(s) de destino e/ou alternativo(s) requerido(s) são iguais ou superiores aos níveis mínimos de planeamento;

b) Nos voos IFR, o comandante só deve seguir para o aeródromo de destino planeado se as últimas informações disponíveis indicarem que, na hora prevista de chegada, as condições meteorológicas no destino ou, pelo menos, num aeródromo alternativo de destino, são iguais ou superiores aos níveis mínimos de operação do aeródromo em causa;

▼B

c) Nos voos VFR, o comandante só deve iniciar a descolagem se os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que as condições meteorológicas ao longo da parte da rota efetuada em VFR serão, na hora adequada, iguais ou superiores aos limites VFR.

**CAT.OP.MPA.246 Condições meteorológicas – aviões**

Além da secção CAT.OP.MPA.245, nos voos IFR com aviões, o comandante só deve continuar o voo para além:

a) Do ponto de decisão, quando aplica o procedimento em caso de combustível de contingência reduzido (RCF); ou

b) Do ponto predeterminado, quando aplica o procedimento em caso de ponto predeterminado (PDP),

se dispuser de informações que indiquem que as condições meteorológicas expectáveis na hora da chegada ao(s) aeródromo(s) de destino e/ou alternativo(s) requerido(s) são iguais ou superiores aos mínimos de operação do aeródromo aplicáveis.

**CAT.OP.MPA.247 Condições meteorológicas – helicópteros**

Além do disposto na secção CAT.OP.MPA.245:

a) Nos voos VFR sobre a água e sem visão da costa, com helicópteros, o comandante só deve iniciar a descolagem se os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que o teto de nuvens estará acima dos 600 pés durante o dia ou dos 1 200 pés durante a noite;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), no caso de voos entre heliplataformas localizadas num espaço aéreo da classe G em que o espaço sobre a água é inferior a 10 milhas náuticas, os voos VFR podem ser realizados quando os limites forem iguais ou superiores aos seguintes valores:

*Quadro 1*

**Mínimos para voar entre heliplataformas localizadas 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 sejam 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 sejam permanentemente visíveis.

c) Os voos de helicópteros para uma heliplataforma ou FATO elevada só podem ser realizados se a velocidade média do vento na heliplataforma ou FATO elevada for inferior a 60 kt.

**CAT.OP.MPA.250 Gelo e outros contaminantes – procedimentos em terra**

a) O operador deve estabelecer os procedimentos a seguir caso seja necessário aplicar fluidos de degelo e antigelo no solo e efetuar inspeções correlacionadas para permitir a operação segura da aeronave;

▼B

b) O comandante só deve dar início à descolagem quando a aeronave deixar de apresentar qualquer depósito que possa influir negativamente no desempenho ou na controlabilidade da aeronave, exceto se permitido pela alínea a), e de acordo com o AFM.

**CAT.OP.MPA.255 Gelo e outros contaminantes – procedimentos de voo**

a) O operador deve estabelecer procedimentos para voos em condições reais ou expectáveis de formação de gelo;

b) O comandante só deve iniciar um voo ou realizar intencionalmente operações para zonas com previsões ou com condições efetivas de gelo, se a aeronave estiver certificada e equipada para operar nessas condições;

c) Se o gelo exceder a intensidade para a qual a aeronave foi certificada ou se uma aeronave não certificada para voos em condições de gelo conhecidas encontrar gelo, o comandante deve sair imediatamente da zona de gelo, mudando de altitude e/ou de rota e, se necessário, declarando uma situação de emergência ao ATC.

**CAT.OP.MPA.260 Abastecimento de combustível e óleo**

O comandante só deve iniciar ou continuar um voo, em caso de replaneamento em voo, após se ter certificado de que a aeronave transporta pelo menos a quantidade planeada de combustível e óleo utilizáveis para completar o voo em segurança, tendo em conta as condições operacionais esperadas.

**CAT.OP.MPA.265 Condições de descolagem**

Antes de iniciar a descolagem, o comandante deve certificar-se de que:

a) Em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas no aeródromo ou local de operação, como as condições da pista ou FATO que pretende utilizar permitem a partida e descolagem em segurança; e

b) São cumpridos os mínimos de operação definidos para o aeródromo.

**CAT.OP.MPA.270 Altitudes mínimas de voo**

O comandante, ou o piloto em quem foi delegada a condução da aeronave, não deve voar abaixo das altitudes mínimas especificadas, exceto nos seguintes casos:

a) Se necessário para a descolagem ou aterragem; ou

b) Descida em conformidade com os procedimentos aprovados pela autoridade competente.

**CAT.OP.MPA.275 Simulação de situações anormais em voo**

O operador deve garantir que, durante um transporte de passageiros ou de carga, não se procede à simulação de:

a) Situações anormais ou de emergência, que exijam a aplicação de procedimentos anormais ou de emergência; ou

b) Voos em IMC por meios artificiais.

**CAT.OP.MPA.280 Gestão do consumo de combustível durante o voo – aviões**

O operador deve definir um procedimento para garantir a verificação e gestão do consumo de combustível durante o voo, de acordo com os seguintes critérios:

▼B

a) *Verificações do combustível durante o voo*

1) O comandante deve assegurar a realização de verificações do combustível durante o voo, a intervalos regulares. O combustível utilizável remanescente deve ser registado e avaliado para:

i) comparar o consumo real com o consumo estimado,

ii) verificar se o combustível utilizável remanescente é suficiente para completar o voo, em conformidade com a alínea b), e

iii) determinar a quantidade estimada de combustível utilizável remanescente à chegada ao aeródromo de destino.

2) Deve ser criado um registo dos dados pertinentes relativos ao combustível;

b) *Gestão do consumo de combustível durante o voo*

1) O voo deve ser realizado de modo que a quantidade estimada de combustível utilizável remanescente à chegada ao aeródromo de destino não seja inferior:

i) à soma do combustível alternativo requerido e da reserva final de combustível, ou

ii) à reserva final de combustível, caso não seja necessário utilizar um aeródromo alternativo.

2) Se a verificação do combustível durante o voo revelar que a quantidade estimada de combustível utilizável remanescente à chegada ao aeródromo de destino é inferior:

i) à soma do combustível alternativo requerido e da reserva final de combustível, o comandante deve ter em conta o tráfego e as condições operacionais no aeródromo de destino, no aeródromo alternativo de destino e em qualquer outro aeródromo adequado, a fim de decidir se segue para o aeródromo de destino ou efetua um desvio, de modo a aterrar em segurança com uma quantidade de combustível não inferior à reserva final, ou

ii) à reserva final de combustível, caso não seja requerido um aeródromo alternativo, o comandante deve tomar as medidas apropriadas e seguir para um aeródromo adequado, de modo a aterrar em segurança com uma quantidade de combustível não inferior à reserva final.

3) O comandante deve declarar uma situação de emergência se a quantidade calculada de combustível utilizável na aterragem no aeródromo adequado mais próximo em que possa realizar uma aterragem segura for inferior à reserva final.

4) Condições adicionais para procedimentos específicos

i) nos voos que utilizam o procedimento RCF para seguirem para o aeródromo de destino 1, o comandante deve garantir que a quantidade de combustível utilizável remanescente no ponto de decisão corresponde, pelo menos, ao total:

A) do combustível de viagem, desde o ponto de decisão até ao aeródromo de destino 1,

B) do combustível de contingência, equivalente a 5 % do combustível de viagem desde o ponto de decisão até ao aeródromo de destino 1,

C) do combustível para o aeródromo alternativo de destino 1, caso seja exigido um aeródromo alternativo de destino 1, e

D) da reserva final de combustível,

▼B

ii) nos voos que utilizam o procedimento PDP (ponto predeterminado) para seguir para o aeródromo de destino, o comandante deve garantir que o combustível utilizável remanescente no ponto predeterminado corresponde, pelo menos, ao total:

A) do combustível de viagem, desde o ponto predeterminado até ao aeródromo de destino,

B) do combustível de contingência, desde o PDP até ao aeródromo de destino, e

C) do combustível adicional.

**CAT.OP.MPA.281 Gestão do consumo de combustível durante o voo – helicópteros**

a) O operador deve definir um procedimento para garantir a realização de verificações e a gestão do consumo de combustível durante o voo;

b) O comandante deve certificar-se de que a quantidade de combustível utilizável remanescente não é inferior à quantidade requerida para seguir para um aeródromo ou local de operação em que possa efetuar uma aterragem segura, mantendo a reserva final de combustível;

c) Se o combustível utilizável existente a bordo for inferior à reserva final, o comandante deve declarar uma situação de emergência.

**CAT.OP.MPA.285 Utilização de oxigénio suplementar**

O comandante deve assegurar que os tripulantes de voo que exercem funções essenciais para a operação segura das aeronaves em voo utilizam ininterruptamente oxigénio suplementar sempre que a altitude da cabina for superior a 10 000 pés durante um período superior a 30 minutos ou sempre que a altitude da cabina for superior a 13 000 pés.

**CAT.OP.MPA.290 Deteção de proximidade do solo**

Se um tripulante de voo ou um sistema de aviso de proximidade do solo detetar uma proximidade excessiva do solo, o piloto-comandante deve imediatamente tomar medidas corretivas para criar condições de segurança do voo.

**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. Se for utilizado o sistema ACAS II, os procedimentos e planos de formação devem cumprir o disposto no Regulamento (UE) n.º 1332/2011 da Comissão ([1]).

**CAT.OP.MPA.300 Condições de aproximação e aterragem**

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o comandante deve certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas do aeródromo como as condições da pista ou FATO que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação e uma aterragem ou aproximação falhada em segurança, tendo em conta a informação de desempenho constante do manual de operações.

**CAT.OP.MPA.305 Início e prosseguimento da aproximação**

a) O comandante, ou o piloto em quem tenha sido delegada a condução do voo, pode iniciar uma aproximação por instrumentos independentemente dos valores RVR/VIS comunicados;

([1]) JO L 336 de 20.12.2011, p. 20.

▼B

b) Se os valores RVR/VIS comunicados forem inferiores aos mínimos aplicáveis, a aproximação não deve prosseguir:

1) abaixo dos 1 000 pés acima do aeródromo; ou

2) no segmento de aproximação final, se a DA/H ou MDA/H forem superiores a 1 000 pés acima do aeródromo;

c) Se os valores RVR não estiverem disponíveis, podem ser calculados mediante a conversão da visibilidade comunicada.

d) Se, depois de passar os 1 000 pés acima do aeródromo, os valores RVR/VIS comunicados descerem abaixo do mínimo aplicável, a aproximação pode prosseguir até à DA/H ou MDA/H;

e) Se for estabelecida e mantida a referência visual adequada para o tipo de operação de aproximação e para a pista programada na DA/H ou MDA/H, a aproximação pode prosseguir abaixo da DA/H ou MDA/H e a aterragem pode ser efetuada;

f) O valor RVR na zona de toque é sempre determinante. Se forem comunicados e pertinentes, os RVR do ponto médio e do extremo de pista são igualmente determinantes. O valor mínimo de RVR para o ponto médio da pista é de 125 m ou igual ao RVR requerido para a zona de toque, se este for inferior, sendo de 75 m para o extremo da pista. No caso das aeronaves equipadas com um sistema de guiamento ou de controlo da apresentação no solo, o valor mínimo do RVR para o ponto médio da pista é de 75 m.

**CAT.OP.MPA.310 Procedimentos operacionais – altura de passagem da soleira da pista – aviões**

O operador deve estabelecer procedimentos operacionais para assegurar que, ao efetuarem aproximações de precisão, os aviões atravessam a soleira da pista com uma margem de segurança na configuração e atitude de aterragem.

**CAT.OP.MPA.315 Comunicação do número de horas de voo — helicópteros**

O operador deve comunicar à autoridade competente o número de horas voadas por cada helicóptero operado no ano civil anterior.

**CAT.OP.MPA.320 Categorias de aeronaves**

a) As categorias de aeronaves devem basear-se na velocidade indicada na soleira da pista ($V_{AT}$), que é igual à velocidade de perda ($V_{SO}$) multiplicada por 1,3 ou à velocidade de perda 1-G (gravidade) ($V_{S1g}$) multiplicada por 1,23 na configuração de aterragem com a massa máxima certificada à aterragem. Se ambos os valores $V_{SO}$ e $V_{S1g}$ estiverem disponíveis, deve usar-se o $V_{AT}$ resultante mais elevado.

b) Devem ser usadas as categorias de aeronaves indicadas no quadro abaixo:

*Quadro 1*

**Categorias de aeronaves correspondentes aos valores $V_{AT}$**

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

▼B

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

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

SUBPARTE C

***DESEMPENHO DA AERONAVE E RESTRIÇÕES OPERACIONAIS***

*SECÇÃO 1*

***Aviões***

CAPÍTULO 1

**Requisitos Gerais**

**CAT.POL.A.100 Classes de desempenho**

a) Os aviões devem ser operados em conformidade com os requisitos para a classe de desempenho aplicáveis;

b) Quando não puder ser comprovado o cumprimento integral dos requisitos aplicáveis da presente secção, devido às características específicas da conceção do aparelho, o operador deve aplicar normas de desempenho aprovadas, que assegurem um nível de segurança equivalente ao previsto no capítulo adequado.

**CAT.POL.A.105 Disposições gerais**

a) A massa do avião:

1) No início da descolagem; ou

2) Em caso de replaneamento em voo, no ponto a partir do qual se aplica o plano de voo operacional revisto;

não deve ser superior à massa a que podem ser cumpridos os requisitos do capítulo aplicável para o voo programado. Podem ser efetuados ajustamentos tendo em conta as reduções previstas de massa, à medida que o voo prossegue, e o alijamento de combustível;

b) Os dados de desempenho aprovados constantes do AFM devem ser utilizados para determinar o cumprimento dos requisitos do capítulo aplicável, sendo complementados, conforme necessário, com outros dados prescritos no capítulo pertinente. O operador pode especificar outros dados no manual de operações. Se forem aplicados os fatores prescritos no capítulo adequado, podem ser tidos em conta quaisquer fatores operacionais já incorporados nos dados de desempenho do AFM, de modo a evitar duplicações;

c) Devem ser tidas em conta a configuração do avião, as condições ambientais e o funcionamento dos sistemas que apresentam efeitos adversos no desempenho;

d) Para efeitos de desempenho, uma pista húmida, que não seja uma pista relvada, pode ser considerada uma pista seca;

e) O operador deve ter em conta a exatidão dos mapas quando avalia o cumprimento dos requisitos de descolagem dos capítulos aplicáveis.

▼B

CAPÍTULO 2

**Classe de desempenho A**

**CAT.POL.A.200 Disposições gerais**

a) Os dados de desempenho aprovados, constantes do AFM, devem ser completados, conforme necessário, com outros dados, se os dados de desempenho aprovados incluídos no AFM forem insuficientes relativamente a matérias como:

1) A tomada em conta da probabilidade razoável de condições operacionais adversas, tais como a descolagem e aterragem em pistas contaminadas; e

2) A possibilidade de falha do motor em todas as fases do voo;

b) Caso as pistas estejam molhadas e contaminadas, devem ser usados dados de desempenho determinados de acordo com as normas de certificação aplicáveis aos aviões de grande dimensão ou normas equivalentes;

c) A utilização de outros dados, conforme referido na alínea a), e de requisitos equivalentes, conforme referido na alínea b), deve ser especificada no manual de operações.

**CAT.POL.A.205 Descolagem**

a) A massa à descolagem não deve exceder a massa máxima à descolagem indicada no AFM para a altitude de pressão e a temperatura ambiente no aeródromo de partida;

b) Quando da determinação da massa máxima à descolagem, devem ser cumpridos os seguintes requisitos:

1) A distância de aceleração-paragem não deve ser superior à distância disponível para aceleração-paragem (ASDA);

2) A distância de descolagem não deve exceder a distância disponível para descolagem, com uma distância livre de obstáculos não superior a metade da distância disponível para a corrida de descolagem (TORA);

3) A corrida de descolagem não deve exceder a TORA;

4) Deve ser utilizado um único valor $V_1$ para a descolagem interrompida e para a descolagem continuada; e

5) Numa pista molhada ou contaminada, a massa à descolagem não deve exceder a permitida para a descolagem em pista seca nas mesmas condições;

c) Ao demonstrar o cumprimento do disposto na alínea b), é conveniente ter em conta:

1) A altitude de pressão no aeródromo;

2) A temperatura ambiente no aeródromo;

3) O tipo e as condições da superfície da pista;

4) O declive da pista na direção da descolagem;

5) Não mais de 50 % da componente de vento de frente e não menos de 150 % da componente de vento de cauda; e

6) A eventual redução de comprimento de pista devido ao alinhamento do avião com o eixo da pista antes da descolagem.

▼B

**CAT.POL.A.210 Ultrapassagem de obstáculos à descolagem**

a) A trajetória limpa de voo à descolagem deve ser calculada de modo a estar livre de obstáculos a uma distância vertical mínima de 35 pés ou a uma distância horizontal mínima de 90 m mais 0,125 × D, em que D corresponde à distância horizontal percorrida pelo avião desde a extremidade da distância disponível para descolagem (TODA) ou da extremidade da distância de descolagem, se estiver programada uma volta antes da extremidade da TODA. No caso dos aviões com uma envergadura de asa inferior a 60 m, pode ser usada uma distância horizontal livre de obstáculos igual a metade da envergadura de asa do avião mais 60 m e mais 0,125 × D;

b) Ao demonstrar o cumprimento do disposto na alínea a):

1) Deve ser tido em conta o seguinte:

i) a massa do avião no início da corrida de descolagem,

ii) a altitude de pressão no aeródromo,

iii) a temperatura ambiente no aeródromo, e

iv) não mais de 50 % da componente de vento de frente ou não menos de 150 % da componente de vento de cauda.

2) Não devem ser permitidas alterações à rota até ao ponto em que a trajetória de voo à descolagem livre de obstáculos atinge uma altura igual a metade da envergadura da asa, mas não inferior a 50 pés acima da elevação do final da TORA. A partir desse ponto, até uma altura de 400 pés, presume-se que o ângulo de pranchamento do avião não é superior a 15°. Acima de 400 pés de altura, podem programar-se ângulos de pranchamento superiores a 15° mas não superiores 25°.

3) Qualquer troço da trajetória limpa de voo à descolagem em que o ângulo de pranchamento do avião seja superior a 15° deve estar livre de obstáculos dentro das distâncias horizontais especificadas nas alíneas a) e b), pontos 6) e 7), com uma distância vertical mínima de 50 pés.

4) As operações que aplicam ângulos de pranchamento maiores, não superiores a 20° entre 200 e 400 pés, ou não superiores a 30° acima de 400 pés, devem ser executadas em conformidade com a secção CAT.POL.A.240.

5) Deve ser dada uma margem adequada, tendo em conta os efeitos dos ângulos de pranchamento nas velocidades de operação e na trajetória de voo, incluindo os aumentos de distância resultantes de aumentos de velocidade.

6) Nos casos em que a trajetória de voo programada não exige alterações de rota superiores a 15°, o operador não necessita de ter em conta os obstáculos que distam lateralmente mais de:

i) 300 m, se o piloto puder manter a precisão de navegação necessária na área de tomada em consideração dos obstáculos, ou

ii) 600 m, para os voos realizados em todas as outras condições.

7) Nos casos em que a trajetória de voo programada exige alterações de rota superiores a 15°, o operador não necessita de ter em conta os obstáculos que distam lateralmente mais de:

i) 600 m, se o piloto puder manter a precisão de navegação necessária na área de tomada em consideração dos obstáculos, ou

ii) 900 m, para os voos realizados em todas as outras condições;

▼B

c) O operador deve estabelecer procedimentos de contingência para cumprir os requisitos definidos nas alíneas a) e b) e oferecer uma rota segura, evitando os obstáculos, de modo a que o avião possa cumprir os requisitos em rota previstos na secção CAT.POL.A.215 ou aterrar no aeródromo de partida ou no aeródromo alternativo ao de descolagem.

**CAT.POL.A.215 Em rota – com um motor inoperacional (OEI)**

a) Os dados da trajetória limpa de voo em rota com um motor inoperacional constantes do AFM, adequados às condições meteorológicas esperadas para o voo, devem permitir demonstrar o cumprimento do disposto nas alíneas b) ou c) em todos os pontos da rota. A trajetória limpa de voo deve ter um gradiente positivo a 1 500 pés acima do aeródromo onde se presume que será efetuada a aterragem em caso de falha do motor. Em condições meteorológicas que obriguem à utilização de sistemas de proteção contra o gelo, é necessário ter em conta o efeito da sua utilização na trajetória limpa de voo;

b) O gradiente da trajetória limpa de voo deve ser positivo pelo menos a 1 000 pés acima de todo o terreno e de todos os obstáculos ao longo da rota num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) de cada lado da rota programada;

c) A trajetória limpa de voo deve permitir que o avião continue o voo na altitude de cruzeiro até a um aeródromo onde possa efetuar uma aterragem de acordo com as secções CAT.POL.A.225 ou CAT.POL.A.230, conforme adequado. A trajetória limpa de voo deve estar livre de obstáculos na vertical a pelo menos 2 000 pés acima de todo o terreno e de todos os obstáculos ao longo da rota num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) de cada lado da rota programada, de acordo com o seguinte:

1) A falha de motor é suposto ocorrer no ponto mais crítico da rota;

2) São tidos em conta os efeitos do vento na trajetória de voo;

3) Se for aplicado um procedimento de segurança, é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as reservas obrigatórias; e

4) O aeródromo onde se pretende efetuar a aterragem após uma falha do motor deve satisfazer os seguintes critérios:

i) cumprir os requisitos de desempenho para a massa prevista na aterragem, e

ii) os boletins e/ou as previsões meteorológicas e as informações sobre o estado do terreno devem indicar que, na hora prevista de aterragem, pode ser efetuada uma aterragem em segurança;

d) Se a precisão de navegação não cumprir, pelo menos, o nível de desempenho de navegação 5 requerido (RNP5), o operador deve aumentar as margens de largura indicadas nas alíneas b) e c) até 18,5 km (10 milhas náuticas).

**CAT.POL.A.220 Em rota – Aviões com três ou mais motores e dois motores inoperacionais**

a) Um avião com três ou mais motores não pode em nenhum ponto da rota programada, utilizando todos os motores à velocidade de cruzeiro de longo alcance, à temperatura padrão sem vento, distar mais de 90 minutos de um aeródromo que cumpre os requisitos de desempenho aplicáveis à massa prevista à aterragem, salvo se cumprir o disposto nas alíneas b) a f);

▼B

b) Os dados da trajetória limpa de voo em rota, com dois motores inoperacionais, devem permitir que o avião continue o voo, nas condições meteorológicas previstas, desde o ponto em que se presume que ocorre a falha simultânea de dois motores até um aeródromo em que seja possível aterrar e imobilizar completamente o aparelho aplicando o procedimento estabelecido para a aterragem com dois motores inoperacionais. A trajetória limpa de voo deve estar livre de obstáculos na vertical a pelo menos 2 000 pés acima de todo o terreno e de todos os obstáculos ao longo da rota num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) de cada lado da rota programada. A altitudes e em condições meteorológicas que exijam a utilização de sistemas de proteção contra o gelo para manter a operacionalidade, é necessário ter em conta o efeito da utilização desses sistemas nos dados da trajetória limpa de voo. Se a precisão de navegação não estiver, pelo menos, dentro do limite do RNP5, o operador deve aumentar a margem de largura para 18,5 km (10 milhas náuticas);

c) Presume-se que os dois motores falham no ponto mais crítico do segmento da rota em que o avião, com todos os motores à velocidade de cruzeiro de longo alcance, à temperatura padrão sem vento, se encontra a mais de 90 minutos de um aeródromo que cumpre os requisitos de desempenho aplicáveis, com a massa prevista à aterragem;

d) A trajetória limpa de voo deve ter um gradiente positivo a 1 500 pés acima do aeródromo onde se presume que será efetuada a aterragem em caso de falha de dois motores;

e) Se for utilizado um procedimento de segurança, é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as reservas requeridas;

f) A massa prevista do avião, no ponto em que se presume ocorrer a falha dos dois motores, não pode ser inferior àquela que inclui uma reserva de combustível suficiente para prosseguir até ao aeródromo onde se prevê efetuar a aterragem, atingir esse aeródromo a uma altitude mínima de 1 500 pés diretamente acima da área de aterragem e efetuar em seguida um voo nivelado durante 15 minutos.

**CAT.POL.A.225 Aterragem – Aeródromos de destino e alternativos**

a) A massa do avião à aterragem, calculada de acordo com a secção CAT.POL.A.105, alínea a), não deve exceder a massa máxima à aterragem especificada para a altitude e a temperatura ambiente previstas no aeródromo de destino ou alternativo à hora prevista de aterragem.

**CAT.POL.A.230 Aterragem – pistas secas**

a) A massa do avião à aterragem, calculada de acordo com a secção CAT.POL.A.105, alínea a), para a hora prevista de aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternativo, deve permitir efetuar uma aterragem com paragem completa do avião a partir dos 50 pés acima da soleira da pista:

   1) no caso dos aviões turborreator, dentro do limite de 60 % da distância disponível para aterragem (LDA); e

   2) no caso dos aviões turbo-hélice, dentro do limite de 70 % da LDA;

b) No que respeita às operações de aproximação com gradiente muito elevado, o operador deve utilizar os dados de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a), com base numa altura-limite de ultrapassagem de obstáculos inferior a 60 pés, mas não inferior a 35 pés, e cumprir o disposto na secção CAT.POL.A.245;

c) Relativamente às operações de aterragem curta, o operador deve utilizar os dados de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a), bem como cumprir o disposto na secção CAT.POL.A.250;

▼B

d) Para calcular a massa à aterragem, o operador deve ter em conta:

1) A altitude no aeródromo;

2) Não mais de 50 % da componente de vento de frente e não menos de 150 % da componente de vento de cauda; e

3) A inclinação da pista na direção da aterragem se for superior a ±2 %;

e) Para despachar um avião, deve partir-se do pressuposto de que:

1) O avião aterrará na pista mais favorável, sem vento; e

2) O avião aterrará na pista com maior probabilidade de atribuição, tendo em conta a velocidade e a direção prováveis do vento, assim como as características da assistência em terra à aeronave e outros condicionalismos como as ajudas à aterragem e o terreno;

f) Se o operador não puder cumprir o disposto na alínea e), ponto 1), relativamente a um aeródromo de destino com uma única pista e onde a aterragem depende de uma componente específica de vento, o avião pode ser despachado se tiverem sido designados dois aeródromos alternativos, que permitam o cumprimento integral do disposto nas alíneas a) a e). Antes de iniciar uma aproximação para aterragem no aeródromo de destino, o comandante deve assegurar a possibilidade de efetuar uma aterragem cumprindo integralmente o disposto na secção CAT.POL.A.225, alíneas a) a d);

g) Se o operador não puder cumprir o disposto na alínea e), ponto 2), relativamente ao aeródromo de destino, o avião só será despachado se for designado um aeródromo alternativo que permita cumprir integralmente o disposto nas alíneas a) a e).

**CAT.POL.A.235 Aterragem – Pistas molhadas e contaminadas**

a) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que, na hora prevista de chegada, a pista poderá estar molhada, a LDA deve ser, pelo menos, 115 % da distância requerida para a aterragem, calculada de acordo com a secção CAT.POL.A.230;

b) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que, na hora prevista de chegada, a pista poderá estar contaminada, a LDA deve ser, no mínimo, a distância para aterragem calculada de acordo com a alínea a), ou pelo menos 115 % da distância para aterragem calculada de acordo com dados aprovados relativos à distância para aterragem em pista contaminada ou equivalentes, conforme o valor que for mais elevado. O operador deve especificar no manual de operações se é necessário aplicar dados de distância para aterragem equivalentes;

c) Numa pista molhada pode ser utilizada uma distância para aterragem inferior à requerida na alínea a), mas não inferior à indicada na secção CAT.POL.A.230, alínea a), desde que o AFM inclua informação adicional específica sobre distâncias para aterragem em pistas molhadas;

d) Numa pista contaminada especialmente preparada pode ser utilizada uma distância para aterragem inferior à requerida na alínea b), mas não inferior à indicada na secção CAT.POL.A.230, alínea a), se o AFM incluir informação adicional específica sobre distâncias para aterragem em pistas contaminadas;

▼B

e) No caso das alíneas b), c), e d), os critérios definidos na secção CAT.POL.A.230 devem ser aplicados em conformidade, à exceção da secção CAT.POL.A.230, alínea a), que não se aplica ao disposto na alínea b).

**CAT.POL.A.240 Aprovação de operações com ângulos de pranchamento maiores**

a) A realização de operações com ângulos de pranchamento maiores requer a aprovação prévia da autoridade competente;

b) Para obter a aprovação, o operador deve comprovar que satisfaz as seguintes condições:

1) O AFM inclui dados aprovados para o aumento da velocidade operacional necessário e dados que permitem construir a trajetória do voo utilizando ângulos de pranchamento e velocidades superiores;

2) Existe guiamento visual para a precisão de navegação;

3) São especificadas as condições meteorológicas mínimas e as limitações de vento para cada pista; e

4) A tripulação de voo tem conhecimento adequado da rota de voo e dos procedimentos a adotar nos termos da secção ORO.OPS.FC.

**CAT.POL.A.245 Aprovação de operações de aproximação com gradiente muito elevado**

a) As operações de aproximação com ângulos de descida de 4,5° ou superiores a alturas-limite de ultrapassagem de obstáculos inferiores a 60 pés, mas não inferiores a 35 pés, requerem a aprovação prévia da autoridade competente;

b) Para obter a aprovação, o operador deve comprovar que satisfaz as seguintes condições:

1) O AFM deve especificar o ângulo máximo de descida aprovado, outras eventuais limitações, os procedimentos normais, anormais ou de emergência para a aproximação com gradiente muito elevado e as alterações aos dados de comprimento da pista, caso utilize critérios de aproximação deste tipo;

2) Nos aeródromos em que são realizadas operações de aproximação com gradiente muito elevado:

i) deve ser disponibilizado um sistema adequado de referência de trajetória de descida que inclua, pelo menos, um sistema de indicação visual da trajetória de descida,

ii) devem ser especificados mínimos meteorológicos, e

iii) devem ser tidos em conta os seguintes elementos:

A) disposição de obstáculos,

B) tipo de referência de trajetória de descida e guiamento da pista,

C) referência visual mínima necessária na altura de decisão (DH) e na altura mínima de decisão (MDA),

D) equipamento de bordo disponível,

E) qualificação dos pilotos e familiarização especial com o aeródromo,

F) limitações e procedimentos AFM, e

G) critérios de aproximação falhada.

▼B

**CAT.POL.A.250 Aprovação de operações de aterragem curta**

a) As operações de aterragem curta requerem a aprovação prévia da autoridade competente;

b) Para obter a aprovação, o operador deve comprovar que satisfaz as seguintes condições:

1) A distância utilizada para calcular a massa aprovada à aterragem pode ser o comprimento utilizável da área declarada segura acrescido da LDA declarada;

2) O Estado do aeródromo invocou razões de interesse público e necessidade operacional para a operação, devido ao afastamento do aeródromo ou às limitações físicas relacionadas com o alargamento da pista;

3) A distância vertical entre a trajetória de visão do piloto e a trajetória da parte inferior das rodas, com o avião estabilizado na trajetória normal de descida, não excede três metros;

4) O valor RVR/VIS mínimo não é inferior a 1 500 m e as limitações de vento constam do manual de operações;

5) Foram definidos e são cumpridos requisitos em matéria de experiência mínima do piloto, formação e familiarização especial com o aeródromo;

6) A altura de passagem no início do comprimento utilizável da área declarada segura é de 50 pés;

7) O Estado do aeródromo autorizou a utilização da área declarada segura;

8) O comprimento utilizável da área declarada segura não excede os 90 metros;

9) A largura da área declarada segura não é inferior ao dobro da largura da pista ou ao dobro da envergadura da asa do aparelho, conforme o valor que for mais elevado, centrada no prolongamento do eixo da pista;

10) A área declarada segura está livre de obstruções ou depressões suscetíveis de colocar em perigo um avião que efetue uma aterragem curta na pista não é permitida a presença de qualquer objeto móvel na área declarada segura enquanto a pista estiver a ser utilizada para operações de aterragem curta;

11) O declive da área declarada segura não excede 5 % se ascendente, nem 2 % se descendente no sentido da aterragem; e

12) Foram definidos requisitos adicionais, se especificados pela autoridade competente, tendo em conta as características de tipo do avião, as características orográficas da área de aproximação, as ajudas à aproximação disponíveis e as questões ligadas às aproximações falhadas/aterragens interrompidas.

## CAPÍTULO 3

## Classe de desempenho B

**CAT.POL.A.300 Disposições gerais**

a) Os operadores não podem realizar operações de aviões monomotor:

1) Em período noturno; ou

2) Em IMC, exceto ao abrigo de regras especiais VFR;

▼B

b) Os operadores consideram os aviões bimotor que não cumpram os requisitos para a subida previstos na secção CAT.POL.A.340 como aviões monomotor.

**CAT.POL.A.305 Descolagem**

a) A massa à descolagem não deve exceder a massa máxima à descolagem indicada no AFM para a altitude de pressão e a temperatura ambiente no aeródromo de partida;

b) A distância de descolagem não corrigida, conforme especificada no AFM, não deve exceder:

1) Quando multiplicada por um fator de 1,25, a distância disponível para a corrida de descolagem (TORA); ou

2) Se estiver disponível uma área de paragem e/ou uma área livre de obstáculos:

i) a TORA,

ii) quando multiplicada por um fator de 1,15, a distância de descolagem disponível (TODA), ou

iii) quando multiplicada por um fator de 1,3, a ASDA;

c) Para demonstrar o cumprimento do disposto na alínea b), deve ser tido em conta o seguinte:

1) A massa do avião no início da corrida de descolagem;

2) A altitude de pressão no aeródromo;

3) A temperatura ambiente no aeródromo;

4) O tipo e as condições da superfície da pista;

5) O declive da pista na direção da descolagem; e

6) Não mais de 50 % da componente de vento de frente comunicada ou não menos de 150 % da componente de vento de cauda comunicada.

**CAT.POL.A.310 Área livre de obstáculos à descolagem – aviões multimotor**

a) A trajetória de voo à descolagem dos aviões bimotor ou multimotor é calculada de modo a estar livre de obstáculos a uma distância vertical mínima de 50 pés, ou a uma distância horizontal mínima de 90 m mais 0,125 × D, em que D corresponde à distância horizontal percorrida pelo avião desde a extremidade da TODA ou a extremidade da distância de descolagem, se estiver programada uma volta antes da extremidade da TODA, à exceção dos casos previstos nas alíneas b) e c). Para os aviões com uma envergadura de asa inferior a 60 m, pode ser usada uma distância horizontal livre de obstáculos igual a metade da envergadura da asa do avião mais 60 m e mais 0,125 × D. Deve partir-se do pressuposto de que:

1) A trajetória de voo à descolagem começa a uma altura de 50 pés acima da superfície no final da distância de descolagem prescrita na secção CAT.POL.A.305, alínea b), e termina a uma altura de 1 500 pés acima da superfície;

2) O avião não inicia qualquer volta antes de atingir uma altura de 50 pés acima da superfície, pelo que o ângulo de pranchamento não deve exceder 15°;

3) A falha do motor crítico ocorre no ponto da trajetória de voo à descolagem com todos os motores ligados a partir do qual se calcula perder a referência visual para evitar os obstáculos;

▼B

4) O gradiente da trajetória de voo à descolagem, desde a altura de 50 pés até à altura presumida da falha de motor, é igual ao gradiente médio com todos os motores ligados durante a subida e a transição para a configuração em rota, multiplicado por um fator de 0,77; e

5) O gradiente da trajetória de voo à descolagem, a partir da altura alcançada em conformidade com a alínea a), ponto 4), até ao final da trajetória de voo à descolagem, é igual ao gradiente de subida em rota com um motor inoperacional (OEI) indicado no manual de voo da aeronave (AFM);

b) Nos casos em que a trajetória de voo prevista não exige alterações de rota superiores a 15°, o operador não necessita de ter em conta os obstáculos que distam lateralmente mais de:

1) 300 m, se o voo for efetuado em condições que permitam uma navegação de orientação visual ou se as ajudas à navegação disponíveis permitirem ao piloto manter a trajetória de voo pretendida, com a mesma precisão; ou

2) 600 m, para os voos realizados em todas as outras condições;

c) Nos casos em que a trajetória de voo prevista exige alterações de rota superiores a 15°, o operador não necessita de ter em conta os obstáculos que distam lateralmente mais de:

1) 600 m, para os voos efetuados em condições que permitam uma navegação de orientação visual de percurso; ou

2) 900 m, para os voos realizados em todas as outras condições;

d) Ao demonstrar o cumprimento do disposto nas alíneas a) a c), deve ser tido em conta o seguinte:

1) A massa do avião no início da corrida de descolagem;

2) A altitude de pressão no aeródromo;

3) A temperatura ambiente no aeródromo; e

4) Não mais de 50 % da componente de vento de frente comunicada ou não menos de 150 % da componente de vento de cauda comunicada.

**CAT.POL.A.315 Em rota – aviões multimotor**

a) O operador deve assegurar que, nas condições meteorológicas previstas para o voo e em caso de falha de um motor, com os restantes motores a trabalhar nas condições de potência máxima contínua especificadas, o avião pode continuar o voo às altitudes mínimas de segurança aplicáveis constantes do manual de operações, ou acima destas, até um ponto a 1 000 pés acima de um aeródromo em que possam ser cumpridos os requisitos de desempenho;

b) Deve partir-se do pressuposto de que, no momento da falha de motor:

1) O avião não voa a uma altitude superior àquela em que o gradiente de subida é igual a 300 pés por minuto, com todos os motores a trabalhar nas condições de potência máxima contínua especificadas; e

2) O gradiente em rota com um motor inoperacional deve ser o gradiente bruto de descida ou subida, conforme adequado, respetivamente acrescido de um gradiente de 0,5 % ou diminuído de um gradiente de 0,5 %.

**CAT.POL.A.320 Em rota – aviões monomotor**

a) O operador deve assegurar que, nas condições meteorológicas previstas para o voo e no caso de falha do motor, o avião pode voar até um local onde possa ser efetuada uma aterragem forçada em segurança;

▼B

b) Deve partir-se do pressuposto de que, no momento da falha do motor:

1) O avião não voa a uma altitude superior àquela em que o gradiente de subida é igual a 300 pés por minuto, com o motor a trabalhar nas condições de potência máxima contínua especificadas; e

2) O gradiente em rota é o gradiente bruto de descida, acrescido de um gradiente de 0,5 %.

**CAT.POL.A.325 Aterragem – aeródromos de destino e alternativos**

A massa do avião à aterragem, calculada de acordo com a secção CAT.POL.A.105, alínea a), não deve exceder a massa máxima à aterragem especificada para a altitude e a temperatura ambiente previstas no aeródromo de destino ou alternativo à hora prevista de aterragem.

**CAT.POL.A.330 Aterragem – pistas secas**

a) A massa do avião à aterragem, calculada de acordo com a secção CAT.POL.A.105, alínea a), na hora prevista de aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternativo, deve permitir efetuar uma aterragem com paragem completa do avião a partir de 50 pés acima da soleira da pista, numa distância que não ultrapasse 70 % da LDA, tendo em conta:

1) A altitude no aeródromo;

2) Não mais de 50 % da componente de vento de frente e não menos de 150 % da componente de vento de cauda;

3) O tipo e as condições da superfície da pista; e

4) O declive da pista na direção da aterragem;

b) No que diz respeito às operações de aproximação com gradiente muito elevado, o operador deve utilizar os valores de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a), com base numa altura-limite de ultrapassagem de obstáculos inferior a 60 pés, mas não inferior a 35 pés, e cumprir o disposto na secção CAT.POL.A.345;

c) Relativamente às operações de aterragem curta, o operador deve utilizar os valores de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a) e cumprir o disposto na secção CAT.POL.A.350;

d) Para despachar o avião em conformidade com as alíneas a) a c), deve partir-se do pressuposto de que:

1) O avião aterrará na pista mais favorável, sem vento; e

2) O avião aterrará na pista com maior probabilidade de atribuição, tendo em conta a velocidade e direção prováveis do vento, as características da assistência em terra à aeronave e os outros condicionalismos como as ajudas à aterragem e o terreno;

e) Se o operador não puder cumprir o disposto na alínea d), ponto 2), relativamente ao aeródromo de destino, o avião só será despachado se for designado um aeródromo alternativo que permita o cumprimento integral do disposto nas alíneas a) a d).

**CAT.POL.A.335 Aterragem – pistas molhadas e contaminadas**

a) Quando os boletins e/ou previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar molhada à hora prevista de chegada, a LDA deve ser igual ou superior à distância necessária para a aterragem, calculada de acordo com a secção CAT.POL.A.330, multiplicada por um fator de 1,15;

▼B

b) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar contaminada à hora prevista de chegada, a distância de aterragem não deve ser superior à LDA. O operador deve especificar no manual de operações os valores da distância de aterragem a aplicar;

c) Numa pista molhada pode ser utilizada uma distância de aterragem inferior à requerida na alínea a), mas não inferior à prevista na secção CAT.POL.A.330, alínea a), desde que o manual de voo da aeronave inclua informação adicional específica sobre distâncias de aterragem em pistas molhadas.

**CAT.POL.A.340 Requisitos em matéria de subida após a descolagem e na aterragem**

Os operadores de aviões bimotor devem cumprir os requisitos seguintes em matéria de subida após a descolagem e na aterragem:

a) *Subida após a descolagem*

1) Com todos os motores operacionais

i) o gradiente estabilizado de subida após a descolagem não deve ser inferior a 4 % com:

A) potência de descolagem em cada motor,

B) trem de aterragem descido, exceto se puder ser recolhido em menos de sete segundos, caso em que se pode considerar recolhido,

C) os flaps das asas na(s) posição(ões) de descolagem, e

D) uma velocidade de subida não inferior à mais elevada de 1,1 $V_{MC}$ (velocidade mínima de controlo no ou próximo do solo) e de 1,2 $V_{S1}$ (velocidade de perda ou velocidade mínima de voo estabilizada em configuração de aterragem).

2) Com um motor inoperacional (OEI)

i) o gradiente estabilizado de subida a uma altitude de 400 pés acima da superfície de descolagem deve ser comprovadamente positivo com:

A) o motor crítico inoperacional e o seu hélice na posição de resistência mínima,

B) o motor restante na potência de descolagem,

C) o trem de aterragem recolhido,

D) os flaps das asas na(s) posição(ões) de descolagem, e

E) uma velocidade de subida igual à alcançada a 50 pés.

ii) o gradiente estabilizado de subida não deve ser inferior a 0,75 % a uma altitude de 1 500 pés acima da superfície de descolagem com:

A) o motor crítico inoperacional e o seu hélice na posição de resistência mínima,

B) o motor restante em potência não superior à potência máxima contínua,

C) o trem de aterragem recolhido,

D) os flaps das asas recolhidos, e

E) uma velocidade de subida não inferior a 1,2 $V_{S1}$;

▼B

b) *Subida na aterragem*

1) Com todos os motores operacionais

i) o gradiente estabilizado de subida não deve ser inferior a 2,5 %, com:

A) não mais do que a potência ou o impulso atingidos oito segundos após o início da atuação dos comandos de potência a partir da posição reduzida mínima,

B) o trem de aterragem descido,

C) os flaps das asas na posição de aterragem, e

D) uma velocidade de subida igual a $V_{REF}$ (velocidade de aterragem de referência).

2) Com um motor inoperacional (OEI)

i) o gradiente estabilizado de subida não deve ser inferior a 0,75 % a uma altitude de 1 500 pés acima da superfície de aterragem com:

A) o motor crítico inoperacional e o seu hélice na posição de resistência mínima,

B) o motor restante em potência não superior à potência máxima contínua,

C) o trem de aterragem recolhido,

D) os flaps das asas recolhidos, e

E) uma velocidade de subida não inferior a 1,2 $V_{S1}$.

**CAT.POL.A.345 Aprovação de operações de aproximação com gradiente muito elevado**

a) As operações de aproximação com ângulos de descida de 4,5° ou superiores, a alturas-limite de ultrapassagem de obstáculos inferiores a 60 pés, mas não inferiores a 35 pés, requerem a aprovação prévia da autoridade competente;

b) Para obter a aprovação, o operador deve comprovar que satisfaz as seguintes condições:

1) o AFM deve especificar o ângulo máximo de descida aprovado, outras eventuais limitações, os procedimentos normais, anormais ou de emergência para a aproximação com gradiente muito elevado e as alterações aos dados de comprimento da pista, caso utilize critérios de aproximação deste tipo; e

2) Nos aeródromos em que são realizadas operações de aproximação com gradiente muito elevado:

i) existe um sistema adequado de referência de trajetória de descida com, pelo menos, um sistema de indicação visual da trajetória,

ii) são especificados os mínimos meteorológicos, e

iii) são tidos em conta os seguintes elementos:

A) disposição dos obstáculos,

B) tipo de referência de trajetória de descida e guiamento da pista,

C) referência visual mínima necessária em DH (altura de decisão) e MDA (altitude mínima de decisão),

D) equipamento de bordo disponível,

E) qualificação dos pilotos e familiarização especial com o aeródromo,

▼B

F) limitações e procedimentos AFM, e

G) critérios de aproximação falhada.

**CAT.POL.A.350 Aprovação de operações de aterragem curta**

a) As operações de aterragem curta requerem a aprovação prévia da autoridade competente;

b) Para obter a aprovação, o operador deve comprovar que satisfaz as seguintes condições:

1) A distância utilizada para calcular a massa aprovada à aterragem pode consistir no comprimento utilizável da área declarada segura acrescido da LDA declarada;

2) O Estado do aeródromo autorizou a utilização da área declarada segura;

3) A área declarada segura está livre de obstruções ou depressões suscetíveis de colocar em perigo um avião que efetue uma aterragem curta na pista e não é permitida a presença de qualquer objeto móvel na área declarada segura enquanto a pista estiver a ser utilizada para operações de aterragem curta;

4) O declive da zona declarada segura não excede 5 % se ascendente nem 2 % se descendente na direção de aterragem;

5) O comprimento utilizável da área declarada segura não excede os 90 metros;

6) A largura da área declarada segura não é inferior ao dobro da largura da pista, centrada no prolongamento do eixo da pista;

7) A altura de passagem no início do comprimento utilizável da área declarada segura não é inferior a 50 pés;

8) São especificados os mínimos meteorológicos para cada pista a utilizar, que não devem ser inferiores aos valores mínimos de VFR ou NPA, consoante o valor que for mais elevado;

9) São especificados e cumpridos os requisitos em matéria de experiência e de formação dos pilotos, bem como de familiarização especial com o aeródromo;

10) Foram definidos requisitos adicionais, se especificados pela autoridade competente, tendo em conta as características de tipo do avião, as características orográficas da área de aproximação, as ajudas à aproximação disponíveis e as questões ligadas às aproximações falhadas/aterragens interrompidas.

## CAPÍTULO 4

## Classe de desempenho C

**CAT.POL.A.400 Descolagem**

a) A massa à descolagem não deve exceder a massa máxima à descolagem indicada no AFM para a altitude de pressão e a temperatura ambiente no aeródromo de partida;

b) Para os aviões cujos dados de comprimento de pista para descolagem, constantes do respetivo AFM, não incluem a tomada em consideração de uma falha do motor, a distância a partir do início da rolagem para descolagem necessária para o avião atingir uma altura de 50 pés acima da superfície, com todos os motores a trabalhar nas condições de potência máxima para descolagem especificadas, quando multiplicada por um dos fatores abaixo indicados:

1) 1,33 para aviões bimotor;

▼B

2) 1,25 para aviões trimotor; ou

3) 1,18 para aviões quadrimotor,

não deve exceder a distância disponível para a corrida de descolagem (TORA) no aeródromo onde deve ser efetuada a descolagem;

c) Para os aviões cujos dados de comprimento de pista para descolagem, constantes do respetivo AFM, incluem a tomada em consideração de uma falha do motor, devem ser cumpridos os seguintes requisitos, de acordo com as especificações do AFM:

1) A distância de aceleração-paragem não deve exceder a distância disponível para aceleração-paragem (ASDA);

2) A distância de descolagem não deve exceder a distância disponível para descolagem (TODA), com uma área livre de obstáculos não superior a metade da distância disponível para corrida de descolagem (TORA);

3) A corrida de descolagem não deve exceder a TORA;

4) Deve ser utilizado um único valor $V_1$ para a descolagem interrompida e para a descolagem continuada; e

5) Numa pista molhada ou contaminada, a massa à descolagem não deve exceder a permitida para a descolagem numa pista seca nas mesmas condições;

d) Deve ser tido em conta o seguinte:

1) A altitude de pressão no aeródromo;

2) A temperatura ambiente no aeródromo;

3) O tipo e as condições da superfície da pista;

4) O declive da pista na direção da descolagem;

5) Não mais de 50 % da componente de vento de frente indicada ou não menos de 150 % da componente de vento de cauda indicada; e

6) A eventual redução de comprimento de pista devido ao alinhamento do avião antes da descolagem.

**CAT.POL.A.405 Área livre de obstáculos à descolagem**

a) A trajetória de voo à descolagem com um motor inoperacional deve ser calculada de modo a estar livre de obstáculos a uma distância vertical mínima de 50 pés mais 0,01 × D, ou a uma distância horizontal mínima de 90 m mais 0,125 × D, em que D corresponde à distância horizontal percorrida pelo avião desde a extremidade da TODA. No caso dos aviões com uma envergadura de asa inferior a 60 m, pode ser usada uma distância horizontal livre de obstáculos igual a metade da envergadura da asa do aparelho mais 60 m e mais 0,125 × D;

b) A trajetória de voo à descolagem deve começar a uma altura de 50 pés acima da superfície, no final da distância de descolagem prevista na secção CAT.POL.A.405, alíneas b) ou c), conforme aplicável, e terminar a uma altura de 1 500 pés acima da superfície;

c) Ao demonstrar o cumprimento do disposto na alínea a), deve ser tido em conta o seguinte:

1) A massa do avião no início da corrida de descolagem;

2) A altitude de pressão no aeródromo;

3) A temperatura ambiente no aeródromo; e

4) Não mais de 50 % da componente de vento de frente comunicada ou não menos de 150 % da componente de vento de cauda comunicada;

▼B

d) Não são permitidas alterações de rota até ao ponto da trajetória de voo à descolagem em que se tenha alcançado 50 pés de altura acima da superfície. A partir desse ponto, até uma altura de 400 pés, presume-se que o ângulo do ângulo de pranchamento do avião não é superior a 15°. Acima de 400 pés de altura, podem programar-se ângulos de pranchamento superiores a 15° mas não superiores a 25°. Deve ser dada uma margem adequada tendo em conta os efeitos do ângulo de pranchamento nas velocidades de operação e na trajetória de voo, incluindo os aumentos de distância resultantes de velocidades de operação superiores;

e) Nos casos que não exigem alterações de rota superiores a 15°, o operador não necessita de ter em conta os obstáculos que distem lateralmente mais de:

1) 300 m, se o piloto puder manter a precisão de navegação necessária na tomada em consideração dos obstáculos; ou

2) 600 m, para os voos realizados em todas as outras condições;

f) Nos casos que exigem alterações de rota superiores a 15°, o operador não necessita de ter em conta os obstáculos que distem lateralmente mais de:

1) 600 m, se o piloto puder manter a precisão de navegação necessária na tomada em consideração dos obstáculos; ou

2) 900 m, para os voos realizados em todas as outras condições;

g) O operador deve estabelecer procedimentos de contingência para cumprir o disposto nas alíneas a) a f) e garantir uma rota segura, evitando obstáculos, de modo a permitir que o avião cumpra os requisitos em rota da secção CAT.POL.A.410 ou aterre no aeródromo de partida ou num aeródromo alternativo ao de descolagem.

**CAT.POL.A.410 Em rota – com todos os motores operacionais**

a) Nas condições meteorológicas previstas para o voo, em qualquer segmento da rota ou em qualquer ponto de desvio planeado, o avião deve poder efetuar um gradiente mínimo de subida de 300 pés por minuto, com todos os motores a trabalhar nas condições de potência máxima contínua especificadas:

1) Às altitudes mínimas para um voo seguro, em cada fase da rota, ou em qualquer desvio planeado, especificadas ou calculadas a partir da informação contida no manual de operações do avião; e

2) Às altitudes mínimas necessárias para satisfazer as condições indicadas nas secções CAT.POL.A.415 e 420, conforme adequado.

**CAT.POL.A.415 Em rota – com um motor inoperacional (OEI)**

a) Nas condições meteorológicas previstas para o voo com um motor inoperacional em qualquer segmento de rota ou em qualquer ponto de desvio planeado, e com os restantes motores a trabalhar nas condições de potência máxima contínua especificadas, o avião deve poder continuar o voo na altitude de cruzeiro até um aeródromo onde possa efetuar uma aterragem de acordo com as secções CAT.POL.A.430 ou CAT.POL.A.435, conforme adequado. O avião deve evitar os obstáculos num raio de 9,3 km (cinco milhas náuticas) de cada lado da rota programada, com um intervalo vertical mínimo de:

1) 1 000 pés, quando o gradiente de subida for igual ou superior a zero; ou

2) 2 000 pés, quando o gradiente de subida for inferior a zero;

▼B

b) A trajetória de voo deve ter um gradiente positivo a uma altitude de 450 m (1 500 pés) acima do aeródromo onde se pretende efetuar a aterragem após a falha de um dos motores;

c) O gradiente de subida disponível do avião deve ser de 150 pés por minuto inferior ao gradiente bruto de subida especificado;

d) As margens de largura previstas na alínea a) devem ser aumentadas para 18,5 km (10 milhas náuticas), se a precisão de navegação não estiver, pelo menos, dentro do limite RNP5;

e) Se for aplicado um procedimento de segurança, é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as reservas requeridas.

**CAT.POL.A.420 Em rota – aviões com três ou mais motores e com dois motores inoperacionais**

a) Em caso algum, ao longo da rota programada, um avião de três ou mais motores que utiliza todos os motores à velocidade de cruzeiro de longo alcance, à temperatura padrão sem vento, deve voar a mais de 90 minutos de um aeródromo que cumpre os requisitos de desempenho aplicáveis à massa prevista à aterragem, salvo se cumprir o disposto nas alíneas b) a e);

b) A trajetória de voo com dois motores inoperacionais deve permitir que o avião continue o voo nas condições meteorológicas previstas, evitando todos os obstáculos num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) de cada lado da rota programada, com uma margem vertical mínima de 2 000 pés, até um aeródromo que cumpre os requisitos de desempenho aplicáveis à massa prevista à aterragem;

c) Presume-se que os dois motores falham no ponto mais crítico do segmento de rota quando o avião, com todos os motores à velocidade de cruzeiro de longo alcance, à temperatura padrão sem vento, voa a mais de 90 minutos de um aeródromo que cumpre os requisitos de desempenho aplicáveis à massa prevista à aterragem;

d) A massa prevista do avião no ponto em que se presume ocorrer a falha dos dois motores não pode ser inferior àquela que inclui uma reserva de combustível suficiente para prosseguir até ao aeródromo onde se prevê efetuar a aterragem, atingir esse aeródromo a uma altitude mínima de 450 m (1 500 pés) diretamente acima da área de aterragem e efetuar em seguida um voo nivelado durante 15 minutos;

e) O gradiente de subida disponível do avião deve ser de 150 pés por minuto inferior ao especificado;

f) As margens de largura previstas na alínea b) devem ser aumentadas para 18,5 km (10 milhas náuticas), se a precisão de navegação não estiver, pelo menos, dentro do limite RNP5;

g) Se for aplicado um procedimento de segurança, é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as reservas requeridas.

**CAT.POL.A.425 Aterragem – aeródromos de destino e alternativos**

A massa do avião à aterragem, calculada de acordo com a secção CAT.POL.A.105, alínea a), não deve exceder a massa máxima à aterragem especificada no AFM para a altitude e, se indicada no AFM, a temperatura ambiente esperada à hora prevista de aterragem no aeródromo de destino e no aeródromo alternativo.

▼B

**CAT.POL.A.430 Aterragem – pistas secas**

a) A massa do avião à aterragem, calculada de acordo com a secção CAT.POL.A.105, alínea a), à hora prevista de aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternativo, deve permitir efetuar uma aterragem com paragem completa do avião a partir de 50 pés acima da soleira da pista, numa distância que não ultrapasse 70 % da LDA, tendo em conta:

1) A altitude no aeródromo;

2) Não mais de 50 % da componente de vento de frente e não menos de 150 % da componente de vento de cauda;

3) O tipo de superfície da pista; e

4) O declive da pista na direção da aterragem;

b) Para despachar um avião, deve partir-se do pressuposto de que:

1) O avião aterra na pista mais favorável, sem vento; e

2) O avião aterra na pista com maior probabilidade de atribuição, tendo em conta a velocidade e direção prováveis do vento, as características da assistência em terra à aeronave e outros condicionalismos como as ajudas à aterragem e o terreno;

c) Se o operador não puder cumprir o disposto na alínea b), ponto 2), relativamente ao aeródromo de destino, o avião só poderá ser despachado se for designado um aeródromo alternativo que permita cumprir integralmente o disposto nas alíneas a) e b).

**CAT.POL.A.435 Aterragem – pistas molhadas e contaminadas**

a) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar molhada à hora prevista de chegada, a LDA deve ser igual ou superior à distância necessária para a aterragem, calculada de acordo com a secção CAT.POL.A.430, e multiplicada por um fator de 1,15;

b) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar contaminada à hora prevista de chegada, a distância de aterragem não deve ser superior à LDA. O operador deve especificar no manual de operações os valores da distância de aterragem a aplicar.

*SECÇÃO 2*

***Helicópteros***

CAPÍTULO 1

**Requisitos gerais**

**CAT.POL.H.100 Aplicabilidade**

a) Os helicópteros devem ser operados em conformidade com os requisitos aplicáveis para a classe de desempenho;

b) Os helicópteros devem ser operados na classe de desempenho 1:

1) Quando são operados com destino a/partida de aeródromos ou locais de operação situados em ambiente hostil e congestionado, salvo de forem operados com destino a/partida de um sítio de interesse público (PIS), em conformidade com a secção CAT.POL.H.225; ou

2) Quando tiverem uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros, salvo se forem operados a partir de/com destino a uma heliplataforma da classe de desempenho 2, ao abrigo de uma aprovação conforme com a secção CAT.POL.H.305;

▼B

c) Salvo disposição em contrário na alínea b), os helicópteros com uma MOPSC igual ou inferior a 19 mas superior a nove lugares de passageiros devem ser operados na classe de desempenho 1 ou 2;

d) Salvo disposição em contrário na alínea b), os helicópteros com uma MOPSC igual ou inferior a nove lugares de passageiros devem ser operados na classe de desempenho 1, 2 ou 3.

**CAT.POL.H.105 Disposições gerais**

a) A massa do helicóptero:

1) No início da descolagem; ou

2) Em caso de replaneamento em voo, no ponto a partir do qual se aplica o plano de voo operacional revisto,

não deve ser superior à massa que permite cumprir os requisitos aplicáveis da presente secção para o voo a realizar, tendo em conta as reduções previstas de massa, à medida que o voo prossegue, e o alijamento de combustível, conforme previsto no requisito aplicável;

b) Os dados de desempenho aprovados constantes do AFM devem ser utilizados para determinar o cumprimento dos requisitos definidos na presente secção, sendo complementados, se necessário, com outros dados prescritos no requisito aplicável. O operador deve especificar esses dados no manual de operações. Se forem aplicados os fatores prescritos na presente secção, podem ser tidos em conta quaisquer fatores operacionais já incorporados nos dados de desempenho do AFM, de modo a evitar duplicações;

c) Ao demonstrar o cumprimento dos requisitos definidos na presente secção, devem ser tidos em conta os seguintes parâmetros:

1) A massa do helicóptero;

2) A configuração do helicóptero;

3) As condições atmosféricas, em especial:

i) altitude de pressão e temperatura,

ii) vento:

A) à exceção do disposto no ponto C), no que respeita aos requisitos para a descolagem, a trajetória de voo à descolagem e a aterragem, o vento não deve contar mais de 50 % da componente de vento de frente comunicada com uma velocidade igual ou superior a 5 nós,

B) nos casos em que o AFM permite a descolagem e a aterragem com uma componente de vento de cauda e em todas as trajetória de voo à descolagem, não deve ser tido em conta menos de 150 % da componente de vento de cauda comunicada, e

C) nos casos em que o equipamento de medição do vento permite uma medição exata da velocidade do vento no ponto de descolagem e aterragem, o operador pode estabelecer um excedente de 50 % das componentes de vento, desde que demonstre à autoridade competente que a proximidade da FATO e a precisão dos equipamentos de medição do vento oferecem um nível de segurança equivalente,

▼B

4) As técnicas de operação; e

5) A utilização de quaisquer sistemas que afetem negativamente o desempenho.

**CAT.POL.H.110 Tomada em consideração dos obstáculos**

a) Para efeitos do cumprimento dos requisitos para a área livre de obstáculos, são considerados os obstáculos localizados além da FATO, na trajetória de voo à descolagem ou na trajetória de aproximação falhada, se a distância lateral desde o ponto mais próximo da superfície abaixo da trajetória de voo prevista não for superior a:

1) Para as operações VFR:

i) metade da largura mínima definida no AFM — ou, se não for definida nenhuma largura, «0,75 × D», em que D corresponde à maior dimensão do helicóptero com os rotores a trabalhar,

ii) mais, conforme o valor que for mais elevado, «0,25 × D» ou «3 m»,

iii) mais:

A) 0,10 × distância DR para operações VFR diurnas, ou

B) 0,15 × distância DR para operações VFR noturnas.

2) Para as operações IFR:

i) «1,5 D» ou 30 m, conforme o que valor que for mais elevado, mais:

A) 0,10 × distância DR, para operações IFR com guiamento preciso da trajetória,

B) 0,15 × distância DR, para operações IFR com guiamento padrão da trajetória, ou

C) 0,30 × distância DR, para operações IFR sem guiamento de trajetória.

ii) ao considerar a trajetória de aproximação falhada, a divergência da área de tomada em consideração dos obstáculos aplica-se apenas após o final da distância disponível para descolagem.

3) Para as operações com fase inicial de descolagem executada visualmente e convertida em IFR/IMC num ponto de transição, os critérios definidos no ponto 1) aplicam-se até ao ponto de transição e os critérios definidos no ponto 2) após o ponto de transição. O ponto de transição não pode localizar-se antes da extremidade da distância de descolagem necessária para os helicópteros (TODHR) que operam na classe de desempenho 1 ou antes do ponto definido depois da descolagem (DPATO) para os helicópteros que operam na classe de desempenho 2;

b) No que diz respeito às descolagens com recurso a um procedimento de transição posterior ou lateral, para efeitos do cumprimento dos requisitos para a área livre de obstáculos, devem ser tidos em conta os obstáculos localizados na área de transição posterior ou lateral se a sua distância lateral do ponto mais próximo na superfície abaixo da trajetória de voo prevista não for superior a:

1) Metade da largura mínima definida no AFM ou, se não for definida nenhuma largura, «0,75 × D»;

▼B

2) Mais, conforme o valor que for mais elevado, «0,25 × D» ou «3 m»;

3) Mais:

i) para as operações VFR diurnas, 0,10 × a distância percorrida desde a parte posterior da FATO, ou

ii) para as operações VFR noturnas, 0,15 × a distância percorrida desde a parte posterior da FATO;

c) Os obstáculos podem ser ignorados se estiverem situados a mais de:

1) 7 × raio do rotor (R) nas operações diurnas, se for possível garantir a precisão de navegação por meio de referências visuais adequadas durante a subida;

2) 10 × R nas operações noturnas, se for possível garantir a precisão de navegação por meio de referências visuais adequadas durante a subida;

3) 300 m se for possível garantir a precisão de navegação por meio de ajudas à navegação adequadas; ou

4) 900 m em todos os outros casos.

## CAPÍTULO 2

## Classe de desempenho 1

### CAT.POL.H.200 Disposições gerais

Os helicópteros operados na classe de desempenho 1 devem ser certificados na categoria A, ou equivalente, conforme definido pela Agência.

### CAT.POL.H.205 Descolagem

a) A massa à descolagem não deve exceder a massa máxima à descolagem indicada no AFM para o procedimento a aplicar;

b) A massa à descolagem deve ser tal que:

1) Deve permitir interromper a descolagem e aterrar na FATO, caso seja detetada uma falha do motor crítico no ponto de decisão de descolagem (TDP) ou antes deste;

2) A distância necessária para a descolagem interrompida (RTODRH) não excede a distância disponível para a interrupção da manobra de descolagem (RTODAH); e

3) A TODRH não excede a distância de descolagem disponível (TODAH).

4) Sem prejuízo do disposto na alínea b), ponto 3), a TODRH pode exceder a TODAH se o helicóptero, com uma falha do motor crítico detetada no TDP, puder, durante a descolagem, evitar todos os obstáculos até ao final da TODRH por uma margem vertical não inferior a 10,7 m (35 pés);

c) Ao demonstrar o cumprimento do disposto nas alíneas a) e b), devem ser tidos em conta os parâmetros adequados definidos na secção CAT.POL.H.105, alínea c), no aeródromo ou local de operação de partida;

▼B

d) A parte da descolagem até ao TDP, inclusive, deve ser conduzida com contacto visual com a superfície, de modo a permitir efetuar uma descolagem interrompida;

e) No que respeita às descolagens que recorrem a um procedimento de transição posterior ou lateral, com uma falha do motor crítico detetada no TDP ou antes deste, todos os obstáculos na área de transição posterior ou lateral devem ser evitados por uma margem adequada.

**CAT.POL.H.210 Trajetória de voo à descolagem**

a) A partir da extremidade da TODRH, com uma falha do motor crítico detetada no TDP:

1) A massa à descolagem deve permitir obter uma trajetória de voo à descolagem com uma área vertical acima de todos os obstáculos existentes na trajetória de subida não inferior a 10,7 m (35 pés) no caso das operações VFR e não inferior a 10,7 m (35 pés) + 0,01 × distância DR no caso das operações IFR. Apenas devem ser tidos em conta os obstáculos especificados na secção CAT.POL.H.110.

2) Em caso de mudança de direção superior a 15°, deve ser dada uma margem adequada, que tenha em conta o efeito do ângulo de pranchamento na capacidade de cumprir os requisitos para a área livre de obstáculos. Essa volta não pode ser iniciada antes de se alcançar uma altura de 61 m (200 pés) acima da superfície de descolagem, salvo se a manobra fizer parte de um procedimento aprovado constante do AFM;

b) Ao demonstrar o cumprimento do disposto na alínea a), devem ser tidos em conta os parâmetros adequados definidos na secção CAT.POL.H.105, alínea c), no aeródromo ou local de operação de partida.

**CAT.POL.H.215 Em rota – com um motor crítico inoperacional**

a) A massa do helicóptero e a trajetória de voo em qualquer segmento da rota, com o motor crítico inoperacional e as condições meteorológicas previstas para o voo, devem permitir cumprir o disposto nos pontos 1), 2) ou 3):

1) Sempre que se preveja que o voo será realizado em qualquer momento sem contacto visual com a superfície, a massa do helicóptero deve permitir um gradiente mínimo de subida de 50 pés por minuto com o motor crítico inoperacional a uma altitude mínima de 300 m (1 000 pés) ou de 600 m (2 000 pés) nas zonas montanhosas, acima de todo o terreno e de todos os obstáculos ao longo da rota num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) de cada lado da rota programada.

2) Sempre que se preveja que o voo será realizado sem contacto visual com a superfície, a trajetória de voo deve permitir que o helicóptero prossiga o voo desde a altitude de cruzeiro até uma altura de 300 m (1 000 pés) acima do local onde pode ser efetuada a aterragem em conformidade com a secção CAT.POL.H.220. A trajetória de voo deve estar livre de obstáculos a uma altura vertical mínima de 300 m (1 000 pés) ou de 600 m (2 000 pés) nas zonas montanhosas, acima de todo o terreno e de quaisquer obstáculos ao longo da rota num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) de cada lado da rota programada. Podem ser utilizadas técnicas de descida gradual.

3) Sempre que se preveja que o voo será realizado em VMC com contacto visual com a superfície, a trajetória de voo deve permitir que o helicóptero prossiga o voo desde a altitude de cruzeiro até uma altura de 300 m (1 000 pés) acima do local onde pode ser efetuada a aterragem em conformidade com a secção CAT.POL.H.220, sem, em nenhum momento, voar abaixo da altitude mínima de voo adequada. Devem ser tidos em conta os obstáculos existentes num raio de 900 m de cada lado da rota;

▼B

b) Ao demonstrar o cumprimento do disposto na alínea a), pontos 2) ou 3):

1) Presume-se que a falha do motor crítico ocorre no ponto mais crítico da rota;

2) São tidos em conta os efeitos dos ventos na trajetória de voo;

3) O alijamento de combustível é planeado de modo a manter a quantidade necessária para chegar ao aeródromo ou local de operação com as reservas de combustível requeridas e aplicando um procedimento seguro; e

4) Não foi planeado qualquer alijamento de combustível a menos de 1 000 pés acima do solo.

c) As margens de largura previstas na alínea a), pontos 1) e 2), devem ser aumentadas para 18,5 km (10 milhas náuticas) se não for possível manter a precisão de navegação em 95 % do tempo de voo total.

**CAT.POL.H.220 Aterragem**

a) A massa do helicóptero na aterragem à hora prevista de aterragem não deve exceder a massa máxima indicada no AFM para o procedimento a aplicar;

b) Caso seja detetada uma falha do motor crítico em qualquer ponto ou antes do ponto de decisão de aterragem (LDP), deve ser possível aterrar e parar dentro da FATO, ou interromper a manobra de aterragem e evitar todos os obstáculos na trajetória de voo por uma margem vertical de 10,7 m (35 pés). Apenas devem ser tidos em conta os obstáculos especificados na secção CAT.POL.H.110;

c) Caso seja detetada uma falha do motor crítico em qualquer ponto ou depois do ponto de decisão de aterragem (LDP), deve ser possível:

1) Evitar todos os obstáculos na trajetória de aproximação; e

2) Aterrar e parar dentro dos limites da FATO;

d) Ao demonstrar o cumprimento do disposto nas alíneas a) a c), devem ser tidos em conta os parâmetros adequados definidos na secção CAT.POL.H.105, alínea c), no que respeita à hora prevista de aterragem no aeródromo ou local de operação de destino ou, se necessário, em qualquer aeródromo alternativo;

e) A parte da aterragem desde o LDP até ao toque na zona de aterragem deve ser realizada com contacto visual com a superfície.

**CAT.POL.H.225 Operações com helicópteros com destino a/partida de um sítio de interesse público**

a) As operações com destino a/partida de um sítio de interesse público (PIS) podem ser realizadas na classe de desempenho 2 sem cumprir o disposto nas secções CAT.POL.H.310, alínea b), ou CAT.POL.H.325, alínea b), desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:

1) O PIS era utilizado antes de 1 de julho de 2002;

2) A dimensão do PIS ou a envolvente do obstáculo não permitem cumprir os requisitos para as operações da classe de desempenho 1;

3) A operação é realizada com um helicóptero com uma MOPSC igual ou inferior a seis lugares de passageiros;

4) O operador cumpre o disposto na secção CAT.POL.H.305, alínea b), pontos 2) e 3);

▼B

5) A massa do helicóptero não excede a massa máxima indicada no AFM para um gradiente de subida de 8 %, sem vento, a uma velocidade segura de descolagem adequada ($V_{TOSS}$), com o motor crítico inoperacional e os restantes motores na regulação de potência adequada; e

6) O operador obteve a aprovação prévia da autoridade competente para a operação. Antes de realizar esse tipo de operação noutro Estado-Membro, o operador deve obter uma autorização da autoridade competente desse Estado;

b) O manual de operações deve definir procedimentos específicos para os PIS, de modo a minimizar o período durante o qual existe perigo para os ocupantes do helicóptero e para as pessoas em terra em caso de falha de motor durante a descolagem ou a aterragem;

c) O manual de operações deve incluir, para cada PIS, um diagrama ou fotografia anotada, que mostra os principais aspetos, as dimensões, a não-conformidade com os requisitos para a classe de desempenho 1, os riscos principais e o plano de contingência em caso de incidente.

## CAPÍTULO 3

## Classe de desempenho 2

### CAT.POL.H.300 Disposições gerais

Os helicópteros operados na classe de desempenho 2 devem ser certificados na categoria A, ou equivalente, conforme definido pela Agência.

### CAT.POL.H.305 Operações sem garantia de capacidade de aterragem forçada em segurança

a) O operador só deve realizar operações sem garantia de capacidade de aterragem forçada em segurança durante as fases de descolagem e aterragem com a aprovação da autoridade competente;

b) Para obter e manter tal aprovação, o operador deve:

1) Efetuar uma avaliação dos riscos, especificando:

i) o tipo de helicóptero, e

ii) o tipo de operação,

2) Satisfazer as seguintes condições:

i) atingir e manter o padrão de modificação do helicóptero/motor definido pelo fabricante,

ii) levar a cabo as operações de manutenção preventiva recomendadas pelo fabricante do helicóptero ou do motor,

iii) incluir procedimentos de descolagem e de aterragem no manual de operações, caso ainda não constem do AFM,

iv) especificar a formação para a tripulação de voo, e

v) prever um sistema que permita comunicar ao fabricante qualquer perda de potência, paragem ou falha de motor,

e

3) Implementar um sistema de monitorização da utilização (UMS).

▼B

**CAT.POL.H.310 Descolagem**

a) A massa à descolagem não deve exceder a massa máxima definida para um gradiente de subida de 150 pés por minuto a 300 m (1 000 pés) acima do nível do aeródromo ou local de operação, com o motor crítico inoperacional e os restantes motores na regulação de potência adequada;

b) No que diz respeito às outras operações, que não as indicadas na secção CAT.POL.H.305, a descolagem deve ser conduzida de modo a permitir uma aterragem forçada em segurança até ao ponto em que seja possível continuar o voo em segurança;

c) Para as operações de acordo com a secção CAT.POL.H.305, além dos requisitos previstos na alínea a):

1) A massa à descolagem não deve exceder a massa máxima especificada no AFM para um voo estacionário fora do efeito de solo com todos os motores na regulação de potência adequada (AEO OGE), sem vento; ou

2) Para as operações a partir de uma heliplataforma:

i) com um helicóptero com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros, ou

ii) com qualquer helicóptero operado a partir de uma heliplataforma localizada num ambiente hostil,

a massa à descolagem deve ter em conta o procedimento; a falha do bordo da plataforma e a descida em função da altura da heliplataforma, com os motores críticos inoperacionais e os restantes motores na regulação de potência adequada;

d) Ao demonstrar o cumprimento do disposto nas alíneas a) a c), devem ser tidos em conta os parâmetros adequados definidos na secção CAT.POL.H.105, alínea c), no local de partida;

e) A parte da descolagem que antecede o cumprimento do requisito definido na secção CAT.POL.H.315 deve ser realizada com contacto visual com a superfície.

**CAT.POL.H.315 Trajetória de voo à descolagem**

A partir do ponto definido depois da descolagem (DPATO) ou, em alternativa, antes de serem atingidos os 200 pés acima da superfície de descolagem, com o motor crítico inoperacional, devem ser cumpridos os requisitos definidos na secção CAT.POL.H.210, alíneas a), pontos 1) e 2), e b).

**CAT.POL.H.320 Em rota – com o motor crítico inoperacional**

Deve ser cumprido o requisito definido na secção CAT.POL.H.215.

**CAT.POL.H.325 Aterragem**

a) A massa à aterragem na hora prevista de aterragem não deve exceder a massa máxima especificada para um gradiente de subida de 150 pés por minuto a 300 m (1 000 pés) acima do nível do aeródromo ou local de operação, com o motor crítico inoperacional e os restantes motores na regulação de potência adequada;

b) Se o motor crítico falhar em qualquer ponto da trajetória de aproximação:

1) A aterragem poderá ser interrompida de acordo com a secção CAT.POL.H.315; ou

2) No caso das outras operações, que não as especificadas na secção CAT.POL.H.305, o helicóptero poderá realizar uma aterragem forçada em segurança;

▼B

c) Para as operações de acordo com a secção CAT.POL.H.305, além dos requisitos previstos na alínea a):

1) A massa à aterragem não deve exceder a massa máxima especificada no AFM para um voo estacionário AEO OGE, sem vento, com todos os motores na regulação de potência adequada; ou

2) Para as operações a partir de uma heliplataforma:

i) com um helicóptero com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros, ou

ii) com qualquer helicóptero com destino a uma heliplataforma localizada num ambiente hostil,

a massa à aterragem deve ter em conta o procedimento e a descida em função da altura da heliplataforma, com o motor crítico inoperacional e os restantes motores na regulação de potência adequada;

d) Ao demonstrar o cumprimento do disposto nas alíneas a) a c), devem ser tidos em conta os parâmetros adequados definidos na secção CAT.POL.H.105, alínea c), no aeródromo de destino ou alternativo, se necessário;

e) A parte da aterragem após a qual deixa de ser possível cumprir o requisito definido na alínea b), ponto 1), deve ser realizada com contacto visual com a superfície.

## CAPÍTULO 4

## Classe de desempenho 3

### CAT.POL.H.400 Disposições gerais

a) Os helicópteros operados na classe de desempenho 3 devem ser certificados na categoria A, ou equivalente, conforme definido pela Agência, ou na categoria B;

b) Essas operações só devem ser realizadas em ambientes não hostis, à exceção:

1) Das operações realizadas de acordo com a secção CAT.POL.H.420; ou

2) Das fases de descolagem e aterragem das operações realizadas de acordo com a alínea c);

c) Se o operador for titular de uma aprovação nos termos da secção CAT.POL.H.305, pode realizar operações com destino a/partida de um aeródromo ou local de operação situado fora de um ambiente hostil congestionado, sem garantia de capacidade de aterragem forçada em segurança:

1) Durante a descolagem, antes de atingir a velocidade $V_y$ (velocidade para o melhor gradiente de subida) ou 200 pés acima da superfície de descolagem; ou

2) Durante a aterragem, abaixo dos 200 pés acima da superfície de aterragem;

d) Não devem ser realizadas operações:

1) Sem contacto visual com a superfície;

2) Noturnas;

3) Quando o teto de nuvens for inferior a 600 pés; ou

4) Quando a visibilidade for inferior a 800 m.

▼B

**CAT.POL.H.405 Descolagem**

a) A massa à descolagem deve ser o mais baixo dos seguintes valores:

1) MCTOM; ou

2) Massa máxima à descolagem indicada para um voo estacionário com efeito de solo com todos os motores na regulação de potência de descolagem ou, se as condições forem tais que um voo estacionário com efeito de solo pareça improvável, a massa à descolagem especificada para um voo estacionário fora do efeito de solo com todos os motores na regulação de potência de descolagem;

b) Sem prejuízo do disposto na secção CAT.POL.H.400, alínea b), em caso de falha de motor, o helicóptero deve dispor de capacidade para efetuar uma aterragem forçada em segurança.

**CAT.POL.H.410 Em rota**

a) O helicóptero deve dispor de capacidade para, com todos os motores a trabalhar nas condições de potência máxima contínua especificadas, continuar o voo ao longo da rota programada ou para qualquer ponto de desvio previsto, sem descer abaixo da altitude de voo mínima adequada;

b) Sem prejuízo do disposto na secção CAT.POL.H.420, em caso de falha de motor, o helicóptero deve dispor de capacidade para efetuar uma aterragem forçada em segurança.

**CAT.POL.H.415 Aterragem**

a) A massa do helicóptero à aterragem na hora prevista de aterragem deve ser o mais baixo dos seguintes valores:

1) Massa máxima à aterragem certificada; ou

2) Massa máxima à aterragem especificada para um voo estacionário com efeito de solo com todos os motores na regulação de potência de descolagem ou, se as condições forem tais que um voo estacionário com efeito de solo pareça improvável, a massa à aterragem especificada para um voo estacionário fora do efeito de solo com todos os motores na regulação de potência de descolagem;

b) Sem prejuízo do disposto na secção CAT.POL.H.400, alínea b), em caso de falha de motor, o helicóptero deve dispor de capacidade para efetuar uma aterragem forçada em segurança.

**CAT.POL.H.420 Operações de helicópteros em ambiente hostil fora de uma área congestionada**

a) As operações com helicópteros de turbina e com uma MOPSC igual ou inferior a seis lugares de passageiros, em ambiente hostil não congestionado, sem garantia de capacidade de aterragem forçada em segurança, só podem ser realizadas se o operador for titular de uma aprovação da autoridade competente, após uma avaliação dos riscos para a segurança. Antes de realizar essas operações noutro Estado-Membro, o operador deve obter uma autorização da autoridade competente desse Estado;

b) Para obter e manter tal aprovação, o operador:

1) Só pode realizar essas operações nas áreas e condições especificadas na aprovação;

2) Deve abster-se de realizar essas operações ao abrigo de uma aprovação HEMS;

3) Deve demonstrar que as limitações do helicóptero, ou outras considerações justificáveis, impedem o cumprimento dos critérios de desempenho adequados; e

4) Deve ser titular de uma aprovação ao abrigo da secção CAT.POL.H.305, alínea b);

▼B

c) Sem prejuízo do disposto na secção CAT.IDE.H.240, essas operações podem ser realizadas sem recurso a equipamento de oxigénio suplementar, desde que a altitude da cabina não seja superior a 10 000 pés durante um período superior a 30 minutos e nunca exceda os 13 000 pés de altitude de pressão.

*SECÇÃO 3*

***Massa e centragem***

CAPÍTULO 1

**Aeronaves a motor**

**CAT.POL.MAB.100 Massa, centragem e carga**

a) Em qualquer fase da operação, a carga, a massa e o centro de gravidade (CG) da aeronave devem obedecer aos limites especificados no AFM ou no manual de operações, caso este seja mais restritivo;

b) O operador deve estabelecer a massa e o CG de qualquer aeronave mediante a pesagem antes da entrada inicial em serviço e, posteriormente, de quatro em quatro anos, caso se utilizem massas de aeronaves individuais, e de nove em nove anos, caso se utilizem massas de frota. É necessário ter em conta e documentar devidamente os efeitos acumulados de modificações e reparações sobre a massa e a centragem. Se os efeitos das modificações sobre a massa e a centragem não forem conhecidos com rigor, deve proceder-se a uma nova pesagem da aeronave;

c) A pesagem deve ser efetuada pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada;

d) O operador deve calcular a massa de todos os elementos operacionais e incluir a tripulação na massa operacional da aeronave em vazio, pesando ou utilizando massas-padrão. Deve ser calculada a influência da localização destas no CG da aeronave;

e) O operador deve estabelecer a massa da carga de tráfego, incluindo qualquer lastro, mediante pesagem ou utilização das massas-padrão aplicadas aos passageiros e à bagagem;

f) Além das massas-padrão aplicadas aos passageiros e à bagagem registada, o operador pode utilizar as massas-padrão para outras cargas, desde que demonstre à autoridade competente que essas cargas apresentam a mesma massa ou que as suas massas se encontram dentro das margens de tolerância previstas;

g) O operador deve calcular a massa do combustível utilizando a densidade real ou, se esta não for conhecida, a densidade calculada de acordo com o método indicado no manual de operações;

h) O operador deve assegurar que:

1) O carregamento das suas aeronaves é supervisionado por pessoal qualificado; e

2) A carga de tráfego é compatível com os dados utilizados para calcular a massa e centragem da aeronave;

i) O operador deve respeitar os limites estruturais adicionais, nomeadamente os limites de resistência do pavimento, carga máxima por metro linear, massa máxima por compartimento de carga e limite máximo de lugares. Para os helicópteros, o operador deve, além disso, ter em conta as mudanças da carga em voo;

▼B

j) O operador deve especificar, no manual de operações, os princípios e métodos utilizados no processo de carregamento e no sistema de cálculo da massa e centragem, em cumprimento dos requisitos das alíneas a) a i). Esse sistema deve abranger todos os tipos de operações previstas.

**CAT.POL.MAB.105 Dados e documentação relativos à massa e à centragem**

a) Antes de cada voo, o operador deve estabelecer os dados relativos à massa e centragem e produzir documentação na matéria, especificando a carga e a sua distribuição. A documentação relativa à massa e à centragem deve permitir ao comandante determinar se a carga e a sua distribuição são tais que não são excedidos os limites de massa e centragem do avião. A documentação sobre massa e centragem deve conter a seguinte informação:

1) Matrícula do avião e tipo;

2) Identificação, número e data do voo;

3) Nome do comandante;

4) Nome da pessoa que elaborou o documento;

5) Massa operacional em vazio e CG da aeronave correspondente;

i) no que respeita aos aviões da classe de desempenho B e aos helicópteros, a posição CG pode não constar da documentação sobre massa e centragem se, por exemplo, a distribuição da carga estiver em conformidade com um quadro pré-calculado de centragem ou puder ser garantida uma centragem adequada para as operações planeadas, independentemente da carga real;

6) Massa do combustível à descolagem e do combustível de viagem;

7) Massa dos consumíveis, que não o combustível, se aplicável;

8) Componentes de carga, incluindo passageiros, bagagem, carga e lastro;

9) Massa à descolagem, à aterragem e sem combustível;

10) Posições do CG aplicáveis à aeronave; e

11) Limites de massa e valores do CG.

As informações supramencionadas devem constar dos documentos de planeamento de voo ou dos sistemas de massa e centragem. Algumas destas informações podem constar de outros documentos que sejam facilmente acessíveis;

b) Quando a documentação sobre a massa e a centragem for gerada por computador, o operador deve verificar a integridade dos dados fornecidos;

c) O responsável pela supervisão do carregamento do avião deve confirmar, apondo a sua assinatura manuscrita ou equivalente, que a carga e a respetiva distribuição estão de acordo com a documentação relativa à massa e centragem entregue ao comandante. O comandante deve indicar a sua aceitação apondo a sua assinatura manuscrita ou equivalente;

d) O operador deve especificar os procedimentos a adotar nas alterações de última hora relativas à carga, por forma a garantir que:

1) Qualquer alteração de última hora efetuada depois de preenchida a documentação referente à massa e centragem é comunicada ao comandante e introduzida nos documentos de planeamento do voo contendo a documentação sobre massa e centragem;

▼B

2) São especificadas as alterações máximas de última hora permitidas a nível de número de passageiros ou de carga; e

3) Se os limites máximos forem excedidos, é elaborada nova documentação sobre massa e centragem;

e) Se pretender utilizar um sistema informático de massa e centragem integrado a bordo ou um sistema informático de massa e centragem independente como sistema primário de despacho, o operador deve obter a aprovação da autoridade competente. O operador deve demonstrar a precisão e a fiabilidade desse sistema.

SUBPARTE D

***INSTRUMENTOS, DADOS, EQUIPAMENTO***

*SECÇÃO 1*

***Aviões***

**CAT.IDE.A.100 Instrumentos e equipamento – disposições gerais**

a) Os instrumentos e equipamentos requeridos na presente subparte devem ser aprovados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, à exceção dos seguintes elementos:

1) Fusíveis sobressalentes;

2) Lanternas;

3) Relógio de precisão;

4) Prancheta para cartas;

5) Estojos de primeiros socorros;

6) Estojo de emergência médica;

7) Megafones;

8) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;

9) Âncoras de mar e equipamento para fundear; e

10) Dispositivos de retenção para crianças;

b) Os instrumentos e equipamentos não requeridos na presente subparte, que não necessitam de aprovação nos termos do Regulamento (CE) n.º 1702/2003, mas que são transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

1) A tripulação de voo não deve usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou nas secções CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 e CAT.IDE.A.345; e

2) Os instrumentos e equipamento não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento;

c) Caso se destine a ser usado por um tripulante de voo no seu posto durante o voo, o equipamento deve poder ser rapidamente utilizado a partir desse posto. Quando um exemplar único do equipamento tiver de ser utilizado por mais de um tripulante de voo, deve ser instalado de modo a permitir a sua operação imediata a partir de qualquer lugar de tripulante em que o equipamento deva ser operado;

▼B

d) Os instrumentos utilizados pela tripulação de voo devem estar dispostos de modo que as suas indicações sejam claramente visíveis para o tripulante a partir do seu posto, com um desvio mínimo exequível a partir da posição e linha de visão que normalmente adota ao olhar em frente, ao longo da trajetória de voo;

e) Todo o equipamento de emergência obrigatório deve ser facilmente acessível para uma utilização imediata.

**CAT.IDE.A.105 Equipamento mínimo de voo**

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

a) O avião for operado em conformidade com a MEL do operador; ou

b) O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o avião de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL).

**CAT.IDE.A.110 Fusíveis sobressalentes**

a) Os aviões devem estar equipados com fusíveis sobressalentes, do tipo necessário para garantir uma proteção completa dos circuitos, de modo a permitir substituir aqueles que o possam ser em voo;

b) A quantidade de fusíveis sobressalentes que devem ser transportados a bordo deve corresponder ao mais elevado dos seguintes valores:

1) 10 % do número de fusíveis para cada tipo; ou

2) três fusíveis de cada tipo.

**CAT.IDE.A.115 Luzes**

a) Os aviões que efetuam voos diurnos devem estar equipados com:

1) Sistemas de luzes anticolisão;

2) Luz gerada pelo sistema elétrico do avião, para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamentos essenciais à segurança operacional do avião;

3) Luz gerada pelo sistema elétrico do avião, para iluminar todos os compartimentos de passageiros; e

4) Uma lanterna por tripulante, de fácil acesso aos membros da tripulação quando sentados nos lugares que lhes estão atribuídos;

b) Os aviões que efetuam voos noturnos devem ainda estar equipados com:

1) Luzes de navegação/posição;

2) Duas luzes de aterragem ou uma única luz com dois filamentos separados; e

3) Luzes que cumprem as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, no caso dos hidroaviões.

**CAT.IDE.A.120 Equipamento de limpeza do parabrisas**

Os aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg devem estar equipados, em cada posto de pilotagem, com um dispositivo para manter uma parte do parabrisas limpa em caso de precipitação.

▼B

**CAT.IDE.A.125 Operações VFR diurnas – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

a) Os aviões que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com o seguinte equipamento, disponível no posto de pilotagem:

1) Um dispositivo de medição e indicação de:

i) direção magnética,

ii) hora, em horas, minutos e segundos,

iii) altitude de pressão,

iv) velocidade do ar indicada,

v) velocidade vertical,

vi) voltas e deslizamento,

vii) atitude,

viii) direção,

ix) temperatura do ar no exterior, e

x) número Mach, sempre que as limitações de velocidade sejam expressas em número Mach.

2) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos de voo requeridos não é adequado;

b) Sempre que sejam necessários dois pilotos, o lugar do segundo piloto deve dispor de instrumentos separados que indiquem:

1) A altitude de pressão;

2) A velocidade do ar indicada;

3) A velocidade vertical;

4) As voltas e o deslizamento;

5) A atitude; e

6) A direção;

c) Os aparelhos enumerados a seguir devem dispor de meios para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar devido a condensação ou formação de gelo:

1) Aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros; e

2) Aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1999;

d) Os aviões monomotor cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 22 de maio de 1995 são dispensados do cumprimento dos requisitos definidos na alínea a), ponto 1), subalíneas vi), vii), viii) e ix), caso tal implique uma adaptação do equipamento.

**CAT.IDE.A.130 Operações IFR ou noturnas – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

Os aviões que realizam operações VFR noturnas ou operações IFR devem dispor do seguinte equipamento, disponível no posto de pilotagem:

a) Um dispositivo de medição e de indicação do seguinte:

1) Direção magnética;

2) Hora, em horas, minutos e segundos;

3) Velocidade do ar indicada;

▼B

4) Velocidade vertical;

5) Voltas e deslizamento, ou no caso de se tratar de aviões equipados com meios suplementares de medição e de indicação da atitude, o deslizamento;

6) Atitude;

7) Direção estabilizada;

8) Temperatura do ar no exterior; e

9) Número Mach, sempre que as limitações de velocidade sejam expressas em número Mach;

b) Dois dispositivos de medição e de indicação da altitude de pressão;

c) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos de voo requeridos não é adequado;

d) Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar exigidos na alínea a), ponto 3), e na alínea h), ponto 2), devido a condensação ou formação de gelo;

e) Um sistema de aviso à tripulação de voo em caso de falha dos dispositivos requeridos na alínea d), para os aviões:

1) Cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998; ou

2) Cujo CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1998 e que tenham uma MCTOM superior a 5 700 kg e uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros;

f) Dois sistemas independentes de pressão estática, exceto no caso dos aviões a hélice com uma MCTOM de 5 700 kg, ou inferior;

g) Um sistema de pressão estática e uma fonte alternativa de pressão estática no caso dos aviões a hélice com uma MCTOM de 5 700 kg, ou inferior;

h) Sempre que sejam necessários dois pilotos, o lugar do segundo piloto deve dispor de instrumentos separados que indicam o seguinte:

1) Altitude de pressão;

2) Velocidade do ar indicada;

3) Velocidade vertical;

4) Voltas e deslizamento;

5) Atitude; e

6) Direção estabilizada;

i) Um dispositivo suplementar de medição e de indicação de atitude que possa ser utilizado a partir de qualquer posto de pilotagem no caso dos aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros que:

1) Disponha de alimentação elétrica permanente durante as operações normais e, em caso de falha total do sistema normal de produção de energia elétrica, seja alimentado a partir de uma fonte autónoma;

2) Ofereça uma operação fiável por um período mínimo de 30 minutos após a falha total do sistema normal de produção de energia elétrica, tendo em conta as outras cargas sobre a fonte de alimentação de emergência e os procedimentos operacionais;

3) Funcione independentemente de qualquer outro sistema de medição e de indicação de atitude;

▼B

4) Esteja automaticamente operacional após uma falha total do sistema normal de produção de energia elétrica;

5) Disponha de iluminação adequada em todas as fases de operação, exceto no caso dos aviões com uma MCTOM de 5 700 kg, ou inferior, já matriculados num Estado-Membro em 1 de abril de 1995 e equipados com um indicador de atitude de reserva no lado esquerdo do painel de instrumentos;

6) Avise claramente a tripulação de voo de que o indicador de atitude de reserva está a ser operado com energia de emergência; e

7) No caso dos indicadores de atitude de reserva com fonte de alimentação própria, dê uma indicação associada, no próprio instrumento ou no painel de instrumentos, de que essa fonte está a ser utilizada;

j) Uma prancheta para cartas numa posição de fácil leitura, que se possa iluminar no caso das operações noturnas.

**CAT.IDE.A.135 Equipamento adicional para operações IFR monopiloto**

Os aviões que realizam operações IFR monopiloto devem estar equipados com um piloto automático com, pelo menos, um controlo de altitude e um modo de direção.

**CAT.IDE.A.140 Sistema de aviso de altitude**

a) Os aviões abaixo enumerados devem estar equipados com um sistema de aviso de altitude:

1) Aviões turbo-hélice com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros; e

2) Aviões com motor turborreator;

b) O sistema de aviso de altitude deve:

1) Avisar a tripulação de voo sobre a aproximação a uma altitude previamente selecionada; e

2) Avisar a tripulação de voo através de, pelo menos, um aviso sonoro, quando se desviar de uma altitude previamente selecionada;

c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), os aviões com uma MCTOM até 5 700 kg, ou inferior, com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros, cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1972 e já matriculados num Estado-Membro em 1 de abril de 1995 estão isentos da obrigação de dispor de um sistema de aviso de altitude.

**CAT.IDE.A.150 Sistema de perceção e de aviso do terreno (TAWS)**

a) Os aviões de turbina com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema TAWS que cumpre os requisitos para os equipamentos da classe A, conforme especificado numa norma aceitável;

b) Os aviões com motores alternativos e com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema TAWS que cumpre os requisitos para os equipamentos da classe A, conforme especificado numa norma aceitável.

**CAT.IDE.A.155 Sistema anticolisão de bordo (ACAS)**

Salvo disposição em contrário no Regulamento (UE) n.º 1332/2011, os aviões de turbina com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema ACAS II.

▼B

**CAT.IDE.A.160 Equipamento radar meteorológico de bordo**

Os aviões abaixo enumerados devem estar providos de equipamento radar meteorológico de bordo sempre que efetuam voos noturnos ou em condições IMC, em áreas onde seja previsível a ocorrência de trovoadas ou outras condições meteorológicas de risco, que possam ser detetadas através destes equipamentos:

a) Aviões pressurizados;

b) Aviões não pressurizados com uma MCTOM superior a 5 700 kg; e

c) Aviões não pressurizados e com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros.

**CAT.IDE.A.165 Equipamento adicional para operações noturnas em condições de formação de gelo**

a) Os aviões que realizam operações noturnas em condições reais ou previsíveis de formação de gelo devem estar equipados com meios de iluminação ou de deteção da formação de gelo;

b) Essa iluminação não deve causar reflexo ou encandeamento suscetível de perturbar a tripulação no desempenho das suas funções.

**CAT.IDE.A.170 Sistema de intercomunicadores da tripulação de voo**

Os aviões que realizam operações de voo com tripulações múltiplas devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação de voo, incluindo auscultadores e microfones, para utilização por todos os tripulantes de voo.

**CAT.IDE.A.175 Sistema de intercomunicadores da tripulação**

Os aviões com uma MCTOM superior a 15 000 kg ou uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação, à exceção dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1965 e já matriculados num Estado-Membro em 1 de abril de 1995.

**CAT.IDE.A.180 Sistema de comunicação com os passageiros**

Os aviões com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema de comunicação com os passageiros.

**CAT.IDE.A.185 Equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem**

a) Os aviões abaixo enumerados devem dispor de um equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR):

   1) Aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg; e

   2) Aviões multimotor de turbina, com uma MCTOM igual ou inferior a 5 700 kg, com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros e cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 1990;

b) O CVR deve dispor de capacidade para guardar a informação registada durante, pelo menos:

   1) As duas últimas horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 1), cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998;

   2) Os últimos 30 minutos, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 1), cujo CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1998; ou

▼B

3) Os últimos 30 minutos, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 2);

c) O CVR deve registar com referência a uma determinada escala de tempo:

1) As comunicações de voz transmitidas ou recebidas via o equipamento de radiocomunicações da cabina;

2) As comunicações de voz dos tripulantes de voo, utilizando o sistema de intercomunicadores e o sistema de comunicação com os passageiros, quando instalado;

3) O ambiente audível da cabina de pilotagem, incluindo sem interrupção:

i) para os aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998, os sinais áudio recebidos de cada um dos microfones reguláveis ou de máscara;

ii) para os aviões referidos na alínea a), ponto 2), e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de abril de 1998, os sinais áudio recebidos, se possível, de cada um dos microfones reguláveis ou de máscara;

e

4) As vozes ou sinais áudio que identificam as ajudas à navegação ou à aproximação recebidos num auscultador ou num altifalante;

d) O CVR deve começar a registar antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o avião deixa de se poder mover pelos seus meios. Adicionalmente, no caso dos aviões cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998, o CVR deve começar automaticamente a registar antes de o avião começar a mover-se pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o avião deixar de se poder mover pelos seus meios;

e) Além do disposto na alínea d), dependendo da disponibilidade de energia elétrica, o CVR deve começar a registar logo que possível, durante as verificações dos sistemas da cabina de pilotagem, antes do arranque dos motores no início do voo, até ao momento em que são efetuadas as verificações da cabina de pilotagem, imediatamente após a paragem dos motores, no final do voo, nos seguintes casos:

1) Aviões referidos na alínea a), ponto 1), cujo CofA individual tenha sido emitido a partir de 1 de abril de 1998; ou

2) Aviões referidos na alínea a), ponto 2);

f) O CVR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.

**CAT.IDE.A.190 Equipamento de registo de dados de voo**

a) Os aviões abaixo enumerados devem dispor de um equipamento de registo de dados de voo (FDR) que utiliza um método digital de registo e de armazenamento de dados e para o qual se disponha de um método que permita recuperar rapidamente esses dados:

1) Aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de junho de 1990;

▼B

2) Aviões com motor de turbina com uma MCTOM superior a 5 700 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de junho de 1990; e

3) Aviões multimotor de turbina, com uma MCTOM igual ou inferior a 5 700 kg, com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros e cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998;

b) O FDR deve registar:

1) A hora, a altitude, a velocidade do ar, a aceleração normal e a direção, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 2), com uma MCTOM inferior a 27 000 kg;

2) Os parâmetros necessários para determinar, de forma precisa, a trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor e a configuração dos dispositivos de sustentação e resistência, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 1), com uma MCTOM inferior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2016;

3) Os parâmetros necessários para determinar, de forma precisa, a trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor, a configuração e operação, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), pontos 1) e 2), com uma MCTOM superior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2016;

4) Os parâmetros necessários para determinar, de forma precisa, a trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor e a configuração dos dispositivos de sustentação e resistência, e dispor de capacidade para guardar os dados registados durante pelo menos as últimas 10 horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), ponto 3), cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2016; ou

5) Os parâmetros necessários para determinar, de forma precisa, a trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor, a configuração e a operação, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos na alínea a), pontos 1) e 3), cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2016;

c) Os dados devem ser obtidos a partir de fontes do avião que permitam estabelecer uma correlação exata com a informação mostrada à tripulação de voo;

d) O FDR deve começar a registar os dados antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e parar quando o avião deixar de se poder mover pelos seus meios. Além disso, no caso dos aviões cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de abril de 1998, o FDR deve começar automaticamente a registar os dados antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o avião deixar de se poder mover pelos seus meios;

e) O FDR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.

▼B

**CAT.IDE.A.195 Registo de ligações de dados**

a) Os aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 8 de abril de 2014, que disponham de capacidade de comunicação via ligações de dados e estejam equipados com um CVR devem registar, conforme aplicável:

1) As mensagens das comunicações via ligações de dados relacionadas com comunicações ATS transmitidas e recebidas pelo avião, incluindo as mensagens relacionadas com as seguintes aplicações:

i) iniciação das ligações de dados;

ii) comunicação entre o controlador e o piloto;

iii) vigilância direcionada;

iv) informação de voo;

v) se possível, atendendo à configuração do sistema, vigilância das transmissões da aeronave;

vi) se possível, atendendo à configuração do sistema, dados de controlo operacional da aeronave; e

vii) se possível, atendendo à configuração do sistema, gráficos;

2) As informações que permitem estabelecer uma correlação com registos associados relacionados com comunicações via ligações de dados e armazenadas em local separado do avião; e

3) As informações relativas à hora e ao grau de prioridade das comunicações via ligações de dados, tendo em conta a configuração do sistema;

b) O equipamento de registo deve utilizar um método digital de registo e de armazenamento dos dados e informações e um método para recuperar os dados. O método de registo deve permitir que esses dados correspondam aos dados registados em terra;

c) O equipamento de registo deve dispor de capacidade para guardar os registos de dados durante, no mínimo, o período estabelecido para os CVR na secção CAT.IDE.A.185;

d) O equipamento de registo deve incluir um dispositivo que permite a sua localização na água;

e) Os requisitos para o sistema de arranque e de paragem do equipamento de registo são os mesmos que para o sistema de arranque e de paragem do CVR constantes de secção CAT.IDE.A.185, alíneas d) e e).

**CAT.IDE.A.200 Equipamento combinado de registo**

Os requisitos para o CVR e o FDR podem ser cumpridos do seguinte modo:

a) Um equipamento combinado de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem, se o avião tiver de estar equipado com um CVR ou um FDR;

▼B

b) Um equipamento combinado de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem, se o avião com uma MCTOM igual a 5 700 kg, ou inferior, tiver de estar equipado com um CVR ou um FDR; ou

c) Dois equipamentos combinados de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem, se o avião com uma MCTOM superior a 5 700 kg tiver de estar equipado com um CVR e um FDR.

**CAT.IDE.A.205 Assentos, cintos de segurança, sistemas de retenção e dispositivos de retenção para crianças**

a) Os aviões devem estar equipados com:

1) Um assento ou lugar para cada pessoa a bordo com dois ou mais anos de idade;

2) Um cinto de segurança por assento e cintos de retenção para cada lugar, à exceção do previsto no ponto 3);

3) Um cinto de segurança com um 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 uma MCTOM até 5 700 kg e uma MOPSC inferior a nove lugares de passageiros, a partir de 8 de abril de 2015;

4) Um dispositivo de retenção para crianças (CRD) com menos de dois anos de idade;

5) 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 rápida desaceleração:

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

ii) em cada lugar de observador situado na cabina de pilotagem;

6) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada lugar destinado à tripulação mínima de cabina;

b) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem:

1) Ter um único ponto de libertação;

2) Nos lugares da tripulação de voo, nos lugares junto ao posto de pilotagem e nos lugares da tripulação mínima de cabina, incluir duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente.

**CAT.IDE.A.210 Sinal de apertar cintos e de proibição de fumar**

Os aviões em que nem todos os lugares de passageiros são visíveis a partir do(s) lugar(es) dos tripulantes de voo devem estar equipados com um dispositivo que indica a todos os passageiros e à tripulação de cabina quando devem apertar os cintos de segurança e quando é proibido fumar.

**CAT.IDE.A.215 Portas e cortinas interiores**

Os aviões devem estar equipados com:

a) No caso dos aviões com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros, uma porta entre o compartimento de passageiros e a cabina de pilotagem com a indicação «reservado à tripulação» e um sistema de fecho para impedir a sua abertura pelos passageiros sem autorização da tripulação de voo;

b) Um dispositivo facilmente acessível de abertura das portas que separam o compartimento dos passageiros dos outros compartimentos onde existam saídas de emergência;

▼B

c) Um dispositivo que mantém na posição aberta qualquer porta ou cortina que separa o compartimento dos passageiros das outras áreas cujo acesso seja necessário para se alcançar uma saída de emergência a partir de um lugar de passageiro;

d) Um letreiro em cada porta interior ou adjacente a uma cortina que sirva de via de acesso a uma saída de emergência de passageiros, para indicar que deve ser mantida na posição aberta durante a descolagem e a aterragem; e

e) Um dispositivo que permite aos tripulantes destrancar todas as portas normalmente acessíveis aos passageiros e que possam por eles ser trancadas.

**CAT.IDE.A.220 Estojos de primeiros socorros**

a) Os aviões devem estar equipados com um estojo de primeiros socorros, em conformidade com o quadro 1.

*Quadro 1*

**Número de estojos de primeiros socorros necessários**

| Número de lugares de passageiros | Número de estojos de primeiros socorros necessários |
|---|---|
| 0 – 100 | 1 |
| 101 – 200 | 2 |
| 201 – 300 | 3 |
| 301 – 400 | 4 |
| 401 – 500 | 5 |
| ≥ 501 | 6 |

b) Os estojos de primeiros socorros devem:

1) Estar facilmente acessíveis; e

2) Ser renovados regularmente.

**CAT.IDE.A.225 Estojo de emergência médica**

a) Os aviões com uma MOPSC superior a 30 lugares de passageiros devem estar equipados com um estojo de emergência médica sempre que qualquer ponto da rota planeada se encontre a mais de 60 minutos de voo, à velocidade normal de cruzeiro, de um aeródromo em que se presuma existir assistência médica qualificada;

b) O comandante deve assegurar que só são administrados medicamentos por pessoal devidamente qualificado;

c) O estojo de emergência médica referido na alínea a) deve ser:

1) À prova de humidade e pó;

2) Transportado de forma a evitar o acesso não autorizado; e

3) Renovado regularmente.

**CAT.IDE.A.230 Oxigénio de primeiros socorros**

a) Os aviões pressurizados operados a altitudes de pressão acima de 25 000 pés, no caso das operações que exigem a presença de um tripulante de cabina, devem dispor de oxigénio não diluído para os passageiros que, por razões fisiológicas, dele possam necessitar em caso de despressurização da cabina;

▼B

b) A quantidade de oxigénio a que se refere a alínea a) deve ser calculada utilizando a razão média de fluxo de, pelo menos, três litros, isento de humidade e à pressão e temperatura normais (STPD)/minuto/pessoa. A quantidade de oxigénio deve ser suficiente para o resto do voo após a despressurização da cabina, a altitudes superiores a 8 000 pés, mas não superiores a 15 000 pés, para pelo menos 2 % dos passageiros transportados e, em caso algum, para menos de uma pessoa;

c) Deve existir um número suficiente de unidades de fornecimento, que não pode ser inferior a duas, com possibilidade de utilização pela tripulação de cabina;

d) O equipamento de oxigénio de primeiros socorros deve poder gerar um fluxo por utilizador de, pelo menos, quatro litros STPD por minuto.

**CAT.IDE.A.235 Oxigénio suplementar – aviões pressurizados**

a) Os aviões pressurizados operados a altitudes de pressão acima de 10 000 pés devem dispor de equipamento de oxigénio suplementar a bordo, com capacidade para armazenar e fornecer as quantidades de oxigénio previstas no quadro 1;

b) Os aviões pressurizados operados a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés devem estar equipados com:

1) Máscaras de aplicação rápida para a tripulação de voo;

2) Um número suficiente de máscaras e de saídas de oxigénio ou unidades portáteis de oxigénio com máscaras igualmente distribuídas pelo compartimento dos passageiros para assegurar a disponibilidade imediata de oxigénio a cada tripulante de cabina;

3) Uma unidade de abastecimento de oxigénio ligada aos terminais de fornecimento de oxigénio à disposição imediata de cada tripulante de cabina, de cada tripulante adicional e dos ocupantes dos lugares de passageiros, onde quer que estejam sentados; e

4) Um dispositivo de aviso de perda de pressurização para a tripulação de voo;

c) No caso dos aviões pressurizados cujo primeiro CofA tenha sido emitido a partir de 8 de novembro de 1998, operados a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés ou a altitudes de pressão iguais ou inferiores a 25 000 pés em condições que não lhes permitam descer em segurança, num intervalo de quatro minutos, para uma altitude de 13 000 pés, as unidades de fornecimento de oxigénio referidas na alínea b), ponto 3), devem ser automaticamente disponibilizadas;

d) O número total de unidades de fornecimento e de saídas referido nas alíneas b), ponto 3), e c), deve exceder o número de lugares, pelo menos em 10 %. As unidades suplementares devem estar uniformemente distribuídas pelo compartimento de passageiros;

e) Sem prejuízo do disposto na alínea a), no caso de aviões não certificados para operações acima de 25 000 pés, as exigências em matéria de fornecimento de oxigénio previstas para a tripulação de cabina, a tripulação adicional e os passageiros podem ser menores em todo o período de voo a altitudes de pressão de cabina entre 10 000 pés e 13 000 pés para o número de tripulantes de cabina obrigatório e para, pelo menos, 10 % dos passageiros se, ao longo de toda a rota planeada, o avião tiver capacidade para descer em segurança para uma altitude de pressão de cabina de 13 000 pés em quatro minutos;

▼B

f) O fornecimento mínimo obrigatório indicado no quadro 1, primeira linha, ponto b) 1) e segunda linha, inclui a quantidade de oxigénio necessária para uma razão constante de descida da altitude de operação máxima certificada do avião para 10 000 pés em 10 minutos, seguida de 20 minutos a 10 000 pés;

g) O fornecimento mínimo obrigatório indicado no quadro 1, primeira linha, ponto b) 2), inclui a quantidade de oxigénio necessária para uma razão constante de descida da altitude de operação máxima certificada do avião para 10 000 pés em 10 minutos, seguida de 110 minutos a 10 000 pés;

h) O fornecimento mínimo obrigatório indicado no quadro 1, terceira linha, inclui a quantidade de oxigénio necessária para uma razão constante de descida da altitude de operação máxima certificada do avião para 15 000 pés em 10 minutos.

*Quadro 1*

**Requisitos mínimos em matéria de oxigénio no caso dos aviões pressurizados**

| Fornecimento para | Duração e altitude de pressão de cabina |
|---|---|
| 1) Ocupantes dos lugares da cabina de pilotagem em serviço na cabina | a) Duração completa do voo, quando a altitude de pressão da cabina for superior a 13 000 pés<br>b) Tempo de voo remanescente quando a altitude de pressão da cabina for superior a 10 000 pés, mas não exceder 13 000 pés, após os primeiros 30 minutos nessa altitude, mas nunca menos de:<br>1) 30 minutos, no caso dos aviões certificados para voos a altitudes não superiores a 25 000 pés; e<br>2) 2 horas, no caso dos aviões certificados para voos a altitudes superiores a 25 000 pés |
| 2) N.º de tripulantes de cabina obrigatório | a) Duração completa do voo, quando a altitude de pressão da cabina for superior a 13 000 pés, mas não for inferior a 30 minutos<br>b) Tempo de voo remanescente, quando a altitude de pressão da cabina for superior a 10 000 pés, mas não exceder 13 000 pés após os primeiros 30 minutos nessa altitude |
| 3) 100 % dos passageiros (*) | Totalidade do tempo de voo, quando a altitude de pressão da cabina for superior a 15 000 pés, mas nunca menos de 10 minutos |
| 4) 30 % dos passageiros (*) | Duração completa do voo quando a altitude de pressão da cabina exceder 14 000 pés, mas não for superior a 15 000 pés |
| 5) 10 % dos passageiros (*) | Tempo de voo remanescente quando a altitude de pressão da cabina exceder 10 000 pés, mas não for superior a 14 000 pés, após os primeiros 30 minutos nessa altitude |

(*) Os números que constam do quadro 1, relativos aos passageiros, referem-se aos passageiros efetivamente transportados a bordo, incluindo as crianças com menos de dois anos de idade.

▼B

**CAT.IDE.A.240 Oxigénio suplementar – aviões não pressurizados**

Os aviões não pressurizados operados a altitudes de pressão acima de 10 000 pés devem dispor de equipamento de oxigénio suplementar a bordo, com capacidade para armazenar e fornecer as quantidades de oxigénio previstas no quadro 1.

*Quadro 1*

**Requisitos mínimos em matéria de oxigénio no caso dos aviões não pressurizados**

| Fornecimento para | Duração e altitude de pressão de cabina |
|---|---|
| 1) Ocupantes dos lugares da cabina de pilotagem em serviço na cabina e tripulantes que prestam assistência à tripulação de voo | Duração completa do voo a altitudes de pressão superiores a 10 000 pés |
| 2) N.º de tripulantes de cabina obrigatório | Duração completa do voo a altitudes de pressão superiores a 13 000 pés e durante qualquer período superior a 30 minutos, a altitudes de pressão acima de 10 000 pés, mas não superiores a 13 000 pés |
| 3) Tripulantes adicionais e 100 % dos passageiros (*) | Duração completa do voo a altitudes de pressão superiores a 13 000 pés |
| 4) 10 % dos passageiros (*) | Duração completa do voo após 30 minutos a altitudes de pressão acima de 10 000 pés, mas não superiores a 13 000 pés |

(*) Os números que constam do quadro 1, relativos aos passageiros, referem-se aos passageiros efetivamente transportados a bordo, incluindo as crianças com menos de dois anos de idade.

**CAT.IDE.A.245 Equipamento de proteção respiratória da tripulação**

a) Todos os aviões pressurizados e não pressurizados com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem dispor de equipamento de proteção respiratória (PBE) concebido para proteger os olhos, o nariz e a boca e fornecer, durante um período mínimo de 15 minutos:

1) Oxigénio a todos os tripulantes de voo de serviço na cabina de pilotagem;

2) Gás respiratório para o número de tripulantes de cabina obrigatório, junto ao respetivo posto de trabalho; e

3) Gás respiratório fornecido por um PBE portátil para um tripulante de voo, junto ao respetivo posto de trabalho, no caso dos aviões operados com uma tripulação de voo superior a um elemento e sem tripulação de cabina;

b) O equipamento PBE destinado à tripulação de voo deve estar instalado na cabina de pilotagem e ser acessível para uso imediato por cada tripulante de voo no respetivo posto de trabalho;

c) O equipamento PBE destinado à tripulação de cabina deve estar instalado junto ao posto de trabalho dos tripulantes de cabina obrigatórios;

▼B

d) Os aviões devem dispor de equipamentos PBE portáteis suplementares, colocados junto dos extintores de incêndio portáteis referidos na secção CAT.IDE.A.250 ou à entrada do compartimento de carga, caso os extintores sejam arrumados nesse compartimento;

e) Durante a sua utilização, o PBE não deve impedir a utilização dos meios de comunicação referidos nas secções CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 e CAT.IDE.A.330.

**CAT.IDE.A.250 Extintores de incêndio portáteis**

a) Os aviões devem estar equipados, no mínimo, com um extintor de incêndio portátil na cabina de pilotagem;

b) Deve ser instalado, ou estar facilmente acessível para utilização, no mínimo um extintor de incêndio portátil em cada zona de preparação de refeições de bordo que não esteja localizada no compartimento principal de passageiros;

c) Deve existir pelo menos um extintor portátil, disponível para utilização, em cada compartimento de carga ou bagagem da classe A ou B e em cada compartimento de carga da classe E, que seja acessível à tripulação durante o voo;

d) O tipo e a quantidade de agentes extintores devem ser adequados aos tipos de incêndio que podem ocorrer no compartimento a que se destina o extintor, devendo ainda minimizar o risco de concentração de gases tóxicos nos compartimentos onde viajam pessoas;

e) Os aviões devem estar equipados, pelo menos, com um número de extintores de incêndio portáteis de acordo com o quadro 1, convenientemente localizados para permitir um fácil acesso em cada compartimento de passageiros.

*Quadro 1*

**Número de extintores de incêndio portáteis**

| MOPSC | Número de extintores |
|---|---|
| 7 – 30 | 1 |
| 31 – 60 | 2 |
| 61 – 200 | 3 |
| 201 – 300 | 4 |
| 301 – 400 | 5 |
| 401 – 500 | 6 |
| 501 – 600 | 7 |
| ≥ 601 | 8 |

**CAT.IDE.A.255 Machados e pés de cabra**

a) Os aviões com uma MCTOM superior a 5 700 Kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros devem estar equipados com, pelo menos, um machado ou um pé-de-cabra, na cabina de pilotagem;

b) No caso dos aviões com uma MOPSC superior a 200 lugares de passageiros, deve existir um machado ou um pé de cabra suplementar a bordo, colocado na zona de preparação de refeições de bordo mais à retaguarda ou na sua proximidade;

c) Os machados e pés de cabra localizados no compartimento dos passageiros não devem ser visíveis por estes.

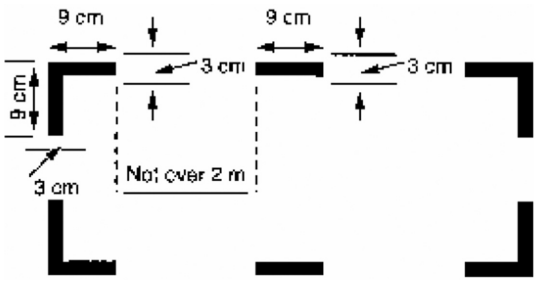
▼B

**CAT.IDE.A.260 Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**

Se existirem áreas na fuselagem do avião identificadas para a entrada de equipas de salvamento numa situação de emergência, essas áreas devem estar assinaladas como indicado na figura 1.

*Figura 1*

**Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**




**CAT.IDE.A.265 Meios para evacuação de emergência**

a) Os aviões cujas saídas de emergência dos passageiros estejam situadas a mais de 1,83 m (seis pés) acima do nível do solo devem dispor, em todas essas saídas, de dispositivos que permitam aos passageiros e à tripulação descer do aparelho em segurança, em caso de emergência;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), esses dispositivos não são necessários nas saídas sobre as asas, se o ponto indicado na estrutura do avião em que termina a saída de emergência estiver a uma altura inferior a 1,83 metros (seis pés) a contar do chão, com o avião no solo, o trem de aterragem descido e os flaps na posição de aterragem ou de descolagem, conforme a posição dos flaps que estiverem a uma altura superior do solo;

c) Os aviões em que é obrigatória uma saída de emergência separada para a tripulação de voo, e nos quais o ponto mais baixo da saída de emergência fica a uma altura superior a 1,83 metros (seis pés) do solo, devem estar equipados com um dispositivo para ajudar toda a tripulação de voo a descer do aparelho em segurança, em caso de emergência;

d) As alturas indicadas nas alíneas a) e c) são medidas:

   1) Com o trem de aterragem descido; e

   2) Depois do colapso ou falha na descida de uma ou mais pernas do trem de aterragem, no caso dos aviões cujo certificado de tipo tenha sido emitido após 31 de março de 2000.

**CAT.IDE.A.270 Megafones**

Os aviões com uma MOPSC superior a 60 lugares de passageiros que transportam no mínimo um passageiro devem estar equipados com megafones portáteis, alimentados a pilhas, facilmente acessíveis para utilização pela tripulação durante uma evacuação de emergência:

a) Para cada compartimento de passageiros:

*Quadro 1*

**Número de megafones**

| Configuração de lugares de passageiros | Número de megafones |
|---|---|
| 61 a 99 | 1 |
| ≥ 100 | 2 |

b) No caso dos aviões com mais de um compartimento de passageiros e sempre que o total de lugares de passageiros seja superior a 60, é necessário pelo menos um megafone.

▼B

**CAT.IDE.A.275 Iluminação e sinalização de emergência**

a) Os aviões com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema de iluminação de emergência com fonte de alimentação autónoma para facilitar a evacuação;

b) No caso dos aviões com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deve incluir:

1) Fontes de iluminação geral da cabina;

2) Iluminação interior nas áreas das saídas de emergência, ao nível do chão;

3) Sinais iluminados de marcação e localização de saídas de emergência;

4) No caso dos aviões em que o pedido de certificado de tipo ou equivalente tenha dado entrada antes de 1 de maio de 1972, quando realizam voos noturnos, luzes exteriores de emergência em todas as saídas localizadas sobre as asas e nas saídas em que são necessários meios de assistência para descer;

5) No caso dos aviões cujo pedido de certificado de tipo ou equivalente tenha dado entrada após 30 de abril de 1972, quando realizam voos noturnos, luzes exteriores de emergência em todas as saídas de emergência dos passageiros; e

6) No caso dos aviões cujo primeiro certificado de tipo tenha sido emitido em ou após 31 de dezembro de 1957, um sistema de sinalização do caminho até à saída de emergência ao nível do chão, nos compartimentos de passageiros;

c) No caso dos aviões com uma MOPSC de 19 lugares de passageiros, ou inferior, que disponham de um certificado de tipo ao abrigo das normas de aeronavegabilidade da Agência, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deve incluir o equipamento referido na alínea b), pontos 1) a 3);

d) No caso dos aviões com uma MOPSC de 19 lugares de passageiros, ou inferior, que não disponham de um certificado ao abrigo das normas de aeronavegabilidade da Agência, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deve incluir o equipamento referido na alínea b), ponto 1);

e) Os aviões com uma MOPSC de nove lugares de passageiros, ou inferior, que realizam voos noturnos, devem estar equipados com uma fonte de iluminação geral da cabina para facilitar a evacuação.

**CAT.IDE.A.280 Transmissor localizador de emergência (ELT)**

a) Os aviões com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados, no mínimo, com:

1) dois ELT, um dos quais deve ser automático, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido a partir de 1 de julho de 2008; ou

2) um ELT automático ou dois ELT de qualquer tipo, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de julho de 2008;

▼B

b) Os aviões com uma MOPSC de 19 lugares de passageiros, ou inferior, devem estar equipados, no mínimo, com:

1) um ELT automático, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido a partir de 1 de julho de 2008; ou

2) um ELT de qualquer tipo, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou antes de 1 de julho de 2008;

c) Os ELT, de qualquer tipo, devem dispor de capacidade para transmitir simultaneamente em 121,5 MHz e 406 MHz.

**CAT.IDE.A.285 Voos sobre a água**

a) Os aviões a seguir enumerados devem estar equipados com um colete salvavidas para cada pessoa a bordo ou com um equipamento equivalente de flutuação para cada criança a bordo com menos de 2 anos de idade, acondicionados num local facilmente acessível a partir do lugar ou assento da pessoa a quem se destinam:

1) Aviões terrestres operados sobre a água a uma distância da costa superior a 50 milhas náuticas, ou que descolem ou aterrem num aeródromo cuja trajetória de descolagem ou de aproximação esteja disposta sobre a água de tal forma que implique um risco de amaragem; e

2) Hidroaviões operados sobre a água;

b) Os coletes salvavidas ou equipamentos individuais de flutuação equivalentes devem estar munidos de iluminação elétrica para facilitar a localização de pessoas;

c) Os hidroaviões operados sobre a água devem estar equipados com:

1) Uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e as manobras do hidroavião na água, proporcionais à dimensão, ao peso e às características de manobra do aparelho; e

2) Dispositivos de sinalização sonora conformes com as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, quando aplicável;

d) Os aviões operados sobre a água a uma distância de terra adequada para uma aterragem de emergência, superior à distância correspondente a:

1) 120 minutos à velocidade de cruzeiro ou 400 milhas náuticas, conforme o valor que for menor, no caso dos aviões com capacidade de prosseguir o voo para um aeródromo se um dos motores críticos ficar inoperacional em qualquer ponto ao longo da rota ou dos desvios previstos; ou

2) 30 minutos à velocidade de cruzeiro ou 100 milhas náuticas, conforme o valor que for menor, no caso dos outros aviões,

devem dispor dos equipamentos especificados na alínea e);

e) Os aviões conformes com a alínea d) devem estar munidos do seguinte equipamento:

1) Barcos salvavidas em número suficiente para transportar todas as pessoas a bordo, acondicionados de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência, e de dimensão suficiente para acomodar todos os sobreviventes em caso de perda de um dos barcos salvavidas de maior capacidade;

2) Uma luz de localização de sobreviventes em cada barco salvavidas;

▼B

3) Equipamento de salvamento para proporcionar meios de sobrevivência, conforme adequado para o voo programado; e

4) Pelo menos dois ELT de sobrevivência [ELT(S)].

**CAT.IDE.A.305 Equipamento de sobrevivência**

a) Os aviões operados sobre áreas onde os procedimentos de busca e salvamento são especialmente difíceis de executar devem estar equipados com o seguinte:

1) Equipamento de sinalização para transmissão de sinais de emergência;

2) Pelo menos um ELT(S); e

3) Equipamento suplementar de sobrevivência para a rota programada, tendo em conta o número de pessoas a bordo;

b) O equipamento suplementar de sobrevivência especificado na alínea a), ponto 3), não necessita de ser transportado quando o avião:

1) Permanece a uma distância de uma área em que a busca e o salvamento não sejam especialmente difíceis, correspondente a:

i) 120 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional (OEI), no caso dos aviões com capacidade de prosseguir o voo para um aeródromo se um dos motores críticos ficar inoperacional em qualquer ponto ao longo da rota ou dos desvios previstos; ou

ii) 30 minutos à velocidade de cruzeiro, no caso dos outros aviões;

2) Permanece a uma distância não superior a 90 minutos à velocidade de cruzeiro de uma área adequada para efetuar uma aterragem de emergência, no caso dos aviões certificados ao abrigo das normas de aeronavegabilidade aplicáveis.

**CAT.IDE.A.325 Auscultadores**

a) Os aviões devem dispor de auscultadores com microfone regulável, laringofone ou outro dispositivo equivalente para todos os tripulantes de voo no seu posto na cabina de pilotagem;

b) Os aviões que realizam voos IFR ou noturnos devem dispor de um botão de transmissão no controlo manual ou controlo de rolamento para cada tripulante de voo.

**CAT.IDE.A.330 Equipamento de radiocomunicações**

a) Os aviões devem estar equipados com equipamento de radiocomunicações conforme com os requisitos para o espaço aéreo aplicáveis;

b) O equipamento de radiocomunicações deve assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica 121,5 MHz.

**CAT.IDE.A.335 Painel de seleção áudio**

Os aviões que realizam operações IFR devem estar equipados com um painel de seleção áudio acessível a partir de cada um dos postos da tripulação de voo.

**CAT.IDE.A.340 Equipamento de rádio para operações VFR em rotas navegadas por referências visuais ao terreno**

Os aviões que realizam operações VFR em rotas navegadas por referências visuais ao terreno devem dispor do equipamento de radiocomunicações necessário, em condições normais de propagação das ondas de rádio, para:

a) Comunicar com as estações em terra adequadas;

▼B

b) Comunicar com as estações ATC apropriadas, a partir de qualquer ponto no espaço aéreo controlado dentro do qual se pretendem efetuar os voos; e

c) Receber informação meteorológica.

**CAT.IDE.A.345 Equipamento de comunicação e de navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais ao terreno**

a) Os aviões que realizam operações IFR ou VFR em rotas que não possam ser navegadas por referências visuais ao terreno devem dispor de equipamento de radiocomunicações e de navegação conforme com os requisitos para o espaço aéreo aplicáveis;

b) O equipamento de radiocomunicações deve incluir no mínimo dois sistemas independentes de radiocomunicações, necessários em condições normais de operação para comunicar com uma estação em terra adequada, a partir de qualquer ponto da rota, incluindo os desvios;

c) Sem prejuízo do disposto na alínea b), os aviões que realizam operações de pequeno curso no espaço aéreo do Atlântico Norte de acordo com especificações de desempenho mínimo de navegação (NAT MNPS) sem travessia do Atlântico Norte devem estar equipados com, pelo menos, um sistema de comunicação de longo alcance se tiverem sido publicados procedimentos de comunicação alternativos para o espaço aéreo em causa;

d) Os aviões devem dispor de equipamento de navegação suficiente para assegurar que, em caso de falha de um dos elementos do equipamento em qualquer altura do voo, o equipamento restante permite uma navegação segura de acordo com o plano de voo;

e) Os aviões que efetuam voos em que se prevê aterrar em condições IMC devem dispor de equipamento adequado capaz de oferecer guiamento até um ponto a partir do qual possa ser realizada uma aterragem visual para cada aeródromo em que esteja previsto aterrar em IMC e para qualquer aeródromo alternativo designado.

**CAT.IDE.A.350 Transponder**

Os aviões devem estar equipados com um transponder de radar de vigilância secundário (SSR) que indique a altitude de pressão e qualquer outra capacidade de transponder SSR requerida para a rota do voo.

**CAT.IDE.A.355 Gestão eletrónica de dados de navegação**

a) O operador só deve utilizar produtos de dados de navegação eletrónicos que suportem uma aplicação de navegação conforme com os níveis de integridade adequados à utilização prevista dos dados;

b) Sempre que os produtos de dados de navegação eletrónicos suportem uma aplicação de navegação necessária para uma operação que exija uma aprovação conforme com o disposto no anexo V (Parte-SPA), o operador deve demonstrar à autoridade competente que o processo aplicado e os produtos fornecidos satisfazem níveis de integridade adequados à utilização prevista dos dados;

c) O operador deve monitorizar em permanência a integridade dos processos e produtos, quer diretamente quer monitorizando a conformidade dos prestadores de serviços.

d) O operador deve garantir a distribuição e inserção em tempo útil de dados de navegação eletrónicos atualizados e inalterados a todos os aviões que o solicitem.

▼B

*SECÇÃO 2*

***Helicópteros***

**CAT.IDE.H.100 Instrumentos e equipamento – Disposições gerais**

a) Os instrumentos e equipamentos requeridos na presente subparte devem ser aprovados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, à exceção dos seguintes elementos:

1) Fusíveis sobressalentes;

2) Lanternas;

3) Relógio de precisão;

4) Prancheta para cartas;

5) Estojo de primeiros socorros;

6) Megafones;

7) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;

8) Âncoras de mar e equipamento para fundear; e

9) Dispositivos de retenção para crianças;

b) Os instrumentos e equipamentos não requeridos na presente subparte, que não necessitam de aprovação nos termos do Regulamento (CE) n.º 1702/2003, mas que são transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

1) A tripulação de voo não deve utilizar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprimento do disposto no anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou nas secções CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 e CAT.IDE.H.345; e

2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou de mau funcionamento;

c) Caso se destine a ser utilizado por um tripulante de voo no seu posto, durante o voo, o equipamento deve poder ser rapidamente operado a partir desse posto. Quando um exemplar único do equipamento tiver de ser utilizado por mais de um tripulante de voo, deve ser instalado de modo a permitir a utilização imediata, a partir de qualquer lugar de tripulante em que o equipamento deva ser operado;

d) Os instrumentos utilizados pela tripulação de voo devem estar dispostos de modo que as suas indicações sejam claramente visíveis para o tripulante a partir do seu posto, com um desvio mínimo exequível a partir da posição e linha de visão que normalmente adota ao olhar em frente, ao longo da trajetória de voo;

e) Todo o equipamento de emergência obrigatório deve estar acessível para poder ser imediatamente usado.

**CAT.IDE.H.105 Equipamento mínimo de voo**

Se algum dos instrumentos, equipamentos ou funções do helicóptero necessários para o voo previsto estiverem inoperacionais ou em falta, o voo não deve ser iniciado, salvo se:

a) O helicóptero for operado em conformidade com a MEL do operador; ou

b) O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o helicóptero de acordo com as limitações da MMEL.

▼B

**CAT.IDE.H.115 Luzes**

a) Os helicópteros que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com um sistema de luzes anticolisão;

b) Os helicópteros que realizam voos noturnos ou IFR devem, além do disposto na alínea a), estar equipados com:

1) Luz gerada pelo sistema elétrico do helicóptero para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamentos essenciais à segurança operacional do aparelho;

2) Luz gerada pelo sistema elétrico do helicóptero para iluminar todos os compartimentos de passageiros;

3) Uma lanterna por tripulante, de fácil acesso para os membros da tripulação quando sentados nos lugares que lhes estão atribuídos;

4) Luzes de navegação/posição;

5) Duas luzes de aterragem, das quais pelo menos uma regulável em voo, de modo a iluminar o terreno em frente e por baixo do helicóptero e o terreno de cada lado do helicóptero; e

6) Luzes que cumpram as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, se o helicóptero for anfíbio.

**CAT.IDE.H.125 Operações VFR diurnas – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

a) Os helicópteros que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com o seguinte equipamento, disponível no posto de pilotagem:

1) Um dispositivo de medição e indicação de:

i) direção magnética,

ii) hora, em horas, minutos e segundos,

iii) altitude de pressão,

iv) velocidade do ar indicada,

v) velocidade vertical,

vi) deslizamento, e

vii) temperatura do ar no exterior.

2) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos de voo requeridos não é adequado;

b) Sempre que sejam necessários dois pilotos, o lugar do segundo piloto deve dispor de instrumentos separados com indicação do seguinte:

1) Altitude de pressão;

2) Velocidade do ar indicada;

3) Velocidade vertical; e

4) Deslizamento;

c) Os helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg ou que realizam operações sobre a água, sem contacto visual com o solo, ou em condições de visibilidade inferior a 1 500 m, devem estar equipados com instrumentos que permitam medir e indicar:

1) A atitude; e

2) A direção;

▼B

d) Os helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros devem dispor de meios para prevenir o mau funcionamento dos sistemas indicadores de velocidade do ar devido a condensação ou formação de gelo.

**CAT.IDE.H.130 Operações IFR ou noturnas – instrumentos de voo e navegação e equipamento associado**

Os helicópteros que realizam operações VFR noturnas ou IFR devem estar equipados com o seguinte equipamento, disponível no posto de pilotagem:

a) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

1) Direção magnética;

2) Hora, em horas, minutos e segundos;

3) Velocidade do ar indicada;

4) Velocidade vertical;

5) Deslizamento;

6) Atitude;

7) Direção estabilizada; e

8) Temperatura do ar no exterior;

b) Dois dispositivos de medição e indicação da altitude de pressão. No caso das operações monopiloto em voo VFR noturno, um dos altímetros de pressão pode ser substituído por um radioaltímetro;

c) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos de voo requeridos não é adequado;

d) Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar previstos nas alíneas a), ponto 3), e h), ponto 2), devido a condensação ou formação de gelo;

e) Um sistema de aviso para a tripulação de voo em caso de falha dos dispositivos requeridos na alínea d) para os helicópteros:

1) cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999; ou

2) cujo CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de agosto de 1999 e com uma MCTOM superior a 3 175 kg e uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros;

f) Um dispositivo suplementar de medição e indicação da atitude que:

1) Disponha de alimentação elétrica permanente durante as operações normais e, em caso de falha total do sistema normal de produção de energia elétrica, seja alimentado a partir de uma fonte autónoma;

2) Funcione independentemente de qualquer outro sistema de medição e indicação de atitude;

3) Possa ser utilizado a partir de qualquer posto de pilotagem;

4) Esteja automaticamente operacional após uma falha total do sistema normal de produção de energia elétrica;

5) Permita uma operação fiável por um período mínimo de 30 minutos ou pelo tempo necessário para voar até um local de aterragem alternativo durante uma operação em terreno hostil ou no mar, conforme a distância que for maior, após uma falha total do sistema normal de produção de energia elétrica, tendo em conta outras cargas sobre o fornecimento de energia de emergência e os procedimentos operacionais;

▼B

6) Disponha de iluminação adequada durante todas as fases de operação; e

7) Esteja associado a um sistema de alerta da tripulação de voo quando funcionar com a sua própria fonte de alimentação, incluindo quando estiver a ser operado por energia de emergência;

g) Uma fonte alternativa de pressão estática para os sistemas de medição da altitude, velocidade do ar e velocidade vertical;

h) Caso sejam necessários dois pilotos para realizar a operação, o segundo piloto deve dispor de instrumentos separados que indicam:

1) A altitude de pressão;

2) A velocidade do ar indicada;

3) A velocidade vertical;

4) O deslizamento;

5) A atitude; e

6) A direção estabilizada;

i) Para as operações IFR, uma prancheta para cartas numa posição de fácil leitura, que se possa iluminar durante as operações noturnas.

**CAT.IDE.H.135 Equipamento adicional para operações IFR monopiloto**

Os helicópteros que realizam operações IFR monopiloto devem estar equipados com um piloto automático com, pelo menos, um controlo de altitude e um modo de direção.

**CAT.IDE.H.145 Rádio-altímetros**

a) Os helicópteros que realizam voos sobre a água devem estar equipados com um radioaltímetro com capacidade para emitir um aviso sonoro quando a altitude de voo for inferior a determinado valor e um aviso visual quando atingir uma altura determinada pelo piloto, nas seguintes condições:

1) Sem contacto visual com a superfície;

2) Com visibilidade inferior a 1 500 m;

3) Em caso de voos noturnos; ou

4) A uma distância da costa superior a 3 minutos em velocidade de cruzeiro normal.

**CAT.IDE.H.160 Equipamento radar meteorológico de bordo**

Os helicópteros com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros que realizam operações IFR ou noturnas devem estar providos de equipamento radar meteorológico de bordo sempre que os boletins meteorológicos normais prevejam a ocorrência de trovoadas ou outras condições meteorológicas potencialmente perigosas, consideradas detetáveis através desse equipamento, na rota a percorrer.

**CAT.IDE.H.165 Equipamento adicional para operações noturnas em condições de formação de gelo**

a) Os helicópteros que realizam operações noturnas em condições reais ou previstas de formação de gelo devem estar equipados com meios de iluminação ou de deteção da formação de gelo;

b) Essa iluminação não deve causar reflexo ou encandeamento suscetível de perturbar a tripulação de voo no desempenho das suas funções.

▼B

**CAT.IDE.H.170 Sistema de intercomunicadores da tripulação**

Os helicópteros que realizam operações com tripulações de voo múltiplas devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores da tripulação, incluindo auscultadores e microfones, para utilização por todos os membros da tripulação de voo.

**CAT.IDE.H.175 Sistema de intercomunicadores da tripulação**

Quando transportam um membro da tripulação que não um tripulante de voo, os helicópteros devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação.

**CAT.IDE.H.180 Sistema de comunicação com os passageiros**

a) Os helicópteros com uma MOPSC superior a 9 lugares de passageiros devem estar equipados com um sistema de comunicação com os passageiros, com exceção do disposto na alínea b);

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), os helicópteros com uma MOPSC entre 9 e 20 lugares de passageiros estão isentos da obrigação de dispor de um sistema de comunicação com o público, se:

   1) Não dispuserem, devido à sua conceção, de uma divisória entre o piloto e os passageiros; e

   2) O operador demonstrar que, em voo, a voz do piloto é audível e inteligível a partir de todos os lugares de passageiros.

**CAT.IDE.H.185 Equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem**

a) Os helicópteros enumerados abaixo devem dispor de um equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR):

   1) Helicópteros com uma MCTOM superior a 7 000 kg; e

   2) Helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 1987;

b) O CVR deve dispor de capacidade para guardar a informação registada durante, pelo menos:

   1) as duas últimas horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), pontos 1) e 2), cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2016;

   2) a última hora de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 1), cujo primeiro CofA tenha sido emitido entre 1 de agosto de 1999 e 1 de janeiro de 2016;

   3) os últimos 30 minutos de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 1), cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de agosto de 1999; ou

   4) os últimos 30 minutos de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 2), cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2016;

c) O CVR deve registar com referência a uma determinada escala de tempo:

   1) As comunicações de voz transmitidas ou recebidas via o equipamento de rádio-comunicações da cabina;

   2) As comunicações de voz dos tripulantes de voo, utilizando o sistema de intercomunicadores e de comunicação com os passageiros, quando instalado;

▼B

3) O ambiente audível da cabina de pilotagem, incluindo sem interrupção:

i) para os helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999, os sinais áudio recebidos de cada um dos microfones usados pela tripulação;

ii) para os helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de agosto de 1999, os sinais áudio recebidos, na medida do possível, de cada um dos microfones usados pela tripulação;

4) As vozes ou sinais áudio que identificam ajudas à navegação ou à aproximação, recebidas num auscultador ou num altifalante;

d) O CVR deve começar a registar antes de o helicóptero ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e deve continuar a registar até à conclusão do voo, quando o helicóptero deixar de se poder mover pelos seus meios;

e) Além do disposto na alínea d), no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 2), cujo CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999:

1) O CVR deve começar automaticamente a registar antes de o helicóptero ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o helicóptero deixar de se poder mover pelos seus meios; e

2) Dependendo da disponibilidade de energia elétrica, o CVR deve começar a registar logo que possível, durante as verificações dos sistemas da cabina de pilotagem, antes do arranque dos motores no início do voo, até ao momento em que são efetuadas as verificações da cabina de pilotagem, imediatamente após a paragem dos motores, no final do voo;

f) O CVR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.

**CAT.IDE.H.190 Equipamento de registo de dados de voo**

a) Os helicópteros enumerados a seguir devem estar equipados com um FDR que utiliza um método digital de registo e armazenamento de dados e para o qual se disponha de um método que permita recuperar rapidamente esses dados:

1) Helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999;

2) Helicópteros com uma MCTOM superior a 7 000 kg ou uma MOPSC superior a 9 lugares de passageiros e cujo primeiro CofA tenha sido emitido entre 1 de janeiro de 1989 e 1 de agosto de 1999;

b) O FDR deve registar os parâmetros necessários para determinar com precisão:

1) A trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor, a operação e a configuração, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 10 horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 1), cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2016;

2) A trajetória, a velocidade, a atitude, a potência do motor e a operação, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 8 horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 1), cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2016;

▼B

3) A trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor e a operação, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas cinco horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), ponto 2);

c) Os dados devem ser obtidos a partir de fontes do helicóptero que permitam estabelecer uma correlação exata com a informação mostrada à tripulação de voo;

d) O FDR deve começar automaticamente a registar os dados antes de o helicóptero se poder mover pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o helicóptero deixar de se mover pelos seus meios;

e) O FDR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.

**CAT.IDE.H.195 Registo de ligações de dados**

a) Os helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 8 de abril de 2014, que tenham capacidade para efetuar comunicações via ligações de dados e que devam ser equipados com um CVR, devem registar, quando aplicável:

1) As mensagens das comunicações via ligações de dados relacionadas com comunicações ATS transmitidas e recebidas pelo helicóptero, incluindo as mensagens relacionadas com as seguintes aplicações:

i) iniciação de ligações de dados,

ii) comunicação entre o controlador e o piloto,

iii) vigilância direcionada,

iv) informação de voo,

v) na medida do possível, atendendo à configuração do sistema, vigilância das transmissões da aeronave,

vi) na medida do possível, atendendo à configuração do sistema, dados de controlo operacional da aeronave,

vii) na medida do possível, atendendo à configuração do sistema, gráficos;

2) Informações que permitam estabelecer uma correlação com quaisquer registos associados relacionados com comunicações via ligações de dados e armazenadas em local separado do helicóptero; e

3) Informações sobre a hora e a prioridade das comunicações via ligações de dados, atendendo à configuração do sistema;

b) O equipamento de registo deve utilizar um método digital de registo e de armazenamento de dados e de informações e um método que permita recuperar rapidamente esses dados. O método de registo deve permitir que esses dados correspondam aos dados registados em terra;

c) O equipamento de registo deve dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante, pelo menos, o período definido para os CVR na secção CAT.IDE.H.185;

▼B

d) O equipamento de registo deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água;

e) Os requisitos para o sistema de arranque e de paragem do equipamento de registo são os mesmos que para o sistema de arranque e de paragem do CVR, constantes da secção CAT.IDE.H.185, alíneas d) e e).

**CAT.IDE.H.200 Equipamento combinado de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem**

A conformidade com os requisitos CVR e FDR pode ser garantida mediante a instalação de um equipamento combinado de registo.

**CAT.IDE.H.205 Assentos, cintos de segurança, sistemas de retenção e dispositivos de retenção para crianças**

a) Os helicópteros devem estar equipados com:

1) Um assento ou lugar para cada pessoa a bordo com idade igual ou superior a dois anos;

2) Um cinto de segurança por lugar e cintos de retenção para crianças;

3) No caso dos helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 1 de agosto de 1999, um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco para utilização em cada lugar de passageiro a partir dos dois anos de idade;

4) Um dispositivo de retenção para crianças (CRD) com menos de dois anos de idade;

5) Em cada lugar de tripulante de voo, 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 rápida desaceleração;

6) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada lugar destinado à tripulação mínima de cabina;

b) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem:

1) Ter um único ponto de libertação; e

2) Nos lugares da tripulação de voo e nos lugares da tripulação mínima de cabina, incluir duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente.

**CAT.IDE.H.210 Sinal de apertar cintos e de proibição de fumar**

Os helicópteros em que nem todos lugares dos passageiros são visíveis a partir do(s) lugar(es) da tripulação de voo devem estar equipados com um dispositivo que indique a todos os passageiros e à tripulação de cabina quando devem apertar os cintos de segurança e quando é proibido fumar.

**CAT.IDE.H.220 Estojos de primeiros socorros**

a) Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um estojo de primeiros socorros;

b) Os estojos de primeiros socorros devem:

1) Estar permanentemente acessíveis;

2) Ser renovados regularmente.

▼B

**CAT.IDE.H.240 Oxigénio suplementar – helicópteros não pressurizados**

Os helicópteros não pressurizados que realizam operações acima de 10 000 pés devem dispor de equipamento de oxigénio suplementar a bordo, com capacidade para armazenar e fornecer as quantidades de oxigénio necessárias, conforme estabelecido nos quadros a seguir.

*Quadro 1*

**Requisitos mínimos em matéria de oxigénio no caso dos helicópteros complexos não pressurizados**

| Fornecimento para | Duração e altitude de pressão de cabina |
|---|---|
| 1) Ocupantes dos lugares da cabina de pilotagem em serviço na cabina e tripulantes que prestam assistência à tripulação de voo | Duração completa do voo a altitudes de pressão superiores a 10 000 pés |
| 2) N.º de tripulantes de cabina obrigatório | Duração completa do voo a altitudes de pressão superiores a 13 000 pés e durante qualquer período superior a 30 minutos, a altitudes de pressão acima de 10 000 pés, mas não superiores a 13 000 pés |
| 3) Tripulantes adicionais e 100 % dos passageiros (*) | Duração completa do voo a altitudes de pressão superiores a 13 000 pés |
| 4) 10 % dos passageiros (*) | Duração completa do voo após 30 minutos a altitudes de pressão acima de 10 000 pés, mas não superiores a 13 000 pés |

(*) Os números que constam do quadro 1, relativos aos passageiros, referem-se aos passageiros efetivamente transportados a bordo, incluindo as crianças com menos de dois anos de idade.

*Quadro 2*

**Requisitos mínimos em matéria de oxigénio no caso dos helicópteros não complexos e não pressurizados**

| Fornecimento para | Duração e altitude de pressão de cabina |
|---|---|
| 1) Ocupantes dos lugares da cabina de pilotagem em serviço, tripulantes que prestam assistência à tripulação de voo e número de tripulantes de cabina obrigatório | Duração completa do voo a altitudes de pressão superiores a 13 000 pés e durante qualquer período superior a 30 minutos, a altitudes de pressão acima de 10 000 pés, mas não superiores a 13 000 pés |
| 2) Tripulantes adicionais e 100 % dos passageiros (*) | Duração completa do voo a altitudes de pressão superiores a 13 000 pés |
| 3) 10 % dos passageiros (*) | Duração completa do voo após 30 minutos a altitudes de pressão acima de 10 000 pés, mas não superiores a 13 000 pés |

(*) Os números que constam do quadro 2, relativos aos passageiros, referem-se aos passageiros efetivamente transportados a bordo, incluindo as crianças com menos de doisanos de idade.

▼B

**CAT.IDE.H.250 Extintores de incêndio portáteis**

a) Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um extintor portátil localizado na cabina de pilotagem;

b) Deve ser instalado, ou estar facilmente acessível para utilização, no mínimo um extintor de incêndio portátil em cada zona de preparação de refeições de bordo que não esteja localizada no compartimento principal de passageiros;

c) Deve existir pelo menos um extintor portátil, disponível para utilização, em cada compartimento de carga acessível à tripulação durante o voo;

d) O tipo e a quantidade de agentes extintores devem ser adequados aos tipos de incêndio que podem ocorrer no compartimento a que o extintor se destina, devendo ainda minimizar o risco de concentração de gases tóxicos nos compartimentos onde viajam pessoas;

e) Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um número de extintores de incêndio portáteis conforme com o quadro 1, convenientemente localizados para permitir um fácil acesso no compartimento de passageiros.

*Quadro 1*

**Número de extintores de incêndio portáteis**

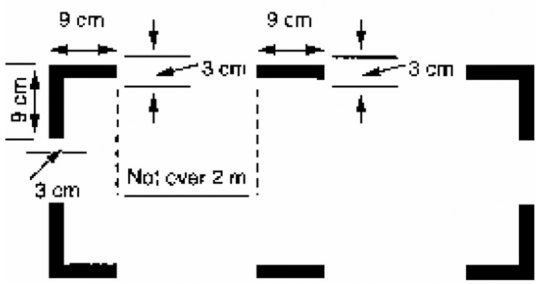
| MOPSC | Número de extintores |
|---|---|
| 7 – 30 | 1 |
| 31 – 60 | 2 |
| 61 – 200 | 3 |

**CAT.IDE.H.260 Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**

Se existirem áreas na fuselagem do helicóptero identificadas para a entrada de equipas de salvamento numa situação de emergência, essas áreas devem estar assinaladas conforme indicado na figura 1.

*Figura 1*

**Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**




**CAT.IDE.H.270 Megafones**

Os helicópteros com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados com um megafone portátil, operado a pilhas, facilmente acessível, para uso da tripulação em caso de evacuação de emergência.

▼B

**CAT.IDE.H.275 Iluminação e sinalização de emergência**

a) Os helicópteros com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros devem estar equipados com:

1) Um sistema de iluminação de emergência com alimentação autónoma, que sirva de fonte de iluminação geral da cabina para facilitar a evacuação do helicóptero; e

2) Sinais de marcação e localização das saídas de emergência visíveis à luz do dia ou na escuridão;

b) Os helicópteros devem estar equipados com sinais de marcação das saídas de emergência, visíveis à luz do dia ou na escuridão, sempre que realizam operações:

1) Na classe de desempenho 1 ou 2, durante os voos sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro;

2) Na classe de desempenho 3, durante os voos sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de três minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro.

**CAT.IDE.H.280 Transmissor localizador de emergência (ELT)**

a) Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um ELT automático;

b) Os helicópteros das classes de desempenho 1 ou 2, utilizados nas operações no mar em voos sobre a água, em ambiente hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro devem estar equipados com um ELT de ativação automática [ELT(AD)];

c) Os ELT, de qualquer tipo, devem dispor de capacidade para transmitir simultaneamente em 121,5 MHz e 406 MHz.

**CAT.IDE.H.290 Coletes salvavidas**

a) Os helicópteros devem estar equipados com um colete salvavidas para cada pessoa a bordo ou com um equipamento de flutuação equivalente para cada criança a bordo com menos de dois anos de idade, arrumados numa posição facilmente acessível a partir do lugar ou assento da pessoa a quem se destinam, quando operados:

1) Na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro;

2) Na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água para além da distância de auto-rotação;

3) Nas classes de desempenho 2 ou 3, em caso de descolagem ou aterragem em aeródromos ou locais de operação com trajetória de descolagem ou de aproximação sobre a água;

b) Os coletes salvavidas, ou equipamentos individuais de flutuação equivalentes, devem estar munidos de iluminação elétrica para facilitar a localização de pessoas.

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

Cada membro da tripulação deve usar um fato de sobrevivência em caso de operações:

a) Nas classes de desempenho 1 ou 2, em voos sobre a água em apoio a operações no mar, a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro, quando os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante dispõe indicam que a temperatura do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo, ou quando o tempo de salvamento previsto exceder o tempo de sobrevivência estimado;

▼B

b) Na classe de desempenho 3, em voos sobre a água realizados para além da distância de autorrotação ou da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança, quando os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante dispõe indicam que a temperatura do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo.

**CAT.IDE.H.300 Barcos salvavidas, ELT de sobrevivência e equipamento de sobrevivência para voos prolongados sobre a água**

Os helicópteros que realizam operações:

a) Na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro;

b) Na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de três minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro, devem estar equipados com:

1) No caso dos helicópteros que transportam menos de 12 pessoas, no mínimo um barco salvavidas com capacidade não inferior ao número máximo de pessoas a bordo, acondicionado de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência;

2) No caso dos helicópteros que transportam mais de 11 pessoas, no mínimo dois barcos salvavidas, acondicionados de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência e que, no conjunto, disponham de lotação suficiente para transportar todas as pessoas a bordo. Em caso de perda de um dos barcos, os barcos remanescentes devem ter capacidade de sobrecarga suficiente para acomodar todos os ocupantes do helicóptero;

3) Pelo menos um ELT de sobrevivência [ELT(S)] para cada barco salvavidas obrigatório; e

4) Equipamento de salvamento, incluindo meios de sobrevivência, conforme apropriado para o voo a realizar.

**CAT.IDE.H.305 Equipamento de sobrevivência**

Os helicópteros que realizam operações sobre áreas onde os procedimentos de busca e salvamento são especialmente difíceis de executar devem estar equipados com o seguinte:

a) Equipamento de sinalização para transmissão de sinais de emergência;

b) Pelo menos um ELT(S); e

c) Equipamento suplementar de sobrevivência para a rota a efetuar, tendo em conta o número de pessoas a bordo.

**CAT.IDE.H.310 Requisitos adicionais para os helicópteros que efetuam operações no mar em ambiente marítimo hostil**

Os helicópteros utilizados em operações no mar em ambiente marítimo hostil, a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro, devem cumprir os seguintes requisitos:

a) Quando o boletim ou as previsões meteorológicas de que o comandante dispõe indicam que a temperatura do mar durante o voo será inferior a 10 °C positivos, quando o tempo de salvamento previsto exceder o tempo de sobrevivência calculado ou quando estiver planeado efetuar um voo noturno, todas as pessoas a bordo devem usar um fato de sobrevivência;

b) Todos os barcos salvavidas transportados de acordo com a secção CAT.IDE.H.300 devem estar acondicionados de modo a poderem ser usados em condições marítimas nas quais as características de amaragem, flutuação e equilíbrio do helicóptero foram avaliadas para fins de cumprimento dos requisitos de amaragem necessários à certificação;

▼B

c) O helicóptero deve estar equipado com um sistema de iluminação de emergência com alimentação autónoma que sirva como fonte de iluminação geral da cabina para facilitar a evacuação;

d) Todas as saídas de emergência, incluindo as saídas de emergência da tripulação e os respetivos meios de abertura, devem estar claramente sinalizados para orientar os ocupantes que as usam à luz do dia ou na escuridão. Essa sinalização deve ser concebida de modo a permanecer visível quando o helicóptero estiver virado e a cabina submersa;

e) Todas as portas não ejetáveis que estejam designadas como saídas de emergência de amaragem devem ter um dispositivo para as manter abertas de forma a não interferir com a evacuação dos ocupantes em todas as condições de mar até ao máximo exigido para a avaliação das características de amaragem e flutuação;

f) Todas as portas, janelas ou outras aberturas do compartimento de passageiros autorizadas para fins de evacuação submarina devem estar equipadas de forma a poderem ser utilizadas em situações de emergência;

g) Os coletes salvavidas devem ser permanentemente usados, exceto se o passageiro ou tripulante usar um fato de sobrevivência integrado que preenche os requisitos combinados do fato de sobrevivência e do colete salvavidas.

**CAT.IDE.H.315 Helicópteros certificados para operações na água – equipamentos diversos**

Os helicópteros certificados para realizar operações na água devem estar equipados com:

a) Uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e as manobras do helicóptero na água, adequados à dimensão, ao peso e às características de manobra do aparelho; e

b) Dispositivos de sinalização sonora conformes com as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, quando aplicável.

**CAT.IDE.H.320 Todos os helicópteros em voos sobre a água – amaragem**

a) Os helicópteros devem ser concebidos para amarar ou estar certificados para amaragem de acordo com o código de aeronavegabilidade pertinente, quando operados na classe de desempenho 1 ou 2, em voos sobre a água, em ambiente hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro;

b) Os helicópteros devem ser concebidos para amarar ou estar certificados para amaragem de acordo com o código de aeronavegabilidade pertinente ou dispor de equipamento de flutuação de emergência quando realizam operações:

   1) Na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água, em ambiente não hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro;

   2) Na classe de desempenho 2, se a descolagem e a aterragem tiverem lugar sobre a água, exceto no caso das operações de helicópteros de serviços de emergência médica (HEMS), quando, para minimizar a exposição, a aterragem ou descolagem num local de operação HEMS situado num ambiente congestionado é efetuada sobre a água;

   3) Na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água para além da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança.

▼B

**CAT.IDE.H.325 Auscultadores**

Sempre que seja necessário um sistema de radiocomunicações e/ou de radionavegação, os helicópteros devem estar equipados com auscultadores com microfone regulável ou equivalente e um botão de transmissão nos comandos de cada piloto e/ou membro da tripulação no posto que lhe foi atribuído

**CAT.IDE.H.330 Equipamento de radiocomunicações**

a) Os helicópteros devem estar equipados com equipamento de radiocomunicações conforme com os requisitos para o espaço aéreo aplicáveis;

b) O equipamento de radiocomunicações deve assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica 121,5 MHz.

**CAT.IDE.H.335 Painel de seleção áudio**

Os helicópteros que realizam operações IFR devem estar equipados com um painel de seleção áudio acessível a partir de cada um dos postos da tripulação de voo.

**CAT.IDE.H.340 Equipamento de rádio para operações VFR em rotas navegadas por referências visuais ao terreno**

Os helicópteros que realizam operações VFR em rotas que podem ser navegadas por referências visuais ao terreno devem dispor do equipamento de radiocomunicações necessário, em condições normais de propagação das ondas de rádio, para:

a) Comunicar com as estações em terra adequadas;

b) Comunicar com as estações ATC adequadas, a partir de qualquer ponto no espaço aéreo controlado, dentro do qual se pretendam efetuar os voos; e

c) Receber informação meteorológica.

**CAT.IDE.H.345 Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais ao terreno**

a) Os helicópteros que realizam operações IFR ou VFR, em rotas que não podem ser navegadas por referências visuais ao terreno, devem dispor de equipamento de radiocomunicações e de navegação em conformidade com os requisitos para o espaço aéreo aplicáveis;

b) O equipamento de radiocomunicações deve incluir no mínimo dois sistemas independentes de radiocomunicações, necessários em condições normais de operação para comunicar com as estações em terra adequadas, a partir de qualquer ponto da rota, incluindo os desvios;

c) Os helicópteros devem dispor de equipamento de navegação suficiente para assegurar que, em caso de falha de um dos elementos do equipamento em qualquer fase do voo, o equipamento restante permite uma navegação segura em conformidade com o plano de voo;

d) Os helicópteros que realizam voos em que esteja previsto efetuar uma aterragem IMC devem dispor de equipamento adequado capaz de fornecer orientação até um ponto que permita uma aterragem visual em cada um dos aeródromos onde se preveja aterrar em IMC e em qualquer aeródromo alternativo designado.

**CAT.IDE.H.350 Transponder**

Os helicópteros devem estar equipados com um transponder de radar secundário de vigilância (SSR) que indique a altitude de pressão e qualquer outra capacidade de transponder SSR necessária para a rota do voo.

▼B

*ANEXO V*

**APROVAÇÕES ESPECÍFICAS**

**[PARTE-SPA]**

SUBPARTE A

***REQUISITOS GERAIS***

**SPA.GEN.100 Autoridade competente**

▼M1

a) A autoridade competente para a emissão de uma aprovação específica é:

1) No caso dos operadores de transporte aéreo comercial, a autoridade do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal;

2) No caso dos operadores não comerciais, a autoridade do Estado de estabelecimento ou de residência do operador.

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), ponto 2, no caso dos operadores não comerciais que utilizam aeronaves matriculadas num país terceiro, os requisitos definidos no presente anexo para a aprovação das operações a seguir enumeradas não são aplicáveis se essas aprovações forem emitidas por um país terceiro de matrícula:

1) Navegação baseada no desempenho (PBN):

2) Especificações de desempenho de navegação mínimo (MNPS);

3) Espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida (RVSM).

▼B

**SPA.GEN.105 Pedido de aprovação específica**

a) O operador que solicita a emissão inicial de uma aprovação específica deve apresentar à autoridade competente a documentação exigida na subparte aplicável, juntamente com as seguintes informações:

1) Nome, morada e endereço postal do requerente;

2) Descrição da operação pretendida;

b) O operador deve fornecer à autoridade competente documentação comprovativa do seguinte:

1) Cumprimento dos requisitos da subparte aplicável;

▼M2

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;

▼B

c) O operador deve manter registos do disposto nas alíneas a) e b), pelo menos durante o período de duração da operação que exige uma aprovação específica, ou, quando aplicável, em conformidade com o anexo III (Parte-ORO).

**SPA.GEN.110 Prerrogativas de um operador titular de uma aprovação específica**

▼M1

O âmbito das atividades que o operador está autorizado a realizar deve estar documentado e definido:

a) No caso dos operadores que são titulares de um certificado de operador aéreo (COA), nas especificações de operação do COA;

b) No caso dos outros operadores, na lista de aprovações específicas.

▼B

**SPA.GEN.115 Alteração de a uma aprovação específica**

Em caso de alteração das condições de uma aprovação específica, o operador deve fornecer toda a documentação pertinente à autoridade competente e obter autorização prévia para efetuar a operação.

▼M2

**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.

▼B

SUBPARTE B

***OPERAÇÕES DE NAVEGAÇÃO BASEADAS NO DESEMPENHO (PBN)***

**SPA.PBN.100 Operações PBN**

Só é permitido operar aeronaves no espaço aéreo designado, nas rotas ou de acordo com procedimentos objeto de especificações de navegação com base no desempenho (PBN), se o operador dispuser de uma aprovação para realizar esse tipo de operações, concedida pela autoridade competente. As operações efetuadas no espaço aéreo de navegação 5 (RNAV5 – área de navegação básica, B-RNAV) não requerem uma aprovação específica.

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

Para obter uma aprovação para realizar operações PBN, o operador deve comprovar à autoridade competente que:

a) É titular do certificado de aeronavegabilidade pertinente do sistema RNAV;

b) Foi criado um programa de formação para os membros da tripulação de voo envolvidos nestas operações;

c) Foram estabelecidos procedimentos operacionais que especificam:

1) O equipamento a transportar, incluindo as restrições operacionais e os conteúdos adequados da lista de equipamento mínimo (MEL);

2) Os requisitos relativos à composição e experiência da tripulação de voo;

3) Os procedimentos normais;

4) Os procedimentos de contingência;

5) A monitorização e comunicação de incidentes;

6) A gestão eletrónica dos dados de navegação.

SUBPARTE C

***OPERAÇÕES COM DESEMPENHO DE NAVEGAÇÃO MÍNIMO ESPECIFICADO (MNPS)***

**SPA.MNPS.100 Operações MNPS**

Só é permitido operar aeronaves no espaço aéreo designado sujeito a especificações de desempenho de navegação mínimo (MNPS) em conformidade com procedimentos suplementares regionais, onde são estabelecidas as especificações de desempenho mínimo de navegação, se o operador for titular de uma autorização para realizar esse tipo de operações, emitida pela autoridade competente.

**SPA.MNPS.105 Aprovação de operações MNPS**

Para obter uma aprovação para realizar operações MNPS, o operador deve comprovar à autoridade competente que:

a) O equipamento de navegação cumpre os requisitos aplicáveis em matéria de desempenho;

b) Os monitores, indicadores e comandos de navegação são visíveis e operáveis por todos os pilotos nos respetivos postos;

▼B

c) Foi elaborado um programa de formação para os membros da tripulação de voo afetos a estas operações;

d) Foram estabelecidos procedimentos operacionais que especificam:

1) O equipamento a transportar, incluindo as restrições operacionais e os conteúdos adequados que devem constar da MEL;

2) Os requisitos relativos à composição e experiência da tripulação de voo;

3) Os procedimentos normais;

4) Os procedimentos de contingência, incluindo os especificados pela autoridade responsável pelo espaço aéreo em causa;

5) A monitorização e comunicação de incidentes.

SUBPARTE D

***OPERAÇÕES NO ESPAÇO AÉREO COM MÍNIMOS DE SEPARAÇÃO VERTICAL REDUZIDA (RVSM)***

**SPA.RVSM.100 Operações RVSM**

Só é permitido operar aeronaves em espaços aéreos designados onde é aplicada uma separação vertical mínima reduzida de 300 m (1 000 pés) entre o nível de voo (FL) 290 e 400, inclusive, se o operador for titular de uma aprovação para realizar esse tipo de operações, emitida pela autoridade competente.

**SPA.RVSM.105 Aprovação de operações RVSM**

Para obter uma aprovação para realizar operações RVSM, o operador deve comprovar à autoridade competente que:

a) É titular de um certificado de aeronavegabilidade RVSM;

b) Foram estabelecidos procedimentos de monitorização e comunicação de erros de manutenção de altura;

c) Foi elaborado um programa de formação para os membros da tripulação de voo afectos a estas operações;

d) Foram estabelecidos procedimentos operacionais que especificam:

1) O equipamento a transportar, incluindo as restrições operacionais e os conteúdos adequados que devem constar da MEL;

2) Os requisitos relativos à composição e experiência da tripulação de voo;

3) O plano de voo;

4) Os procedimentos a seguir antes do voo;

5) Os procedimentos a seguir antes da entrada no espaço aéreo RVSM;

6) Os procedimentos a seguir durante o voo;

7) Os procedimentos a seguir após o voo;

8) A comunicação de incidentes;

9) Os procedimentos operacionais regionais específicos.

▼B

**SPA.RVSM.110 Requisitos para o equipamento RVSM**

As aeronaves utilizadas nas operações realizadas no espaço aéreo RVSM devem estar equipadas com:

a) Dois sistemas independentes de medição de altitude;

b) Um sistema de aviso de altitude;

c) Um sistema de controlo automático de altitude;

d) Um transponder de radar secundário de vigilância (SSR) munido de um sistema de comunicação da altitude, que pode estar ligado ao sistema de medição da altitude utilizado no controlo de altitude.

**SPA.RVSM.115 Erros de manutenção de altura RVSM**

a) O operador deve elaborar o relatório das ocorrências registadas ou comunicadas referentes a erros de manutenção de altura provocados pelo mau funcionamento do equipamento da aeronave ou de natureza operacional, iguais ou superiores a:

   1) Um erro vertical total (TVE) de ± 90 m (± 300 pés);

   2) Um erro do sistema de altimetria (ASE) de ± 75 m (± 245 pés); e

   3) Um desvio da altitude designada (AAD) de ± 90 m (± 300 pés);

b) Os relatórios das ocorrências devem ser enviados à autoridade competente no prazo de 72 horas. Devem incluir uma análise inicial dos fatores causais e as medidas adotadas para evitar a repetição dessas ocorrências;

c) Após o registo ou a comunicação de erros de manutenção de altura, o operador deve tomar medidas imediatas para retificar as condições na origem do erro, bem como elaborar relatórios de acompanhamento, se exigidos pela autoridade competente.

SUBPARTE E

***OPERAÇÕES DE BAIXA VISIBILIDADE (LVO)***

**SPA.LVO.100 Operações de baixa visibilidade**

O operador só pode realizar as seguintes operações de baixa visibilidade (LVO) quando tiverem sido aprovadas pela autoridade competente:

a) Operações de descolagem com baixa visibilidade (LVTO);

b) Operações da categoria I abaixo da norma (LTS CAT I);

c) Operações da categoria II (CAT II);

d) Operações da categoria II distintas da norma (OTS CAT II);

e) Operações da categoria III (CAT III);

f) Operações de aproximação que utilizam sistemas de visibilidade melhorada (EVS), a que se aplica um crédito operacional para reduzir os mínimos de alcance visual na pista (RVR) no máximo de um terço dos RVR publicados.

**SPA.LVO.105 Aprovação de operações LVO**

Para obter uma aprovação para realizar operações LVO, o operador deve comprovar à autoridade competente que cumpre os requisitos estabelecidos na presente subparte.

▼B

**SPA.LVO.110 Requisitos operacionais gerais**

a) O operador só pode realizar operações LTS CAT I se:

1) As aeronaves envolvidas estiverem certificadas para a realização de operações CAT II; e

2) A aproximação for efetuada:

i) em modo auto-acoplado para uma aterragem automática que necessita de aprovação para operações CAT IIIA, ou

ii) com um sistema de aterragem com colimador de pilotagem frontal (HUDLS) aprovado, pelo menos até 150 pés acima da soleira da pista;

b) O operador só pode realizar operações CAT II, OTS CAT II ou CAT III se:

1) As aeronaves em causa estiverem certificadas para a realização de operações com alturas de decisão (DH) abaixo de 200 pés, ou sem DH, e equipadas de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis;

2) For estabelecido e mantido um sistema para registar a aproximação e/ou aterragem automática (sucesso ou fracasso), de modo a monitorizar a segurança geral da operação;

3) A DH for calculada por meio de um radioaltímetro;

4) A tripulação de voo for composta, no mínimo, por dois pilotos;

5) Todas as chamadas de altura abaixo dos 200 pés acima da soleira da pista do aeródromo forem determinadas por um radioaltímetro;

c) O operador só pode realizar operações de aproximação com EVS se:

1) O EVS for certificado para efeitos da presente subparte e combinar imagens de detetor infravermelho e informações de voo no HUD;

2) Nas operações com um RVR inferior a 550 m, a tripulação de voo for composta, no mínimo, por dois pilotos;

3) Nas operações da CAT I, a referência visual natural a marcas de sinalização da pista for obtida pelo menos a 100 pés acima da elevação da soleira da pista do aérodromo;

4) No caso do procedimento de aproximação com guiamento vertical (APV) e das operações de aproximação de não precisão (NPA) que utilizam a técnica CDFA, a referência visual natural a marcas de sinalização da pista for obtida pelo menos a 200 pés acima da elevação da soleira da pista do aeródromo e forem cumpridos os seguintes requisitos:

i) a aproximação é efetuada usando sistemas aprovados de guiamento vertical da trajetória de voo,

ii) o segmento de aproximação desde o ponto de aproximação final (FAF) até à soleira da pista é em linha reta e a diferença entre a corrida de aproximação final e a linha central da pista não é superior a 2º,

iii) a trajetória de aproximação final está publicada e não é superior a 3,7º,

iv) os componentes de vento lateral máximo estabelecidos durante a certificação do EVS não são excedidos.

▼B

**SPA.LVO.115 Requisitos para o aeródromo**

a) O operador não pode utilizar um aeródromo para realizar operações LVO com uma visibilidade inferior a 800 m, salvo se:

1) O aeródromo tiver sido aprovado para este tipo de operações pelo Estado do aeródromo, e

2) Tiverem sido estabelecidos procedimentos de baixa visibilidade (LVP);

b) Se selecionar um aeródromo onde não é utilizado o procedimento LVP, o operador deve assegurar que são aplicados procedimentos equivalentes que cumprem os requisitos do LVP. Esta situação deve estar claramente indicada no manual de operações ou no manual de procedimentos, que devem incluir orientações para a tripulação de voo sobre como determinar se são efetivamente aplicados LVP equivalentes.

**SPA.LVO.120 Formação e qualificações da tripulação de voo**

Antes de efetuar operações LVO, o operador deve certificar-se de que:

a) Cada membro da tripulação de voo:

1) Cumpre os requisitos em matéria de formação e controlos prescritos no manual de operações, incluindo a formação em dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD), a realização de operações até aos valores-limite de RVR/VIS (visibilidade) e de DH apropriados às operações e aos tipos de aeronaves;

2) É qualificado de acordo com as normas prescritas no manual de operações;

b) A formação e os controlos foram efetuados em conformidade com um currículo detalhado.

**SPA.LVO.125 Procedimentos operacionais**

a) O operador deve estabelecer os procedimentos e as instruções a seguir em caso de operações LVO. Esses procedimentos e instruções devem constar dos manuais de operações ou de procedimentos e incluir as tarefas a realizar pela tripulação de voo durante as operações de rolagem, descolagem, aproximação, arredondamento, aterragem, apresentação e aproximação falhada, conforme adequado;

b) Antes de iniciar uma operação LVO, o piloto-comandante/comandante deve assegurar que:

1) O nível de ajudas visuais e não visuais é suficiente;

2) São aplicados procedimentos LVP adequados, de acordo com a informação recebida dos serviços de tráfego aéreo (ATS);

3) A tripulação de voo tem as qualificações adequadas.

**SPA.LVO.130 Equipamento mínimo**

a) O operador deve incluir no manual de operações, ou no manual de procedimentos (conforme aplicável), o equipamento mínimo que deve estar operacional no início de uma operação LVO, de acordo com o manual de voo da aeronave (AFM) ou outro documento aprovado;

▼B

b) O piloto-comandante/comandante deve certificar-se de que o estado da aeronave e dos sistemas de bordo relevantes é adequado à operação específica a realizar.

SUBPARTE F

*OPERAÇÕES PROLONGADAS COM AVIÕES BIMOTOR (ETOPS)*

**SPA.ETOPS.100 ETOPS**

Nas operações de transporte aéreo comercial, os aviões bimotor só podem ser operados para além da distância-limite determinada em conformidade com a secção CAT.OP.MPA.140 se o operador for titular de uma aprovação para realizar operações ETOPS emitida pela autoridade competente.

**SPA.ETOPS.105 Aprovação de operações ETOPS**

Para obter uma aprovação para realizar operações ETOPS, o operador deve comprovar à autoridade competente que:

a) O binómio avião/motor dispõe de um certificado de tipo e de fiabilidade ETOPS para as operações previstas;

b) Foi estabelecido um programa de formação para a tripulação de voo e para todo o pessoal operacional envolvido nestas operações e todos possuem as qualificações necessárias para realizar as operações previstas;

c) A organização e a experiência do operador são adequadas para apoiar a realização das operações previstas;

d) Foram estabelecidos procedimentos operacionais.

**SPA.ETOPS.110 Aeródromo alternativo em rota ETOPS**

a) Um aeródromo alternativo em rota é considerado adequado para operações ETOPS se, no momento previsto para a sua utilização, estiver disponível e equipado com os serviços de apoio necessários, designadamente serviços de tráfego aéreo (ATS), iluminação suficiente, comunicações, informação meteorológica, ajudas à navegação e serviços de emergência e dispuser de, pelo menos, um procedimento de aproximação por instrumentos;

b) Antes de efetuar um voo ETOPS, o operador deve assegurar que se encontra disponível um aeródromo alternativo em rota para operações ETOPS dentro do tempo de desvio aprovado do operador ou do tempo de desvio baseado no estado operacional do avião constante da MEL, conforme o que for mais curto;

c) O operador deve especificar o(s) aeródromo(s) alternativo(s) em rota ETOPS necessário(s) no plano de voo operacional e no plano de voo ATS.

**SPA.ETOPS.115 Mínimos de planeamento para aeródromos alternativos em rota ETOPS**

a) O operador só pode selecionar um aeródromo alternativo em rota ETOPS se os boletins ou previsões meteorológicas, ou qualquer combinação dos dois, indicarem que, durante o período compreendido entre a hora prevista de aterragem e uma hora depois da hora-limite de aterragem possível, as condições meteorológicas estiverem de acordo com ou acima dos mínimos de planeamento calculados adicionando os limites adicionais do quadro 1;

▼B

b) O operador deve incluir no manual de operações o método para determinar os mínimos de operação no aeródromo alternativo em rota ETOPS planeado.

*Quadro 1*

**Mínimos de planeamento para aeródromos alternativos em rota ETOPS**

| Tipo de aproximação | Mínimos de planeamento |
|---|---|
| Aproximação de precisão | DA/H + 200 pés<br>RVR/VIS + 800 m (*) |
| Aproximação de não precisão<br>ou<br>Aproximação em circuito | MDA/H + 400 pés (*)<br>RVR/VIS + 1 500 m |

(*) VIS: visibilidade; MDA/H: altitude/altura mínima de descida

SUBPARTE G

***TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS***

**SPA.DG.100 Transporte de mercadorias perigosas**

Sem prejuízo do disposto no anexo IV (Parte-CAT), ►**M1** anexo VI (Parte--NCC) e anexo VII (Parte-NCO) ◄o operador só pode realizar transportes aéreos de mercadorias perigosas com a aprovação da autoridade competente.

**SPA.DG.105 Aprovação de transporte de mercadorias perigosas**

Para obter uma aprovação para realizar transportes de mercadorias perigosas, o operador deve, ao abrigo das instruções técnicas:

a) Estabelecer e manter um programa de formação para todo o pessoal envolvido e comprovar à autoridade competente que todo o pessoal recebeu formação adequada;

b) Estabelecer procedimentos de operação para assegurar o manuseamento seguro das mercadorias perigosas em todas as fases do transporte aéreo, contendo informações e instruções sobre:

1) A política do operador no que respeita ao transporte de mercadorias perigosas;

2) Os requisitos para aceitação, assistência, carga, armazenagem e separação de mercadorias perigosas;

3) As medidas a tomar em caso de acidente ou incidente com uma aeronave quando do transporte de mercadorias perigosas;

4) A resposta a situações de emergência envolvendo mercadorias perigosas;

5) A eliminação de eventuais contaminações;

6) As funções do pessoal envolvido, especialmente do pessoal de assistência em terra e à aeronave;

7) A inspeção de danos, fugas ou contaminação;

8) A comunicação de acidentes e incidentes com mercadorias perigosas.

**SPA.DG.110 Informação e documentação sobre mercadorias perigosas**

Em conformidade com as instruções técnicas, o operador deve:

a) Fornecer informação escrita ao piloto-comandante/comandante:

1) Sobre as mercadorias perigosas a transportar na aeronave;

2) Para ser utilizada em resposta a situações de emergência em voo;

▼B

b) Utilizar uma lista de procedimentos de aceitação;

c) Certificar-se de que as mercadorias perigosas são acompanhadas pelos documentos de transporte requeridos, os quais foram preenchidos pela pessoa que entrega as mercadorias perigosas para transporte aéreo, salvo se a informação relativa às mercadorias perigosas for fornecida em formato eletrónico;

d) Assegurar que, caso o documento de transporte de mercadorias perigosas seja fornecido em formato papel, é conservada uma cópia do documento em terra, onde pode ser consultado num período de tempo razoável enquanto as mercadorias não chegam ao seu destino final;

e) Garantir que é conservada em terra uma cópia da informação prestada ao piloto-comandante/comandante e que essa cópia e a informação nela contida são facilmente acessíveis nos aeródromos da última partida e do ponto de chegada seguinte previsto, até ao fim do voo a que a informação se refere;

f) Conservar a lista de procedimentos de aceitação, o documento de transporte e a informação prestada ao piloto-comandante/comandante durante um período mínimo de três meses após a conclusão do voo;

g) Conservar registos da formação de todo o pessoal durante um período mínimo de 3 anos.

SUBPARTE H

***OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS COM SISTEMAS DE VISÃO NOTURNA***

**SPA.NVIS.100 Operações com sistemas de visão noturna (NVIS)**

a) Os helicópteros só podem ser utilizados em operações nocturnas realizadas de acordo com regras de voo visual (VFR) com a ajuda de NVIS se o operador dispuser da aprovação da autoridade competente;

b) Para obter a aprovação da autoridade competente, o operador deve:

1) Efetuar operações de transporte aéreo comercial (CAT) e ser titular de um COA para operações CAT, em conformidade com o anexo III (Parte-ORO);

2) Demonstrar à autoridade competente:

i) a conformidade com os requisitos aplicáveis contidos na presente subparte;

ii) a boa integração de todos os elementos dos NVIS.

**SPA.NVIS.110 Requisitos para o equipamento utilizado nas operações NVIS**

a) Antes de realizar operações NVIS, cada helicóptero, bem como todos os equipamentos NVIS associados, deve ter obtido o certificado de aeronavegabilidade pertinente nos termos do Regulamento (CE) n.º 1702/2003;

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

c) *Iluminação da aeronave compatível com os NVIS.* Para atenuar os sinais de visão periférica reduzida e a necessidade de uma melhor compreensão situacional, é necessário prever o seguinte:

1) Dispositivo de iluminação do painel de instrumentos compatível com os NVIS, se instalado, com capacidade para iluminar todos os instrumentos de voo essenciais,

▼B

2) Luzes de serviço compatíveis com os NVIS,

3) Lanterna portátil compatível com os NVIS, e

4) Um meio para remover ou apagar luzes internas não compatíveis com os NVIS;

d) *Equipamento complementar NVIS.* Deve ser previsto o seguinte equipamento complementar NVIS:

1) Uma fonte de alimentação de apoio ou secundária para os óculos de visão noturna (NVG);

2) Um capacete com os NVG adequados;

e) Os NVG obrigatórios num voo NVIS devem ser todos do mesmo tipo, geração e modelo.

f) *Aeronavegabilidade permanente*

1) Os procedimentos para a aeronavegabilidade permanente devem conter as informações necessárias para a realização de operações de manutenção e inspeções dos equipamentos NVIS instalados no helicóptero e abranger, no mínimo:

i) as superfícies transparentes e o pára-brisas do helicóptero,

ii) as luzes NVIS,

iii) os NVG, e

iv) qualquer equipamento suplementar de apoio às operações NVIS.

2) Qualquer modificação ou operação de manutenção subsequente da aeronave deve ser conforme com o certificado de aeronavegabilidade NVIS.

**SPA.NVIS.120 Mínimos para as operações NVIS**

a) As operações noturnas não devem ser realizadas abaixo dos mínimos meteorológicos VFR aplicáveis;

b) O operador deve estabelecer a altura mínima de transição a partir da qual/até à qual pode manter uma ajuda de voo.

**SPA.NVIS.130 Requisitos para a tripulação no caso de operações NVIS**

a) *Seleção*. O operador deve estabelecer critérios de seleção para os tripulantes envolvidos nas tarefas NVIS;

b) *Experiência*. O comandante deve ter, no mínimo, 20 horas de experiência como piloto-comandante/comandante de um helicóptero em operações noturnas VFR, antes de iniciar a formação;

c) *Formação operacional*. Todos os pilotos devem ter concluído uma formação operacional em conformidade com os procedimentos NVIS contidos no manual de operações;

d) *Experiência recente*. Todos os pilotos e membros da tripulação técnica NVIS que realizam operações NVIS devem ter completado três voos NVIS nos últimos 90 dias. A experiência recente pode ser readquirida num voo de formação no helicóptero ou num simulador de voo completo (FFS) aprovado, que deve incluir os elementos da alínea f), subalínea 1;

▼B

e) *Composição da tripulação*. A tripulação mínima deve corresponder ao maior dos valores especificados:

1) No manual de voo da aeronave (AFM);

2) Para a atividade em causa; ou

3) Na aprovação operacional para realização de operações NVIS.

f) *Formação da tripulação e controlos*

1) A formação e os controlos devem ser efetuados em conformidade com o programa detalhado aprovado pela autoridade competente e constante do manual de operações.

2) Tripulação

i) os programas de formação da tripulação devem: aumentar o conhecimento do ambiente de trabalho e dos equipamentos NVIS, melhorar a coordenação dos tripulantes e incluir medidas de atenuação dos riscos associados às condições de baixa visibilidade, assim como procedimentos NVIS normais e de emergência,

ii) as medidas referidas na alínea f), subalínea 2, ponto i), devem ser avaliadas durante:

A) os controlos de proficiência em voo noturno, e

B) os controlos de voos de linha.

**SPA.NVIS.140 Informação e documentação**

No seu processo de análise e gestão de riscos, o operador deve assegurar-se de que os riscos associados ao ambiente NVIS são minimizados, especificando no manual de operações: os procedimentos de seleção, composição e formação das tripulações; os níveis de equipamento e os critérios de despacho e os procedimentos e mínimos operacionais, de modo a obter uma descrição adequada das operações normais e potencialmente anormais, bem como a assegurar uma redução dos riscos que lhes estão associados.

SUBPARTE I

***OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS COM GUINCHO***

**SPA.HHO.100 Operações de helicóptero com guincho (HHO)**

a) Os helicópteros só podem ser utilizados em operações CAT com guincho se o operador tiver obtido a aprovação da autoridade competente;

b) Para obter a aprovação da autoridade competente, o operador deve:

1) Efetuar operações CAT e ser titular de um COA para CAT em conformidade com o anexo III (Parte-ORO);

2) Demonstrar à autoridade competente a conformidade com os requisitos contidos na presente subparte.

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

a) A instalação de equipamentos em helicópteros com guincho, incluindo de equipamentos de rádio para cumprimento das disposições da secção SPA.HHO.115, bem como qualquer modificação subsequente, requer um certificado de aeronavegabilidade adequado à função pretendida. Os equipamentos auxiliares devem ser concebidos e testados de modo a satisfazerem os padrões adequados exigidos pela autoridade competente;

▼B

b) As instruções de manutenção para os equipamentos e sistemas HHO devem ser estabelecidas pelo operador, em coordenação com o fabricante, e incluídas no programa de manutenção do helicóptero, conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 2042/2003.

**SPA.HHO.115 Comunicação HHO**

Devem ser estabelecidas comunicações radio bidirecionais com a organização à qual são prestados serviços HHO e, se possível, um meio de comunicação com o pessoal de terra na instalação HHO para:

a) Operações diurnas e noturnas no mar;

b) Operações noturnas terrestres, salvo no caso das operações HHO realizadas num local de operação de um helicóptero de serviços de emergência médica (HEMS).

**SPA.HHO.125 Requisitos de desempenho em caso de operações HHO**

À exceção das operações HHO realizadas num local de operação HEMS, o helicóptero deve poder suportar a falha de um motor crítico com os motores restantes na regulação de potência adequada, sem risco para a(s) pessoa(s)/carga suspensa, terceiros ou bens.

**SPA.HHO.130 Requisitos para a tripulação em caso de operações HHO**

a) *Seleção*. O operador deve estabelecer critérios de seleção para os tripulantes de voo afetos a tarefas HHO, tendo em conta a experiência prévia;

b) *Experiência*. O nível mínimo de experiência do comandante nos voos HHO não deve ser inferior a:

1) Operações no mar:

i) 1 000 horas como piloto-comandante/comandante de helicópteros, ou 1 000 horas como copiloto em operações HHO, das quais 200 horas como piloto-comandante sob supervisão; e

ii) 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.

2) Operações em terra:

i) 500 horas como piloto-comandante/comandante de helicópteros, ou 500 horas como copiloto em operações HHO, das quais 100 horas como piloto-comandante sob supervisão;

ii) 200 horas de experiência operacional em helicópteros adquirida num ambiente operacional semelhante ao da operação pretendida; e

iii) 50 ciclos de guincho, dos quais 20 durante a noite, caso sejam realizadas operações noturnas;

c) *Formação e experiência operacional*. Ter concluído uma formação com aproveitamento, de acordo com os procedimentos HHO constantes do manual de operações e ter uma experiência relevante nas funções e no ambiente em que são realizadas as operações HHO;

▼B

d) *Experiência recente*. Todos os pilotos e tripulantes HHO afetos a operações HHO devem ter realizado, nos últimos 90 dias:

1) Para operações diurnas: qualquer combinação de três ciclos de guincho em período noturno ou diurno, incluindo cada um deles uma transição de e para voo estacionário;

2) Para operações noturnas: três ciclos de guincho em período noturno, incluindo cada um deles uma transição de e para voo estacionário;

e) *Composição da tripulação*. A tripulação mínima para as operações, diurnas e noturnas, deve ser a especificada no manual de operações. A tripulação mínima depende do tipo de helicóptero, das condições meteorológicas, do tipo de missão e além disso, para as operações no mar, do ambiente no local HHO, do estado do mar e do movimento do navio. O número de tripulantes nunca será inferior a um piloto e a um tripulante HHO;

f) *Formação e controlos*

1) A formação e os controlos devem ser efetuados em conformidade com o programa detalhado aprovado pela autoridade competente e constante do manual de operações.

2) Tripulação

i) os programas de formação da tripulação devem: aumentar o conhecimento do ambiente de trabalho e dos equipamentos HHO, melhorar a coordenação dos tripulantes e incluir medidas de atenuação dos riscos associados aos procedimentos HHO normais e de emergência e às descargas de eletricidade estática,

ii) as medidas referidas na alínea f), subalínea 2, ponto i), devem ser avaliadas durante a realização dos controlos de proficiência diurnos em condições meteorológicas de voo visual (VMC) ou dos controlos de proficiência noturnos em VMC, no caso de o operador realizar operações noturnas HHO.

**SPA.HHO.135 Informações aos passageiros sobre operações HHO**

Antes de qualquer voo ou série de voos HHO, os passageiros HHO devem ser informados e alertados para os perigos das descargas de eletricidade estática, assim como para outras questões relacionadas com as operações HHO.

**SPA.HHO.140 Informação e documentação**

a) O operador deve certificar-se de que, no âmbito do processo de análise e de gestão dos riscos, são atenuados os riscos associados ao ambiente HHO, especificando no manual de operações: os procedimentos de seleção, a composição e formação da tripulação; os níveis de equipamento e critérios de despacho; assim como os procedimentos e mínimos operacionais, de tal forma que sejam descritas e adequadamente atenuadas as operações normais e potencialmente anormais;

b) A organização a quem são prestados serviços HHO deve ter acesso aos excertos relevantes do manual de operações.

▼B

SUBPARTE J

## *OPERAÇÕES COM HELICÓPTEROS DE SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA MÉDICA*

**SPA.HEMS.100 Operações com helicópteros de serviços de emergência médica (HEMS)**

a) Os helicópteros só podem ser utilizados em operações HEMS se o operador tiver obtido a aprovação da autoridade competente;

b) Para obter a aprovação da autoridade competente, o operador deve:

1) Efetuar operações CAT e ser titular de um COA para CAT em conformidade com o anexo III (Parte-ORO);

2) Demonstrar à autoridade competente o cumprimento dos requisitos constantes da presente subparte.

**SPA.HEMS.110 Requisitos para o equipamento utilizado nas operações HEMS**

A instalação de equipamento médico específico ao helicóptero e a introdução de quaisquer modificações posteriores, assim como, se pertinente, o funcionamento do mesmo, devem ser aprovados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003.

**SPA.HEMS.115 Comunicação**

Além dos requisitos previstos na secção CAT.IDE.H, os helicópteros utilizados em voos HEMS devem dispor de equipamento de comunicações que permita estabelecer comunicações bidirecionais com a organização a quem são prestados serviços HEMS e, se possível, comunicar com o pessoal dos serviços de emergência em terra.

**SPA.HEMS.120 Mínimos para as operações HEMS**

a) Os voos HEMS operados nas classes de desempenho 1 e 2 devem cumprir os mínimos meteorológicos indicados no quadro 1 para o despacho e a fase em rota. Durante a fase em rota, se as condições meteorológicas se situarem abaixo do teto de nuvens ou da visibilidade mínima indicada, os helicópteros certificados apenas para voos VMC devem abandonar o voo ou regressar à base. Os helicópteros equipados e certificados para operações em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC) podem abandonar o voo, regressar à base ou passar, em todos os aspetos, para um voo de acordo com regras de voo por instrumentos (IFR), desde que a tripulação de voo seja devidamente qualificada para o efeito.

*Quadro 1*

**Mínimos para operações HEMS**

| 2 PILOTOS | | 1 PILOTO | |
|---|---|---|---|
| DIA | | | |
| Teto | Visibilidade | Teto | Visibilidade |
| a partir de 500 pés | Conforme definido nos mínimos VFR aplicáveis no espaço aéreo | a partir de 500 pés | Conforme definido nos mínimos VFR aplicáveis no espaço aéreo |
| 499-400 pés | 1 000 m (*) | 499-400 pés | 2 000 m |
| 399-300 pés | 2 000 m | 399-300 pés | 3 000 m |

▼B

| 2 PILOTOS | | 1 PILOTO | |
|---|---|---|---|
| NOITE | | | |
| Teto de nuvens | Visibilidade | Teto de nuvens | Visibilidade |
| 1 200 pés (**) | 2 500 m | 1 200 pés (**) | 3 000 m |

(*) Durante a fase em rota, a visibilidade pode baixar para 800 m durante períodos curtos e com terra à vista, se o helicóptero for manobrado a uma velocidade que permita avistar eventuais obstáculos e evitar uma colisão.
(**) Durante a fase em rota, o teto de nuvens pode baixar para 1 000 pés durante períodos curtos.

b) Os mínimos meteorológicos para o despacho e a fase em rota de um voo HEMS operado na classe de desempenho 3 são um teto de nuvens de 600 pés e uma visibilidade de 1 500 m. A visibilidade pode baixar para 800 m durante períodos curtos e com terra à vista, se o helicóptero for manobrado a uma velocidade que permita avistar eventuais obstáculos e evitar uma colisão.

**SPA.HEMS.125 Requisitos de desempenho em caso de operações HEMS**

a) As operações da classe de desempenho 3 não podem ser realizadas num ambiente hostil;

b) Descolagem e aterragem:

1) Os helicópteros que realizam operações de/para uma área de aproximação final e de descolagem (FATO) num hospital situado num ambiente hostil congestionado e usado como base de operações HEMS devem ser operados de acordo com a classe de desempenho 1.

2) Os helicópteros que realizam operações de/para uma FATO num hospital situado num ambiente hostil congestionado e não usado como base de operações HEMS devem ser operados de acordo com a classe de desempenho 1, salvo se o operador for titular de uma aprovação de acordo com a secção CAT.POL.H.225.

3) Os helicópteros que realizam operações de/para um local de operações HEMS situado num ambiente hostil devem ser operados de acordo com a classe de desempenho 2 e ser isentos da aprovação requerida na secção CAT.POL.H.305, alínea a), desde que cumpram o disposto na secção CAT.POL.H.305, alínea b), pontos 2 e 3.

4) O local de operações HEMS deve dispor de espaço suficiente para permitir uma distância adequada de todos os obstáculos. No caso das operações noturnas, deve ser iluminado de modo a permitir a identificação do local e de eventuais obstáculos.

**SPA.HEMS.130 Requisitos para a tripulação**

a) *Seleção*. O operador deve estabelecer critérios de seleção para os tripulantes de voo afetos a tarefas HEMS, tendo em conta a experiência prévia;

b) *Experiência*. O nível mínimo de experiência do comandante nos voos HEMS não deve ser inferior a:

1) Conforme os casos:

i) 1 000 horas como piloto-comandante/comandante de aeronaves, das quais 500 horas como piloto-comandante/comandante de helicópteros, ou

▼B

ii) 1 000 horas como copiloto em operações HEMS, das quais 500 horas como piloto-comandante sob supervisão e 100 horas como piloto--omandante/comandante de helicópteros;

2) 500 horas de experiência em operação de helicópteros adquirida num ambiente operacional semelhante ao da operação pretendida; e

3) Para os pilotos que realizam operações noturnas, 20 horas de voo noturno VMC como piloto-comandante/comandante;

c) *Formação operacional*. Ter concluído a formação operacional com aproveitamento, conforme previsto nos procedimentos HEMS constantes do manual de operações;

d) *Experiência recente*. Os pilotos que realizam operações HEMS devem ter completado pelo menos 30 minutos de voo por referência unicamente a instrumentos num helicóptero ou num dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD) nos últimos seis meses;

e) *Composição da tripulação.*

1) *Voos diurnos*. A composição mínima da tripulação nos voos diurnos deve ser um piloto e um tripulante técnico HEMS.

i) a tripulação só pode ser reduzida a um piloto nas seguintes circunstâncias:

A) quando, num local de operação HEMS, o comandante tiver de ir recolher material médico adicional. Nesse caso, o tripulante técnico HEMS pode ficar a prestar assistência às pessoas doentes ou feridas enquanto o comandante efectua o voo;

B) quando, à chegada ao local de operação HEMS, a instalação da maca impedir que o tripulante técnico HEMS ocupe o lugar da frente na cabina; ou

C) quando o passageiro médico necessitar da assistência do tripulante técnico HEMS durante o voo,

ii) nos casos descritos na subalínea i), os mínimos operacionais são os definidos nos requisitos para o espaço aéreo aplicáveis. Não devem ser usados os mínimos operacionais HEMS indicados no quadro 1 da secção SPA.HEMS.120,

iii) o comandante só pode aterrar num local de operação HEMS sem o tripulante técnico a assisti-lo no lugar da frente no caso descrito na subalínea i), ponto A),

2) *Voos nocturnos*. A composição mínima da tripulação em caso de voo noturno deve ser:

i) dois pilotos, ou

ii) um piloto e um tripulante técnico HEMS no caso das áreas geográficas específicas definidas pelo operador no manual de operações, tendo em conta:

A) a referência adequada ao terreno,

B) o sistema de acompanhamento de voo ao longo de toda a missão HEMS,

▼B

C) a fiabilidade dos meios de informação meteorológica,

D) a lista de equipamento mínimo HEMS,

E) a continuidade de um conceito de tripulação,

F) a qualificação mínima da tripulação e a sua formação inicial e periódica,

G) os procedimentos de operação, incluindo coordenação da tripulação,

H) os mínimos meteorológicos, e

I) as considerações adicionais decorrentes das condições locais específicas;

f) *Formação e controlo da tripulação*

1) A formação e os controlos devem ser efetuados em conformidade com o programa detalhado aprovado pela autoridade competente e constante do manual de operações.

2) Tripulação:

i) os programas de formação da tripulação devem: aumentar o conhecimento do ambiente de trabalho e dos equipamentos HEMS, melhorar a coordenação dos tripulantes e incluir medidas de atenuação dos riscos associados ao tráfego em rota em condições de baixa visibilidade, a seleção dos locais de operação HEMS e os perfis de aproximação e de partida,

ii) as medidas referidas na alínea f), subalínea 2, ponto i), devem ser avaliadas durante:

A) os controlos de proficiência diurnos em VMC ou os controlos de proficiência noturnos em VMC, caso o operador realize operações HEMS noturnas, e

B) os controlos de voos de linha.

**SPA.HEMS.135 Informações aos passageiros médicos e outro pessoal HEMS**

a) *Passageiros médicos*. Antes de se iniciar um voo ou série de voos HEMS, os passageiros médicos devem receber as informações necessárias para se familiarizarem com o ambiente de trabalho e o equipamento HEMS e serem capazes de utilizar o equipamento médico e de emergência de bordo, bem como participar nos procedimentos de embarque e desembarque em circunstâncias normais e de emergência;

b) *Pessoal dos serviços de emergência de terra*. O operador deve adotar todas as medidas razoáveis para garantir que o pessoal dos serviços de emergência de terra está familiarizado com o ambiente de trabalho e os equipamentos HEMS e com os riscos associados às operações em terra num local de operação HEMS;

c) *Pacientes*. Sem prejuízo do disposto na secção CAT.OP.MPA.170, só são fornecidas informações se o seu estado clínico o permitir.

▼B

**SPA.HEMS.140 Informação e documentação**

a) O operador deve certificar-se de que, no âmbito do processo de análise e de gestão dos riscos, são atenuados os riscos associados ao ambiente HEMS, especificando no manual de operações: a seleção, composição e formação das tripulações; os níveis de equipamento e critérios de despacho e os procedimentos e mínimos operacionais, de modo a obter uma descrição adequada das operações normais e potencialmente anormais, bem como garantir uma redução dos riscos que lhes estão associados;

b) A organização a quem são prestados os serviços HEMS deve ter acesso aos excertos relevantes do manual de operações.

**SPA.HEMS.145 Infraestruturas de base para as operações HEMS**

a) Se a tripulação for obrigada a estar de prevenção com um tempo de reação inferior a 45 minutos, devem ser disponibilizadas instalações adequadas na proximidade da base de operações;

b) Em todas as bases de operações, os pilotos devem dispor de meios para obter informações meteorológicas atualizadas e previsões, assim como de comunicações satisfatórias com a unidade de serviços de tráfego aéreo (ATS) adequada. Devem dispor dos recursos necessários para o planeamento de todas as tarefas.

**SPA.HEMS.150 Abastecimento de combustível**

a) Quando a missão HEMS for realizada em condições VFR numa área geográfica local definida, pode ser aplicado um planeamento normal de combustível, desde que o operador preveja uma reserva final de modo a garantir que, uma vez concluída a missão, o combustível restante não é inferior a uma quantidade suficiente para:

   1) 30 minutos de tempo de voo em condições normais de cruzeiro; ou

   2) 20 minutos de tempo de voo à velocidade normal de cruzeiro, quando a operação tem lugar numa área que dispõe de locais de aterragem de precaução frequentes e adequados.

**SPA.HEMS.155 Reabastecimento com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar**

Se o comandante entender que é necessário reabastecer com passageiros a bordo, pode fazê-lo, com os rotores ligados ou desligados, desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

a) A(s) porta(s) do lado do helicóptero pelo qual é feito o reabastecimento devem permanecer fechadas;

b) A(s) porta(s) do lado oposto àquele pelo qual é feito o reabastecimento devem permanecer abertas, se as condições meteorológicas o permitirem;

c) Os equipamentos de combate ao fogo à escala adequada devem ser posicionados de forma a estarem imediatamente disponíveis em caso de incêndio; e

d) O pessoal deve ser em número suficiente e estar imediatamente disponível para retirar pacientes do helicóptero em caso de incêndio.

▼M1

*ANEXO VI*

**OPERAÇÕES AÉREAS NÃO COMERCIAIS COM AERONAVES A MOTOR COMPLEXAS**

**[PARTE-NCC]**

SUBPARTE A

***REQUISITOS GERAIS***

**NCC.GEN.100 Autoridade competente**

A autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal ou a sua residência.

**NCC.GEN.105 Responsabilidades da tripulação**

a) Os tripulantes são responsáveis pelo bom desempenho das suas funções:

   1) Relacionadas com a segurança da aeronave e dos seus ocupantes; e

   2) Especificadas nas instruções e nos procedimentos constantes do manual de operações.

b) Durante as fases críticas de voo ou sempre que o piloto-comandante o considere necessário por razões de segurança, os tripulantes devem permanecer sentados nos respetivos postos e não devem realizar quaisquer atividades que não as necessárias para a operação segura da aeronave;

c) Durante o voo, os tripulantes de voo no seu posto devem manter os cintos de segurança apertados;

d) Durante o voo, deve haver sempre pelo menos um tripulante de voo devidamente qualificado aos comandos da aeronave;

e) Os tripulantes não podem desempenhar funções a bordo de uma aeronave caso se verifiquem as condições a seguir:

   1) Se tiverem conhecimento ou suspeitarem que sofrem de fadiga, conforme previsto no anexo IV, ponto 7.f, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, ou se sentirem de algum modo incapacitados, a ponto de tal poder representar um risco para a segurança do voo; ou

   2) Se estiverem sob a influência de substâncias psicoativas ou de álcool ou por outros motivos previstos no anexo IV, ponto 7.g, do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

f) Caso desempenhem funções para mais do que um operador, os tripulantes devem:

   1) Conservar os respetivos registos individuais relativos aos períodos de voo e de serviço e aos períodos de repouso referidos no anexo III (Parte-ORO), subparte FTL, do Regulamento (UE) n.º xxx/965/2012; e

   2) Fornecer a cada operador os dados necessários para o planeamento das atividades em conformidade com os requisitos FTL aplicáveis;

g) Os tripulantes devem comunicar ao piloto-comandante:

   1) Quaisquer erros, falhas, mau funcionamento ou deficiências que considerem poder afetar a aeronavegabilidade ou a segurança das operações das aeronaves, incluindo os sistemas de emergência; e

   2) Qualquer incidente que constitua ou possa constituir um risco para a segurança das operações.

▼M1

**NCC.GEN.106 Responsabilidades e autoridade do piloto-comandante**

a) O piloto-comandante é responsável por:

1) Garantir a segurança da aeronave e de toda a tripulação, passageiros e carga a bordo durante as operações de aeronaves, conforme previsto no anexo IV, ponto 1.c., do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

2) Iniciar, continuar, concluir ou desviar um voo por razões de segurança;

3) Garantir a observância de todas as instruções e procedimentos operacionais e a utilização de listas de verificação, de acordo com o manual de operações e conforme previsto no anexo IV, ponto 1.b, do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

4) Só dar início a um voo após certificar-se de que são respeitadas todas as limitações operacionais especificadas no anexo IV, pontos 2 a 3, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, a saber:

i) a aeronave cumpre os requisitos de aeronavegabilidade,

ii) a aeronave está devidamente matriculada,

iii) os instrumentos e equipamento necessários para a realização do voo estão instalados na aeronave e estão operacionais, salvo se a lista de equipamento mínimo (MEL) ou outro documento equivalente autorizarem a realização de operações com equipamento inoperacional, conforme previsto nas subsecções NCC.IDE.A.105 ou NCC.IDE.H.105,

iv) a massa da aeronave e a localização do seu centro de gravidade permitem realizar o voo dentro dos limites prescritos nos documentos de aeronavegabilidade,

v) toda a bagagem de mão e de porão e toda a carga estão adequadamente carregadas e acondicionadas,

vi) as limitações operacionais da aeronave especificadas no seu manual de voo (AFM) não serão excedidas em momento algum durante o voo,

vii) todos os tripulantes de voo são titulares de uma licença válida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011, e

viii) os tripulantes de voo estão devidamente qualificados e cumprem os requisitos em matéria de habilitações e de experiência recente;

5) Não iniciar um voo se algum dos tripulantes de voo estiver incapacitado para desempenhar as suas funções por quaisquer motivos como ferimentos, doença, fadiga ou efeitos de substâncias psicoativas;

6) Não continuar um voo para além do local de operação ou aeródromo com condições meteorológicas mínimas mais próximo, quando a capacidade de qualquer um dos tripulantes de voo para desempenhar as tarefas que lhe estão cometidas estiver significativamente reduzida devido a fadiga, doença ou falta de oxigénio;

7) Aceitar uma aeronave com deficiências de serviço ao abrigo da lista de desvios de configuração (CDL) ou da lista de equipamento mínimo (MEL), conforme aplicável;

8) Registar os dados de utilização e todas as deficiências conhecidas ou presumidas da aeronave no final do voo ou série de voos na caderneta técnica ou no diário de bordo da aeronave; e

▼M1

9) Certificar-se de que os equipamentos de registo de voo:

i) não são desativados ou desligados durante o voo, e

ii) em caso de acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória:

A) não são propositadamente apagados,

B) são imediatamente desligados após a conclusão do voo, e

C) só voltam a ser ligados com a autorização da entidade responsável em matéria de investigação;

b) O piloto-comandante tem autoridade para se recusar a transportar ou para desembarcar passageiros, bagagens ou carga que possam representar um risco potencial para a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes;

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

d) Sem prejuízo do disposto na alínea a), ponto 6, nas operações de tripulação múltipla, o piloto-comandante pode prosseguir um voo para além do aeródromo com condições meteorológicas mínimas mais próximo se forem aplicados os procedimentos de redução de riscos adequados;

e) O piloto-comandante deve, numa situação de emergência que exija decisão e ação imediatas, tomar todas as medidas que considerar necessárias nessas circunstâncias, em conformidade com o anexo IV, ponto 7.d, do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Nesse caso, pode desviar-se das normas, procedimentos operacionais e métodos, no interesse da segurança;

f) Em caso de ato de interferência ilegal, o piloto-comandante deve apresentar imediatamente um relatório à autoridade competente e informar a autoridade local designada.

g) O piloto-comandante deve notificar à autoridade competente mais próxima, recorrendo aos meios mais expeditos ao seu dispor, qualquer acidente que envolva a aeronave e que resulte em ferimentos graves ou morte de uma pessoa ou danos significativos para a aeronave ou outros danos materiais.

**NCC.GEN.110 Conformidade com a legislação, a regulamentação e os procedimentos**

a) O piloto-comandante deve cumprir o disposto na legislação, na regulamentação e nos procedimentos dos Estados em que são efetuadas as operações.

b) O piloto-comandante deve conhecer a legislação, a regulamentação e os procedimentos pertinentes para o desempenho das suas funções, prescritos para as áreas a atravessar, os aeródromos ou locais de operação a utilizar, bem como os correspondentes sistemas de ajuda à navegação aérea, conforme previsto no anexo IV, ponto 1.a, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

**NCC.GEN.115 Língua comum**

O operador deve assegurar que toda a tripulação pode comunicar numa língua comum.

**NCC.GEN.120 Rolagem de aviões**

O operador deve assegurar que os aviões só efetuam operações de rolagem na área de movimento de um aeródromo se a pessoa aos comandos:

a) For um piloto devidamente qualificado; ou

b) Tiver sido designada pelo operador; e

1) Tiver formação em rolagem de aviões;

▼M1

2) Tiver formação para utilizar o radiotelefone, caso seja necessário utilizar radiocomunicações;

3) Tiver recebido formação no que respeita à configuração do aeródromo, caminhos de circulação, sinalização, balizas, luzes, sinais e instruções do controlo do tráfego aéreo (ATC), fraseologia e procedimentos; e

4) Estiver apta a cumprir as normas operacionais requeridas para a segurança da circulação do avião no aeródromo.

**NCC.GEN.125 Ativação do rotor – helicópteros**

O rotor de um helicóptero só deve ser ativado para realizar voos com um piloto qualificado aos comandos.

**NCC.GEN.130 Aparelhos eletrónicos portáteis**

O operador não deve permitir a utilização a bordo de aparelhos eletrónicos portáteis (PED) que possam prejudicar o funcionamento dos sistemas e equipamentos da aeronave.

**NCC.GEN.135 Informação sobre o equipamento de emergência e de sobrevivência existente a bordo**

O operador deve dispor sempre, para transmissão imediata aos centros de coordenação de salvamento (RCC), de listas contendo informações sobre o equipamento de emergência e de sobrevivência existente a bordo.

**NCC.GEN.140 Documentos, manuais e informações a bordo**

a) Salvo indicação em contrário, todos os voos devem transportar, a bordo, os seguintes documentos, manuais e informações (ou cópias dos mesmos):

1) Manual de voo da aeronave (AFM) ou documento(s) equivalente(s);

2) Certificado de matrícula original;

3) Certificado de aeronavegabilidade (CofA) original;

4) Certificado de ruído;

5) Declaração prevista no anexo III (Parte-ORO), subsecção ORO.DEC.100, do Regulamento (UE) n.º xxx/965/2012;

6) Lista de aprovações específicas, quando aplicável;

7) Licença de radiocomunicações da aeronave, quando aplicável;

8) Certificado(s) de seguro de responsabilidade civil;

9) Diário de bordo da aeronave ou documento equivalente;

10) Pormenores do plano de voo ATS registado, quando aplicável;

11) Cartas aeronáuticas atualizadas e adequadas para a rota do voo proposta e para todas as rotas para as quais seja razoável prever o eventual desvio do voo;

12) Informações sobre os procedimentos e os sinais visuais que devem ser usados pelas aeronaves intercetoras e intercetadas;

13) Informações sobre os serviços de busca e salvamento na zona de voo prevista;

14) Partes do manual de operações relevantes para as funções dos tripulantes, que devem ser de fácil acesso para a tripulação;

▼M1

15) MEL ou CDL;

16) Documentação de informação adequada sobre NOTAM (avisos à navegação) e AIS (serviços de informação aeronáutica);

17) Informação meteorológica adequada;

18) Manifesto da carga e/ou lista dos passageiros, conforme aplicável; e

19) Outra documentação eventualmente pertinente para o voo ou exigida pelos Estados implicados na sua realização.

b) Em caso de extravio ou de furto dos documentos especificados na alínea a), pontos 2 a 8, a operação pode continuar até o voo chegar ao seu destino ou a um local onde possam ser fornecidos documentos de substituição.

**CAT.GEN.145 Conservação, disponibilização e utilização dos registos do equipamento de registo de voo**

a) Na sequência de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória, o operador da aeronave deve conservar os originais dos registos de dados por um período de 60 dias, salvo decisão em contrário da autoridade responsável pela investigação;

b) O operador deve realizar testes e avaliações operacionais dos registos do equipamento de registo de dados de voo (FDR), do equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) e das ligações de dados, de modo a garantir o funcionamento permanente destes equipamentos;

c) O operador deve conservar os registos relativos ao tempo de serviço do FDR requeridos nas subsecções CAT.IDE.A.165 ou CAT.IDE.H.165, exceto para efeitos de testes e de manutenção do equipamento, caso em que pode ser apagado o material mais antigo registado até uma hora antes do momento do teste;

d) O operador deve conservar e manter atualizada a documentação de que consta a informação necessária para converter os dados FDR brutos em parâmetros expressos em unidades de engenharia;

e) Mediante decisão da autoridade competente, o operador deve disponibilizar todos os registos do equipamento de registo de voo que tenham sido conservados;

f) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010:

1) Os registos CVR só devem ser utilizados para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória com o consentimento de toda a tripulação e do pessoal de manutenção envolvido; e

2) Os registos FDR ou das ligações de dados só devem ser utilizados para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória nos seguintes casos:

i) para utilização pelo operador, exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou manutenção,

ii) se estiverem desidentificados, ou

iii) se forem divulgados através de processos seguros.

**NCC.GEN.150 Transporte de mercadorias perigosas**

a) O transporte aéreo de mercadorias perigosas deve ser efetuado em conformidade com o anexo 18 da Convenção de Chicago, com a última redação que lhe foi dada e os aditamentos que lhe foram introduzidos pelas instruções técnicas para o transporte seguro de mercadorias perigosas por via aérea (Doc ICAO 9284-AN/905), incluindo os seus suplementos, adendas ou retificações;

▼**M1**

b) O transporte de mercadorias perigosas só pode ser realizado por operadores aprovados em conformidade com o anexo V (Parte-SPA), subparte G, do Regulamento (UE) n.º xxx/965/2012, salvo se:

1) Não for abrangido pelas instruções técnicas, em conformidade com a parte 1 das referidas instruções; ou

2) As mercadorias forem transportadas pelos passageiros ou pela tripulação, ou na bagagem, em conformidade com a parte 8 das instruções técnicas;

c) O operador deve estabelecer procedimentos que garantam a adoção de todas as medidas razoáveis para evitar o transporte por inadvertência de mercadorias perigosas a bordo;

d) O operador deve prestar ao pessoal todas as informações necessárias ao bom cumprimento das suas responsabilidades, conforme exigido nas instruções técnicas;

e) Em caso de acidente ou de incidente com mercadorias perigosas, o operador deve informar imediatamente a autoridade competente e a autoridade adequada do Estado da ocorrência, em conformidade com as instruções técnicas;

f) O operador deve assegurar que os passageiros recebem informações sobre as mercadorias perigosas, em conformidade com as instruções técnicas;

g) O operador deve prever a colocação de avisos com informações sobre transporte de mercadorias perigosas em todos os pontos de aceitação de carga, conforme exigido nas instruções técnicas.

SUBPARTE B

***PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS***

**NCC.OP.100 Utilização de aeródromos e locais de operação**

Os operadores devem utilizar apenas aeródromos e locais de operação adequados ao tipo de aeronave e de operação em causa.

**NCC.OP.105 Especificação de aeródromos isolados – aviões**

No que diz respeito à escolha dos aeródromos alternativos e à política de combustível, o operador deve considerar um aeródromo como aeródromo isolado se o tempo de voo até ao aeródromo alternativo de destino mais próximo adequado for superior a:

a) 60 minutos, no caso dos aviões com motores alternativos; ou

b) 90 minutos, no caso dos aviões com motores de turbina.

**NCC.OP.110 Mínimos de operação de aeródromo – disposições gerais**

a) No caso dos voos de acordo com regras de voo por instrumentos (IFR), o operador deve estabelecer mínimos de operação de aeródromo para cada um dos aeródromos de partida, de destino e alternativos a utilizar. Tais mínimos:

1) Não devem ser inferiores aos estabelecidos pelo Estado em que o aeródromo se situa, exceto quando especificamente aprovados por aquele Estado; e

2) Caso sejam realizadas operações de baixa visibilidade, devem ser aprovados pela autoridade competente em conformidade com o anexo V (Parte SPA), subparte E, do Regulamento (UE) n.º xxx/965/2012;

b) Ao estabelecer os mínimos de operação do aeródromo, o operador deve ter em conta:

1) O tipo, desempenho e características de assistência da aeronave;

2) A composição, competências e experiência da tripulação de voo;

▼M1

3) As dimensões e características das pistas e áreas de aproximação final e descolagem (FATO) que podem ser utilizadas;

4) A adequação e o desempenho das ajudas visuais e não visuais disponíveis em terra;

5) O equipamento disponível a bordo da aeronave para efeitos de navegação e/ou controlo da trajetória de voo na descolagem, aproximação, arredondamento, aterragem, apresentação no solo e aproximação falhada;

6) Os obstáculos nas áreas de aproximação e de aproximação falhada e nas áreas de subida necessárias para aplicação dos procedimentos de contingência;

7) A altitude/altura livre de obstáculos para os procedimentos de aproximação por instrumentos;

8) Os meios para determinar e comunicar condições meteorológicas; e

9) A técnica de voo a utilizar na aproximação final;

c) Em caso de procedimento específico de aproximação e aterragem, os mínimos só devem ser utilizados se:

1) O equipamento em terra requerido para o procedimento previsto estiver operacional;

2) Os sistemas da aeronave requeridos para o tipo de aproximação prevista estiverem operacionais;

3) Forem preenchidos os critérios de desempenho requeridos para a aeronave; e

4) A tripulação tiver as qualificações adequadas.

**NCC.OP.111 Mínimos de operação de aeródromo – operações NPA, APV e CAT I**

a) A altura de decisão (DH) a utilizar para uma aproximação de não-precisão (NPA) com aplicação da técnica de aproximação final em descida contínua (CDFA), do procedimento de aproximação com guiamento vertical (APV) ou em caso de uma operação de categoria I (CAT I) não deve ser inferior ao mais elevado dos seguintes valores:

1) Altura mínima para poder utilizar a ajuda de aproximação sem a referência visual necessária;

2) Altura livre de obstáculos (OCH) para a categoria de aeronave em causa;

3) DH do procedimento de aproximação publicado, quando aplicável;

4) Mínimo de sistema especificado no quadro 1; ou

5) DH mínima especificada no AFM ou noutro documento equivalente, quando indicada;

b) No caso das operações NPA realizadas sem recurso à técnica CDFA, a altura mínima de descida (MDH) não deve ser inferior ao mais elevado dos seguintes valores:

1) OCH para a categoria de aeronave;

2) Mínimo de sistema especificado no quadro 1; ou

3) MDH mínima especificada no AFM, quando indicada.

▼M1

*Quadro 1*

**Mínimos de sistema**

| Equipamento disponível | DH/MDH mínima (pés) |
|---|---|
| Sistema de aterragem por instrumentos (ILS) | 200 |
| Sistema global de navegação por satélite (GNSS)/sistema reforçado de navegação por satélite (SBAS) [Aproximação de precisão lateral com guiamento vertical (LPV)] | 200 |
| GNSS [Navegação Lateral (LNAV)] | 250 |
| GNSS/navegação baro-vertical (VNAV) (LNAV/VNAV) | 250 |
| Localizador (LOC) com ou sem equipamento de medição de distância (DME) | 250 |
| Aproximação por radar de vigilância (SRA) (terminando a ½ milha náutica) | 250 |
| SRA (terminando a uma milha náutica) | 300 |
| SRA (terminando a duas milhas náuticas ou mais) | 350 |
| Alcance de sinais de rádio VHF omnidirecionais (VOR) | 300 |
| VOR/DME | 250 |
| Farol não direcional (NDB) | 350 |
| NDB/DME | 300 |
| Indicador de direção VHF (VDF) | 350 |

**NCC.OP.112 Mínimos de operação de aeródromo – operações de aproximação em circuito com aviões**

a) A MDH para uma operação de aproximação em circuito com aviões não deve ser inferior ao mais elevado dos seguintes valores:

1) OCH da aproximação em circuito publicada para a categoria de avião;

2) Altura mínima da aproximação em circuito derivada do quadro 1; ou

3) DH/MDH do anterior procedimento de aproximação por instrumentos;

b) No caso das operações de aproximação em circuito com aviões, a visibilidade mínima deve ser o mais elevado dos seguintes valores:

1) Visibilidade da aproximação em circuito para a categoria de avião, quando publicada;

2) Visibilidade mínima derivada do quadro 2; ou

3) Alcance visual de pista/visibilidade meteorológica convertida (RVR/CMV) do anterior procedimento de aproximação por instrumentos.

▼M1

*Quadro 1*

**MDH e visibilidade mínima para aproximação em circuito em função da categoria do avião**

| | Categoria do avião | | | |
|---|---|---|---|---|
| | A | B | C | D |
| MDH (pés) | 400 | 500 | 600 | 700 |
| Visibilidade meteorológica mínima (m) | 1 500 | 1 600 | 2 400 | 3 600 |

**NCC.OP.113 Mínimos de operação de aeródromo – operações terrestres de aproximação em circuito com helicópteros**

A MDH para as operações terrestres de aproximação em circuito com helicópteros não deve ser inferior a 250 pés e a visibilidade meteorológica não deve ser inferior a 800 m.

**NCC.OP.115 Procedimentos de partida e de aproximação**

a) O piloto-comandante deve aplicar os procedimentos de partida e de aproximação estabelecidos pelo Estado do aeródromo, caso tenham sido publicados procedimentos para a pista ou FATO a utilizar;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), o piloto-comandante só pode aceitar uma autorização ATC para se desviar de um procedimento publicado:

1) Se cumprir os critérios respeitantes à área livre de obstáculos e tiver plenamente em conta as condições de operação; ou

2) Em caso de guiamento radar por uma unidade ATC;

c) Em qualquer caso, o segmento de aproximação final deve ser realizado visualmente ou de acordo com os procedimentos de aproximação publicados.

**NCC.OP.120 Procedimentos de atenuação do ruído**

O operador deve estabelecer procedimentos operacionais tendo em conta a necessidade de minimizar o efeito do ruído das aeronaves, garantindo simultaneamente que a segurança prevaleça sobre a atenuação do ruído.

**NCC.OP.125 Altitudes mínimas livres de obstáculos – voos IFR**

a) O operador deve especificar um método para estabelecer as altitudes mínimas de voo que prevejam as zonas livres de obstáculos necessárias para todos os segmentos de rota de voo IFR;

b) Com base neste método, o piloto-comandante deve estabelecer as altitudes mínimas de voo para cada voo. As altitudes mínimas de voo não devem ser inferiores às publicadas pelo Estado sobrevoado.

**NCC.OP.130 Abastecimento de combustível e óleo – aviões**

a) O piloto-comandante só deve iniciar um voo se a quantidade de combustível e de óleo do avião for suficiente para:

1) No caso dos voos VFR:

i) de dia, voar até ao aeródromo de aterragem previsto e, em seguida, durante pelo menos 30 minutos a uma altitude de cruzeiro normal, ou

ii) de noite, voar até ao aeródromo de aterragem previsto e, em seguida, durante pelo menos 45 minutos a uma altitude de cruzeiro normal;

▼M1

2) No caso dos voos IFR:

i) se não for necessário utilizar um aeródromo alternativo de destino, voar até ao aeródromo de aterragem previsto e, em seguida, durante pelo menos 45 minutos a uma altitude de cruzeiro normal, ou

ii) se for necessário utilizar um aeródromo alternativo de destino, voar até ao aeródromo de aterragem previsto, para um aeródromo alternativo e, em seguida, durante pelo menos 45 minutos a uma altitude de cruzeiro normal;

b) Ao calcular o combustível necessário, inclusive para casos de contingência, deve ter em conta o seguinte:

1) As condições meteorológicas previstas;

2) As rotas ATC e os atrasos no tráfego previstos;

3) Os procedimentos a aplicar em caso de despressurização ou de avaria de um dos motores em rota, quando aplicável; e

4) Qualquer outra condição que possa atrasar a aterragem do avião ou aumentar o consumo de combustível e/ou de óleo;

c) Durante o voo, nada deve impedir a alteração de um plano de voo, a fim de replanear o voo para outro destino, desde que todos os requisitos possam ser cumpridos a partir do ponto em que o voo é replaneado.

**NCC.OP.131 Abastecimento de combustível e de óleo – helicópteros**

a) O piloto-comandante só deve iniciar um voo se a quantidade de combustível e de óleo do helicóptero for suficiente para:

1) No caso dos voos VFR, voar até ao aeródromo/local de operação previsto para aterragem e, em seguida, durante pelo menos 20 minutos à velocidade com alcance máximo; e

2) No caso dos voos IFR:

i) se não for necessário utilizar um aeródromo alternativo ou não estiver disponível um aeródromo alternativo com condições meteorológicas mínimas, voar até ao aeródromo/local de operação previsto para aterragem e, em seguida, sobrevoar durante 30 minutos, à velocidade de espera a 450 m (1 500 pés), o aeródromo/local de operação de destino em condições normais de temperatura, efetuar uma aproximação e aterrar, ou

ii) se for necessário utilizar um aeródromo alternativo, voar até ao aeródromo/local de operação previsto para aterragem, efetuar uma aproximação e uma aproximação falhada, e

A) voar até ao aeródromo ou local de operação alternativo especificado, e

B) sobrevoar durante 30 minutos, à velocidade de espera a 450 m (1 500 pés), o aeródromo/local de operação alternativo em condições normais de temperatura, efetuar uma aproximação e aterrar;

b) Ao calcular o combustível necessário, inclusive para casos de contingência, deve ter em conta o seguinte:

1) As condições meteorológicas previstas;

2) As rotas ATC e os atrasos no tráfego aéreo previstos;

3) Os procedimentos a aplicar em caso de despressurização ou de avaria de um dos motores em rota, quando aplicável; e

4) Qualquer outra condição que possa atrasar a aterragem da aeronave ou aumentar o consumo de combustível e/ou de óleo;

▼M1

c) Durante o voo, nada deve impedir a alteração de um plano de voo, a fim de replanear o voo para outro destino, desde que todos os requisitos possam ser cumpridos a partir do ponto em que o voo é replaneado.

**NCC.OP.135 Acondicionamento da bagagem e da carga**

O operador deve estabelecer procedimentos de modo a garantir que:

a) Apenas seja transportada no compartimento de passageiros bagagem de mão que possa ser acondicionada de forma adequada e em segurança; e

b) Toda a bagagem e carga transportada a bordo suscetível de causar danos físicos ou prejuízos, ou de obstruir coxias e saídas caso seja deslocada, seja acondicionada de modo a evitar que se mova.

**NCC.OP.140 Informações aos passageiros**

O piloto-comandante deve assegurar que:

a) Antes da descolagem, os passageiros estão familiarizados com a localização e utilização de:

1) Cintos de segurança;

2) Saídas de emergência; e

3) Folhetos com instruções em caso de emergência;

e, se necessário:

4) Coletes salva-vidas;

5) Equipamento de oxigénio;

6) Barcos salva-vidas; e

7) Outros equipamentos de emergência destinados a serem utilizados pelos passageiros;

e

b) Em caso de emergência durante o voo, os passageiros recebem instruções sobre medidas de emergência adequadas às circunstâncias.

**NCC.OP.145 Preparação do voo**

a) Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve certificar-se, por todos os meios razoáveis, de que os equipamentos em terra e/ou na água disponíveis e diretamente necessários para a realização do voo e para a operação segura da aeronave, incluindo o equipamento de comunicações e as ajudas à navegação, são adequados ao tipo de operação de voo;

b) Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve familiarizar-se com todas as informações meteorológicas disponíveis e adequadas para o voo previsto. A preparação de voos longe da vizinhança do local de partida e de voos IFR deve incluir:

1) Uma análise das últimas previsões e boletins meteorológicos disponíveis; e

2) Um plano alternativo na eventualidade de o voo não poder ser concluído conforme planeado devido às condições meteorológicas.

▼M1

**NCC.OP.150 Aeródromos alternativos de descolagem – aviões**

a) No caso dos voos IFR, o piloto-comandante deve indicar no plano de voo pelo menos um aeródromo alternativo ao descolagem com condições meteorológicas mínimas, se as condições meteorológicas no aeródromo de partida estiverem dentro ou abaixo dos mínimos de operação aplicáveis ao aeródromo ou se, por outros motivos, não for possível regressar ao aeródromo de partida;

b) Em relação ao aeródromo de partida, o aeródromo alternativo de descolagem deve estar localizado a uma distância de:

   1) No caso dos aviões bimotor, não mais do que a distância equivalente a 1 hora de voo à velocidade de cruzeiro com um único motor, em condições normais sem vento; e

   2) No caso dos aviões com três ou mais motores, não mais do que a distância equivalente a 2 horas de voo à velocidade de cruzeiro com um motor inoperativo (OEI), de acordo com o AFM, em condições normais sem vento;

c) Para um aeródromo ser selecionado como aeródromo alternativo de descolagem, a informação disponível deve indicar que, na hora prevista de utilização, as condições estarão dentro ou acima dos mínimos de operação do aeródromo para a referida operação.

**NCC.OP.151 Aeródromos alternativos de destino – aviões**

No caso dos voos IFR, o piloto-comandante deve indicar, no plano de voo, pelo menos um aeródromo alternativo de destino com condições meteorológicas mínimas, salvo se:

a) As últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que, entre uma hora antes e uma hora depois da hora de chegada prevista, ou entre a hora de partida efetiva e uma hora depois da hora de chegada prevista, se este período for mais curto, a aproximação e a aterragem podem ser realizadas em condições meteorológicas de voo visual (VMC); ou

b) O local de aterragem previsto for isolado e:

   1) Tiver sido prescrito um procedimento de aproximação por instrumentos para o aeródromo de aterragem previsto; e

   2) As últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que, no período compreendido entre duas horas antes e duas horas depois da hora de chegada prevista, se manterão as condições meteorológicas seguintes:

      i) um teto de nuvens de pelo menos 300 m (1 000 pés) acima do mínimo associado ao procedimento de aproximação por instrumentos, e

      ii) uma visibilidade mínima de 5,5 km ou de 4 km acima do mínimo associado ao procedimento.

**NCC.OP.152 Aeródromos alternativos de destino – helicópteros**

No caso dos voos IFR, o piloto-comandante deve indicar, no plano de voo, pelo menos um aeródromo alternativo de destino com condições meteorológicas mínimas, salvo se:

a) Tiver sido prescrito um procedimento de aproximação por instrumentos para o aeródromo de aterragem previsto e as últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que, no período compreendido entre duas horas antes e duas horas depois da hora de chegada prevista ou entre a hora de partida efetiva e duas horas depois da hora de chegada prevista, se este período for mais curto, se manterão as condições meteorológicas seguintes:

   1) Um teto de nuvens de pelo menos 120 m (400 pés) acima do mínimo associado ao procedimento de aproximação por instrumentos; e

   2) Uma visibilidade mínima de 1 500 m acima do mínimo associado ao procedimento; ou

▼M1

b) O local de aterragem previsto for isolado e:

1) Tiver sido estabelecido um procedimento de aproximação por instrumentos para o aeródromo de aterragem previsto;

2) As últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que, no período compreendido entre duas horas antes e duas horas depois da hora de chegada prevista, se manterão as condições meteorológicas seguintes:

i) um teto de nuvens de pelo menos 120 m (400 pés) acima do mínimo associado ao procedimento de aproximação por instrumentos, e

ii) uma visibilidade mínima de 1 500 m acima do mínimo associado ao procedimento, e

3) For determinado um ponto de não retorno (PNR) no caso de destinos no alto mar.

**NCC.OP.155 Abastecimento de combustível durante o embarque, o desembarque ou a permanência de passageiros a bordo**

a) Não deve ser efetuada qualquer operação de abastecimento de gasolina de aviação (AVGAS) ou de combustível do tipo Jet-B ou de uma mistura dos dois tipos de combustível durante o embarque, o desembarque ou a permanência de passageiros a bordo da aeronave.

b) No que respeita aos outros tipos de combustível, devem ser tomadas as precauções necessárias e a aeronave deve ser manobrada por pessoal qualificado preparado para iniciar e dirigir uma evacuação da forma mais expedita e prática possível.

**NCC.OP.160 Uso de auscultadores**

a) Os tripulantes de voo ao serviço na cabina de pilotagem devem usar auscultadores com microfone regulável ou equivalente. Os auscultadores devem ser utilizados como principal dispositivo de comunicação vocal com os ATS:

1) Em terra:

i) ao receber a autorização ATC de partida por comunicação vocal, e

ii) com os motores ligados.

2) Em voo:

i) abaixo da altitude de transição, ou

ii) a 10 000 pés, consoante o valor que for mais elevado,

e

3) Sempre que o piloto-comandante o considere necessário;

b) Nas condições previstas na alínea a), o microfone regulável ou equivalente deve encontrar-se numa posição que permita a sua utilização para radiocomunicações bidirecionais.

**NCC.OP.165 Transporte de passageiros**

O operador deve estabelecer procedimentos para garantir que:

a) Os passageiros são sentados de tal forma que, em caso de emergência, podem facilitar e não dificultar a evacuação da aeronave;

b) Antes e durante a rolagem, descolagem e aterragem, e sempre que o piloto-comandante o considere necessário por razões de segurança, todos os passageiros a bordo ocupam os seus assentos ou beliches e têm os seus cintos de segurança ou sistemas de retenção devidamente apertados; e

▼M1

c) A ocupação de assentos da aeronave por mais de uma pessoa só é permitida em determinados assentos ocupados por um adulto e uma criança, que deve ter o seu cinto suplementar ou outro dispositivo de retenção devidamente apertado.

**NCC.OP.170 Segurança do compartimento de passageiros e da zona de preparação de refeições de bordo**

O piloto-comandante deve garantir que:

a) Antes da rolagem, descolagem e aterragem, todas as saídas e caminhos de emergência se encontram desobstruídos; e

b) Antes da descolagem e da aterragem, e sempre que necessário por razões de segurança, todos os equipamentos e bagagens estão acondicionados de forma segura.

**NCC.OP.175 Consumo de tabaco a bordo**

O piloto-comandante não deve permitir o consumo de tabaco a bordo:

a) Sempre que necessário por razões de segurança;

b) Durante o abastecimento da aeronave;

c) Quando a aeronave estiver no solo, salvo se o operador tiver definido procedimentos para reduzir os riscos durante as operações em terra;

d) Fora das áreas destinadas a fumadores, nas coxias e casas de banho;

e) No porão e/ou outras áreas onde seja transportada carga não acondicionada em contentores à prova de fogo ou protegida com material à prova de fogo; e

f) Nas zonas do compartimento de passageiros em que é fornecido oxigénio.

**NCC.OP.180 Condições meteorológicas**

a) O piloto-comandante só deve iniciar ou continuar um voo VFR se as últimas informações disponíveis indicarem que as condições meteorológicas ao longo da rota e no destino previsto à hora estimada de utilização estarão dentro ou acima dos mínimos de operação VFR aplicáveis;

b) O piloto-comandante só deve iniciar ou continuar um voo IFR para o aeródromo de destino previsto se as últimas informações disponíveis indicarem que, na hora de chegada prevista, as condições meteorológicas no aeródromo de destino ou pelo menos num aeródromo alternativo de destino estarão dentro ou acima dos mínimos de operação do aeródromo aplicáveis;

c) Se um voo incluir segmentos VFR e IFR, as informações meteorológicas referidas nas alíneas a) e b) devem aplicar-se conforme pertinente.

**NCC.OP.185 Gelo e outros contaminantes – procedimentos em terra**

a) O operador deve estabelecer os procedimentos a seguir caso seja necessário efetuar operações de degelo e antigelo no solo e inspeções correlacionadas para permitir a operação segura da aeronave;

b) O piloto-comandante só deve dar início à descolagem quando a aeronave deixar de apresentar qualquer depósito que possa influir negativamente no seu desempenho ou controlabilidade, salvo se permitido ao abrigo dos procedimentos a que se refere a alínea a) e de acordo com o AFM.

**NCC.OP.190 Gelo e outros contaminantes – procedimentos de voo**

a) O operador deve estabelecer procedimentos para os voos realizados em condições efetivas ou previsíveis de formação de gelo;

▼M1

b) O piloto-comandante só deve iniciar um voo ou voar intencionalmente para zonas com condições efetivas ou previsíveis de formação de gelo se a aeronave estiver certificada e equipada para operar nessas condições, conforme referido no anexo IV, ponto 2.a.5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

c) Se o gelo exceder a intensidade para a qual a aeronave foi certificada ou se uma aeronave não certificada para voos em condições de formação de gelo conhecidas encontrar gelo, o piloto-comandante deve sair imediatamente da zona de gelo, mudando de nível e/ou de rota e, se necessário, declarando uma situação de emergência ao ATC.

**NCC.OP.195 Condições de descolagem**

Antes de iniciar a descolagem, o piloto-comandante deve certificar-se de que:

a) Em face das informações disponíveis, tanto as condições meteorológicas no aeródromo ou local de operação como as condições da pista ou FATO que está planeado utilizar permitem efetuar uma partida e uma descolagem em segurança; e

b) São respeitados os mínimos de operação do aeródromo aplicáveis.

**NCC.OP.200 Simulação de situações em voo**

a) Se transportar passageiros ou carga, o piloto-comandante não deve simular:

1) Situações que exijam a aplicação de procedimentos anormais ou de emergência; ou

2) Voos em condições meteorológicas por instrumentos (IMC);

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), quando forem realizados voos de treino por uma organização de formação aprovada, tais situações podem ser simuladas com alunos pilotos a bordo.

**NCC.OP.205 Gestão do combustível durante o voo**

a) O operador deve estabelecer um procedimento para garantir a realização de verificações e a gestão do combustível durante o voo;

b) O piloto-comandante deve, a intervalos regulares, certificar-se de que a quantidade de combustível utilizável remanescente em voo não é inferior ao combustível necessário para prosseguir até um aeródromo ou local de operação com condições meteorológicas mínimas, nem à reserva de combustível prevista, conforme requerido nas subsecções NCC.OP.130 ou NCC.OP.131.

**NCC.OP.210 Utilização de oxigénio suplementar**

O piloto-comandante deve assegurar que tanto ele próprio como os tripulantes de voo que exercem funções essenciais para a operação segura das aeronaves em voo utilizam ininterruptamente oxigénio suplementar sempre que a altitude da cabina seja superior a 10 000 pés durante um período superior a 30 minutos ou sempre que a altitude da cabina seja superior a 13 000 pés.

**NCC.OP.215 Deteção de proximidade do solo**

Se um tripulante de voo ou um sistema de aviso de proximidade do solo detetar uma proximidade indevida do solo, o piloto aos comandos deve tomar imediatamente medidas corretivas para criar condições de segurança do voo.

▼M1

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

Quando o sistema ACAS estiver montado e a funcionar, o operador deve estabelecer procedimentos operacionais e programas de formação. Se for utilizado o sistema ACAS II, os procedimentos e planos de formação devem cumprir o disposto no Regulamento (UE) n.º 1332/2011.

**NCC.OP.225 Condições de aproximação e aterragem**

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações disponíveis, tanto as condições meteorológicas do aeródromo ou local de operação como as condições da pista ou FATO que está planeado utilizar permitem realizar uma aproximação, aterragem ou aproximação falhada em segurança.

**NCC.OP.230 Início e prossecução da aproximação**

a) O piloto-comandante pode iniciar uma aproximação por instrumentos independentemente do alcance visual de pista/visibilidade (RVR/VIS) comunicados;

b) Se os valores RVR/VIS comunicados forem inferiores aos mínimos aplicáveis, a aproximação não deve prosseguir:

   1) Abaixo dos 1 000 pés acima do aeródromo; ou

   2) No segmento de aproximação final, se a altitude/altura de decisão (DA/H) ou a altitude/altura mínima de descida (MDA/H) for superior a 1 000 pés acima do aeródromo;

c) Se os valores RVR não estiverem disponíveis, podem ser calculados mediante a conversão da visibilidade comunicada;

d) Se, depois de passar os 1 000 pés acima do aeródromo, os valores RVR/VIS comunicados descerem abaixo do mínimo aplicável, a aproximação pode prosseguir até à DA/H ou MDA/H;

e) Se for estabelecida e mantida a referência visual adequada para o tipo de operação de aproximação e para a pista planeada na DA/H ou MDA/H, a aproximação pode prosseguir abaixo da DA/H ou MDA/H e a aterragem pode ser efetuada;

f) O valor RVR na zona de toque é sempre determinante.

SUBPARTE C

***DESEMPENHO DA AERONAVE E LIMITAÇÕES OPERACIONAIS***

**NCC.POL.100 Limitações operacionais – todas as aeronaves**

a) A carga, a massa e a posição do centro de gravidade (CG) da aeronave devem respeitar as limitações previstas no AFM ou no manual de operações, caso este seja mais restritivo, em todas as fases de operação;

b) A aeronave deve ter afixados letreiros, listagens, marcações de instrumentos ou combinações destes elementos contendo as limitações operacionais prescritas pelo AFM para visualização.

▼M1

**NCC.POL.105 Massa, centragem e carga**

a) O operador deve estabelecer a massa e o CG das aeronaves mediante a sua pesagem efetiva antes da primeira entrada em serviço. É necessário ter em conta e documentar devidamente os efeitos acumulados de modificações e reparações sobre a massa e a centragem. Se os efeitos das modificações sobre a massa e a centragem não forem conhecidos com rigor, a aeronave deve ser sujeita a nova pesagem.

b) A pesagem deve ser efetuada pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada.

c) O operador deve calcular a massa de todos os elementos operacionais e da tripulação compreendidos na massa operacional da aeronave em vazio, mediante pesagem efetiva, incluindo a eventual bagagem da tripulação, ou utilização de massas-padrão. Deve ser calculada a influência da localização destas no CG da aeronave. Caso recorra a massas-padrão para determinar a massa operacional em vazio, deve utilizar os seguintes valores para a tripulação:

1) 85 kg, incluindo a bagagem de mão, para a tripulação de voo/tripulação técnica; e

2) 75 kg, para a tripulação de cabina.

d) O operador deve estabelecer procedimentos que permitam ao piloto-comandante determinar a massa da carga de tráfego, incluindo qualquer lastro:

1) Efetuando uma pesagem efetiva;

2) Determinando a massa da carga de tráfego de acordo com as massas-padrão dos passageiros e da bagagem; ou

3) Calculando a massa dos passageiros com base numa declaração dos mesmos, ou em seu nome, e adicionando-lhe uma massa predeterminada para ter em conta a bagagem de mão e a roupa, quando a aeronave dispõe de um número de lugares para passageiros:

i) inferior a 10, para os aviões, ou

ii) inferior a seis, para os helicópteros.

e) Caso recorra a massas-padrão, deve utilizar os seguintes valores de massa:

1) Para os passageiros, os valores indicados nos quadros 1 e 2, que englobam a bagagem de mão e a massa de qualquer criança transportada ao colo de um adulto:

*Quadro 1*

**Massas-padrão para os passageiros – aeronave com 20 ou mais lugares para passageiros**

| Lugares para passageiros | 20 ou mais | | 30 ou mais |
|---|---|---|---|
| | Homens | Mulheres | Todos os adultos |
| Adultos | 88 kg | 70 kg | 84 kg |
| Crianças | 35 kg | 35 kg | 35 kg |

▼M1

*Quadro 2*

**Massas-padrão para os passageiros – aeronave até 19 lugares para passageiros**

| Lugares para passageiros | 1 – 5 | 6 – 9 | 10 – 19 |
|---|---|---|---|
| Homens | 104 kg | 96 kg | 92 kg |
| Mulheres | 86 kg | 78 kg | 74 kg |
| Crianças | 35 kg | 35 kg | 35 kg |

2) Para a bagagem:

i) No caso dos aviões com 20 ou mais lugares para passageiros, os valores das massas-padrão para a bagagem registada indicados no quadro 3:

*Quadro 3*

**Massas-padrão para a bagagem – aviões com 20 ou mais lugares para passageiros**

| Tipo de voo | Massa-padrão para a bagagem |
|---|---|
| Doméstico | 11 kg |
| No interior da região europeia | 13 kg |
| Intercontinental | 15 kg |
| Todos os outros | 13 kg |

ii) No caso dos helicópteros com 20 ou mais lugares para passageiros, o valor da massa-padrão para a bagagem registada de 13 kg;

f) No caso das aeronaves até 19 lugares para passageiros, a massa efetiva da bagagem registada deve ser determinada por:

1) Pesagem; ou

2) Cálculo, com base na declaração apresentada pelo passageiro ou em seu nome. Se tal for impraticável, deve recorrer a uma massa-padrão mínima de 13 kg;

g) O operador deve estabelecer procedimentos que permitam ao piloto-comandante calcular a massa da carga de combustível utilizando a densidade real ou, se esta não for conhecida, a densidade calculada de acordo com o método indicado no manual de operações;

h) O piloto-comandante deve certificar-se de que:

1) O carregamento das aeronaves é supervisionado por pessoal qualificado; e

2) A carga de tráfego é compatível com os dados utilizados para calcular a massa e centragem da aeronave;

i) O operador deve estabelecer procedimentos que permitam ao piloto-comandante respeitar os limites estruturais adicionais, nomeadamente as limitações de resistência do pavimento, a carga máxima por metro linear, a massa máxima por compartimento de carga e o limite máximo de lugares;

▼M1

j) O operador deve especificar, no manual de operações, os princípios e métodos utilizados no processo de carregamento e no sistema de cálculo da massa e da centragem, em cumprimento dos requisitos das alíneas a) a i). Esse sistema deve abranger todos os tipos de operações previstas.

**NCC.POL.110 Dados e documentação relativos à massa e à centragem**

a) Antes de cada voo, o operador deve definir os valores da massa e da centragem e elaborar a correspondente documentação, especificando a carga e a sua distribuição de forma a não exceder os limites de massa e centragem da aeronave. A documentação relativa à massa e à centragem deve conter a seguinte informação:

1) Matrícula da aeronave e tipo;

2) Identificação, número e data do voo, conforme aplicável;

3) Nome do piloto-comandante;

4) Nome da pessoa que elaborou o documento;

5) Massa operacional em vazio e CG correspondente da aeronave;

6) Massa do combustível à descolagem e do combustível necessário para o voo;

7) Massa dos consumíveis, que não o combustível, se aplicável;

8) Composição da carga, incluindo os passageiros, a bagagem, a carga e o lastro;

9) Massa à descolagem, à aterragem e sem combustível;

10) Posições do CG aplicáveis à aeronave; e

11) Valores-limite da massa e do CG;

b) Quando os dados e a documentação sobre a massa e a centragem forem gerados por computador, o operador deve verificar a integridade das informações fornecidas;

c) Nos casos em que o carregamento da aeronave não seja supervisionado pelo piloto-comandante, o responsável pela supervisão do carregamento da aeronave deve confirmar, apondo a sua assinatura ou por outro meio equivalente, que a carga e respetiva distribuição estão de acordo com a documentação relativa à massa e à centragem preparada pelo piloto-comandante. O piloto-comandante deve indicar a sua aceitação apondo a sua assinatura ou equivalente;

d) O operador deve especificar os procedimentos a adotar nas alterações de última hora relativas à carga, por forma a garantir que:

1) Quaisquer alterações de última hora efetuadas depois de preenchida a documentação relativa à massa e à centragem são introduzidas nos documentos de planeamento do voo contendo a documentação sobre a massa e a centragem;

2) São especificadas as alterações máximas de última hora permitidas a nível do número de passageiros ou da carga; e

3) Se forem excedidos os valores máximos, é elaborada nova documentação relativa à massa e à centragem.

**NCC.POL.111 Dados e documentação relativos à massa e à centragem - adaptações**

Sem prejuízo do disposto na subsecção NCC.POL.110, alínea a), ponto 5, a posição do CG pode não constar da documentação relativa à massa e à centragem se a distribuição da carga estiver de acordo com um quadro pré-calculado de centragem ou puder ser garantida uma centragem adequada para as operações planeadas, independentemente da carga efetiva.

▼M1

**NCC.POL.115 Desempenho – disposições gerais**

O piloto-comandante só deve operar a aeronave se o desempenho for adequado para cumprir as regras do ar e quaisquer outras restrições aplicáveis ao voo, ao espaço aéreo ou aos aeródromos ou locais de operação utilizados, tendo em conta a exatidão das cartas e mapas usados.

**NCC.POL.120 Limitações aplicáveis à massa à descolagem – aviões**

O operador deve assegurar que:

a) A massa do avião no início da descolagem não excede as limitações de massa:

   1) Na descolagem, conforme previsto na subsecção NCC.POL.125;

   2) Em rota, com um motor inoperacional (OEI), conforme previsto na subsecção NCC.POL.130; e

   3) Na aterragem, conforme previsto na subsecção NCC.POL.135;

   tendo em conta as reduções previsíveis da massa à medida que o voo prossegue, incluindo o alijamento de combustível;

b) No início da descolagem, a massa nunca deve exceder a massa máxima à descolagem especificada no AFM para a altitude de pressão adequada à elevação do aeródromo ou local de operação e, se utilizada como parâmetro para determinar a massa máxima à descolagem, qualquer outra condição atmosférica local; e

c) A massa estimada para a hora prevista de aterragem no aeródromo ou local de operação planeado e em qualquer aeródromo alternativo de destino nunca deve exceder a massa máxima à aterragem especificada no AFM para a altitude de pressão adequada à elevação desses aeródromos ou locais de operação e, se utilizada como parâmetro para determinar a massa máxima à aterragem, qualquer outra condição atmosférica local.

**NCC.POL.125 Descolagem – aviões**

a) Para calcular a massa máxima à descolagem, o piloto-comandante deve ter em conta o seguinte:

   1) A distância de descolagem calculada não deve exceder a distância disponível para descolagem, com uma distância livre de obstáculos não superior a metade da distância disponível para a corrida de descolagem;

   2) A corrida de descolagem calculada não deve exceder a distância disponível para a corrida de descolagem;

   3) Se o AFM especificar um valor V1, deve ser utilizado um único valor V1 para a descolagem rejeitada e para a descolagem continuada; e

   4) Numa pista molhada ou contaminada, a massa à descolagem não deve exceder a massa permitida em caso de descolagem em pista seca nas mesmas condições;

b) Em caso de avaria de um dos motores durante a descolagem, o piloto-comandante deve certificar-se de que:

   1) Se o AFM especificar um valor V1, o avião deve poder interromper a operação de descolagem e parar na distância disponível para aceleração-paragem; e

▼M1

2) Se o AFM especificar uma trajetória de voo livre de obstáculos à descolagem, o avião deve poder continuar a descolagem e evitar todos os obstáculos na trajetória de voo com uma margem adequada, até se encontrar em posição de cumprir o disposto na subsecção NCC.POL.130.

**NCC.POL.130 Em rota – com um motor inoperacional – aviões**

O piloto-comandante deve certificar-se de que, se um dos motores ficar inoperacional em qualquer segmento de rota, um avião multimotor deve poder continuar o voo até um aeródromo ou local de operação adequado, sem, em momento algum, voar abaixo da altitude mínima livre de obstáculos.

**NCC.POL.135 Aterragem – aviões**

O piloto-comandante deve certificar-se de que, em qualquer aeródromo ou local de operação, após ter evitado todos os obstáculos na trajetória de aproximação com uma margem de segurança, o avião pode aterrar e parar ou o hidroavião pode atingir uma velocidade suficientemente reduzida na distância de aterragem disponível. Deve ser dada uma margem adequada para variações previsíveis nas técnicas de aproximação e de aterragem, se tal margem não tiver sido aplicada na programação dos dados de desempenho.

SUBPARTE D

***INSTRUMENTOS, DADOS E EQUIPAMENTO***

*SECÇÃO 1*

***Aviões***

**NCC.IDE.A.100 Instrumentos e equipamento – disposições gerais**

a) Os instrumentos e equipamento exigidos pela presente subparte devem ser aprovados em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, caso sejam:

1) Utilizados pela tripulação de voo para controlar a trajetória de voo;

2) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCO.IDE.A.145;

3) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCC.IDE.A.250; ou

4) Montados no avião;

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

1) Fusíveis sobressalentes;

2) Lanternas;

3) Relógio de precisão;

4) Prancheta para cartas;

5) Estojos de primeiros socorros;

6) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;

7) Âncoras de mar e equipamento para fundear; e

8) Dispositivos de retenção para crianças;

c) Os instrumentos e equipamento não exigidos pela presente subparte e qualquer outro equipamento não exigido noutros anexos aplicáveis, mas que sejam transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

▼M1

1) A informação fornecida por esses instrumentos, equipamentos ou acessórios não deve ser usada pela tripulação de voo para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou nas subsecções NCC.IDE.A.245 e NCC.IDE.A.250; e

2) Os instrumentos e equipamento não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento;

d) Os instrumentos e equipamento devem ser facilmente utilizáveis ou acessíveis a partir do posto do tripulante de voo que necessita de os usar;

e) Os instrumentos utilizados pela tripulação de voo devem estar dispostos de modo que as suas indicações sejam claramente visíveis para o tripulante a partir do seu posto, com o desvio mínimo possível a partir da posição e linha de visão que normalmente adota ao olhar em frente, ao longo da trajetória de voo;

f) Todo o equipamento de emergência obrigatório deve ser facilmente acessível para uso imediato.

**NCC.IDE.A.105 Equipamento mínimo de voo**

Em caso de avaria ou na falta de algum dos instrumentos, elementos do equipamento ou funções do avião requeridos para o voo previsto, este não pode ser iniciado, salvo se:

a) O avião for operado de acordo com a lista de equipamento mínimo (MEL) do operador;

b) O operador dispuser de uma autorização da autoridade competente para operar o avião de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL); ou

c) O avião dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

**NCC.IDE.A.110 Fusíveis sobressalentes**

Os aviões devem estar equipados com fusíveis sobressalentes, do tipo necessário para garantir uma proteção completa dos circuitos, de modo a permitir substituir aqueles que o possam ser durante o voo.

**NCC.IDE.A.115 Luzes**

Os aviões que realizam voos noturnos devem estar equipados com:

a) Sistemas de luzes anticolisão;

b) Luzes de navegação/posição;

c) Uma luz de aterragem;

d) Uma luz gerada pelo sistema elétrico do avião, para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamento essenciais à segurança operacional do aparelho;

e) Uma luz gerada pelo sistema elétrico do avião, para iluminar todos os compartimentos de passageiros;

f) Uma lanterna para cada um dos postos da tripulação; e

g) Luzes conformes com as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, no caso dos hidroaviões.

**NCC.IDE.A.120 Operações VFR – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

a) Os aviões que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

1) Direção magnética;

2) Hora, em horas, minutos e segundos;

▼M1

3) Altitude de pressão;

4) Velocidade do ar indicada;

5) Deslizamento; e

6) Número Mach, sempre que os limites de velocidade sejam expressos em número Mach;

b) Os aviões operados em condições meteorológicas de voo visual (VMC) sobre a água e sem terra à vista, os voos VMC noturnos ou os voos realizados em condições que não permitam manter a trajetória de voo desejada sem recurso a um ou mais instrumentos adicionais devem, além dos dispositivos referidos na alínea a), estar equipados com:

1) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

i) voltas e deslizamento;

ii) atitude;

iii) velocidade vertical; e

iv) direção estabilizada.

2) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos giroscópicos não é adequado; e

3) Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar requeridos na alínea a), ponto 4), devido a condensação ou formação de gelo;

c) Sempre que a operação exija a presença de dois pilotos, os aviões devem dispor de instrumentos separados que indiquem o seguinte:

1) Altitude de pressão;

2) Velocidade do ar indicada;

3) Deslizamento, ou voltas e deslizamento, conforme aplicável;

4) Atitude, se aplicável;

5) Velocidade vertical, se aplicável;

6) Direção estabilizada, se aplicável; e

7) Número Mach, sempre que os limites de velocidade sejam expressos em número Mach, se aplicável.

**NCC.IDE.A.125 Operações IFR – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

Os aviões que realizam voos IFR devem estar equipados com:

a) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

1) Direção magnética;

2) Hora, em horas, minutos e segundos;

3) Altitude de pressão;

4) Velocidade do ar indicada;

5) Velocidade vertical;

6) Voltas e deslizamento;

7) Atitude;

8) Direção estabilizada;

9) Temperatura do ar no exterior; e

10) Número Mach, sempre que os limites de velocidade sejam expressos em número Mach;

▼M1

b) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos giroscópicos não é adequado;

c) Sempre que a operação exija a presença de dois pilotos, o segundo piloto deve dispor de instrumentos separados adicionais que indiquem o seguinte:

1) Altitude de pressão;

2) Velocidade do ar indicada;

3) Velocidade vertical;

4) Voltas e deslizamento;

5) Atitude;

6) Direção estabilizada; e

7) Número Mach, sempre que os limites de velocidade sejam expressos em número Mach, se aplicável;

d) Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar requeridos na alínea a), ponto 4), e na alínea c), ponto 2), devido a condensação ou formação de gelo;

e) Uma fonte alternativa de pressão estática;

f) Uma prancheta para cartas numa posição de fácil leitura, que se possa iluminar no caso das operações noturnas;

g) Um dispositivo suplementar independente de medição e indicação da altitude; e

h) Uma fonte de alimentação de emergência, independente do sistema principal de produção de energia elétrica, que permita o funcionamento e a iluminação de um sistema de indicação de atitude por um período mínimo de 30 minutos. A fonte de alimentação de emergência deve ser automaticamente acionada em caso de falha total do sistema principal de produção de energia elétrica e o instrumento deve mostrar claramente que o indicador de atitude está a ser operado com energia de emergência.

**NCC.IDE.A.130 Equipamento adicional para operações IFR monopiloto**

Os aviões que efetuam operações IFR monopiloto devem estar equipados com um piloto automático com, pelo menos, um controlo de altitude e um comando de direção.

**NCC.IDE.A.135 Sistema de perceção e aviso do terreno (TAWS)**

Os aviões de turbina com uma massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) superior a 5 700 kg ou uma configuração operacional máxima (MOPSC) superior a nove lugares para passageiros devem estar equipados com um sistema TAWS que satisfaça os requisitos para:

a) Equipamentos de classe A, conforme especificado numa norma admissível, no caso dos aviões cujo certificado de aeronavegabilidade (CofA) tenha sido emitido pela primeira vez após 1 de janeiro de 2011; ou

b) Equipamentos de classe B, conforme especificado numa norma admissível, no caso dos aviões cujo CofA tenha sido emitido pela primeira vez até 1 de janeiro de 2011, inclusive.

**NCC.IDE.A.140 Sistema anticolisão de bordo (ACAS)**

Salvo disposição em contrário prevista no Regulamento (UE) n.º 1332/2011, os aviões de turbina com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a 19 lugares para passageiros devem estar equipados com um sistema ACAS II.

▼M1

**NCC.IDE.A.145 Equipamento radar meteorológico de bordo**

Os aviões enumerados a seguir devem estar providos de equipamento radar meteorológico de bordo sempre que realizam voos noturnos ou em condições IMC, em áreas onde seja previsível a ocorrência de trovoadas ou outras condições meteorológicas de risco, que possam ser detetadas através destes equipamentos:

a) Aviões pressurizados;

b) Aviões não pressurizados com uma MCTOM superior a 5 700 kg; e

c) Aviões não pressurizados e com uma MOPSC superior a nove lugares para passageiros.

**NCC.IDE.A.150 Equipamento adicional para operações noturnas em condições de formação de gelo**

a) Os aviões que realizam operações noturnas em condições efetivas ou previsíveis de formação de gelo devem estar equipados com meios de iluminação ou de deteção de gelo.

b) Essa iluminação não deve causar reflexo ou encandeamento suscetível de perturbar a tripulação de voo no desempenho das suas funções.

**NCC.IDE.A.155 Sistema de intercomunicadores da tripulação de voo**

Os aviões operados por mais de um tripulante de voo devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação de voo, incluindo auscultadores e microfones, para utilização por todos os tripulantes de voo.

**NCC.IDE.A.160 Equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem**

a) Os aviões enumerados a seguir devem dispor de um equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR):

   1) Aviões com uma MCTOM superior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 1 de janeiro de 2016, inclusive; e

   2) Aviões com uma MCTOM superior a 2 250 kg:

      i) certificados para realizar operações com uma tripulação mínima de dois pilotos,

      ii) equipados com motor(es) turbojato ou mais de um motor turbohélice, e

      iii) cujo primeiro certificado de tipo tenha sido emitido após 1 de janeiro de 2016, inclusive;

b) O CVR deve dispor de capacidade para guardar a informação registada durante, pelo menos, as duas horas precedentes;

c) O CVR deve registar com referência a uma determinada escala temporal:

   1) As comunicações vocais transmitidas ou recebidas via equipamento de radiocomunicações da cabina de pilotagem;

   2) As comunicações vocais dos tripulantes de voo, recorrendo ao sistema de intercomunicadores e de comunicação com os passageiros, quando instalado;

   3) O ambiente sonoro da cabina de pilotagem, incluindo, sem interrupção, os sinais áudio recebidos de cada um dos microfones reguláveis ou de máscara utilizados; e

   4) As vozes ou sinais áudio que identificam ajudas à navegação ou à aproximação, recebidas num auscultador ou num altifalante;

▼M1

d) O CVR deve começar a registar automaticamente antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e continuar a registar até à conclusão do voo, quando o avião deixa de se poder mover pelos seus meios;

e) Além do disposto na alínea d), dependendo da disponibilidade de energia elétrica, o CVR deve começar a registar logo que possível, durante as verificações da cabina de pilotagem, antes do arranque dos motores no início do voo, até ao momento em que são efetuadas as verificações da cabina de pilotagem, imediatamente após a paragem dos motores, no final do voo;

f) O CVR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.

**NCC.IDE.A.165 Equipamento de registo de dados de voo (FDR)**

a) Os aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 1 de janeiro de 2016, inclusive, devem estar equipados com um FDR que utiliza um método digital de registo e armazenamento de dados e para o qual se disponha de um método que permita recuperar rapidamente esses dados;

b) O FDR deve registar os parâmetros necessários para, no caso dos aviões, determinar de forma precisa a trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor, a configuração e a operação, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 25 horas de operação;

c) Os dados devem ser obtidos a partir de fontes do avião que permitam estabelecer uma correlação exata com a informação mostrada à tripulação de voo;

d) O FDR deve começar a registar automaticamente os dados antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o avião deixar de se poder mover pelos seus meios;

e) O FDR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.

**NCC.IDE.A.170 Registo de ligações de dados**

a) Os aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 1 de janeiro de 2016, inclusive, que disponham de capacidade de comunicação via ligações de dados e estejam equipados com um CVR devem registar, conforme aplicável:

1) As mensagens das comunicações via ligações de dados relacionadas com comunicações ATS transmitidas e recebidas pelo avião, incluindo as mensagens relacionadas com as seguintes aplicações:

i) iniciação de ligações de dados,

ii) comunicação entre o controlador e o piloto,

iii) vigilância direcionada,

iv) informação de voo,

v) na medida do possível, atendendo à configuração do sistema, vigilância das transmissões da aeronave,

vi) na medida do possível, atendendo à configuração do sistema, dados de controlo operacional da aeronave, e

vii) na medida do possível, atendendo à configuração do sistema, gráficos;

2) As informações que permitem estabelecer uma correlação com registos associados relacionados com comunicações via ligações de dados e armazenadas em local separado do avião; e

▼M1

3) Informações sobre a hora e a prioridade das comunicações via ligações de dados, atendendo à configuração do sistema;

b) O equipamento de registo deve utilizar um método digital de registo e de armazenamento dos dados e informações e um método para recuperar rapidamente esses dados. O método de registo deve permitir a correspondência entre esses dados e os dados registados em terra;

c) O equipamento de registo deve dispor de capacidade para guardar os registos de dados durante, no mínimo, o período estabelecido para os CVR na subsecção NCC.IDE.A.160;

d) O equipamento de registo deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água;

e) Os requisitos para o sistema de arranque e de paragem do equipamento de registo são os mesmos que para o sistema de arranque e de paragem do CVR constantes da subsecção NCC.IDE.A.160, alíneas d) e e).

**NCC.IDE.A.175 Equipamento combinado de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem**

Os requisitos para o CVR e o FDR podem ser cumpridos através de:

a) Um equipamento combinado de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem, se o avião tiver de estar equipado com um CVR ou um FDR; ou

b) Dois equipamentos combinados de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem, se o avião tiver de estar equipado com um CVR e um FDR.

**NCC.IDE.A.180 Assentos, cintos de segurança, sistemas de retenção e dispositivos de retenção para crianças**

a) Os aviões devem estar equipados com:

1) Um assento ou beliche para cada pessoa a bordo com dois ou mais anos de idade;

2) Um cinto de segurança em cada assento de passageiro e cintos de retenção para cada beliche;

3) Um dispositivo de retenção para crianças (CRD) com menos de dois anos de idade;

4) 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 rápida desaceleração:

i) em cada assento de tripulante de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem, e

ii) em cada assento de observador situado na cabina de pilotagem;

e

5) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada assento destinado à tripulação mínima de cabina, no caso dos aviões cujo CofA tenha sido emitido pela primeira vez após 31 de dezembro de 1980;

b) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem:

1) Ter um único ponto de libertação; e

2) Incluir duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente no caso dos assentos da tripulação de voo, de todos os assentos junto ao posto de pilotagem e dos assentos para a tripulação mínima de cabina.

▼M1

**NCC.IDE.A.185 Sinal de apertar cintos e de proibição de fumar**

Os aviões em que nem todos os lugares de passageiros são visíveis a partir do(s) lugar(es) dos tripulantes de voo devem estar equipados com um dispositivo que indica a todos os passageiros e à tripulação de cabina quando devem apertar os cintos de segurança e quando é proibido fumar.

**NCC.IDE.A.190 Estojo de primeiros socorros**

a) Os aviões devem estar equipados com um estojo de primeiros socorros, em conformidade com o quadro 1.

*Quadro 1*

**Número de estojos de primeiros socorros necessários**

| Número de assentos para passageiros instalados | Número de estojos de primeiros socorros necessários |
|---|---|
| 0 – 100 | 1 |
| 101 – 200 | 2 |
| 201 – 300 | 3 |
| 301 – 400 | 4 |
| 401 – 500 | 5 |
| A partir de 501 | 6 |

b) Os estojos de primeiros socorros devem:

1) Ser facilmente acessíveis; e

2) Ser renovados regularmente.

**NCC.IDE.A.195 Oxigénio suplementar – aviões pressurizados**

a) Os aviões pressurizados operados a altitudes de voo em que seja necessário fornecer oxigénio em conformidade com a alínea b) devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas;

b) Os aviões pressurizados operados acima de altitudes de voo em que a altitude de pressão nos compartimentos de passageiros seja superior a 10 000 pés devem transportar oxigénio suficiente para:

1) Toda a tripulação; e

i) 100 % dos passageiros, durante qualquer período, sempre que a altitude de pressão da cabina seja superior a 15 000 pés, mas nunca menos de 10 minutos,

ii) pelo menos 30 % dos passageiros, durante qualquer período, sempre que, em caso de despressurização e atendendo às circunstâncias do voo, a altitude de pressão no compartimento de passageiros se situe entre 14 000 pés e 15 000 pés, e

iii) pelo menos 10 % dos passageiros, durante qualquer período superior a 30 minutos, sempre que a altitude de pressão no compartimento de passageiros se situe entre 10 000 pés e 14 000 pés;

▼M1

2) Todos os ocupantes do compartimento de passageiros, durante um período mínimo de 10 minutos, no caso dos aviões operados a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés ou abaixo dessa altitude mas em condições que não permitam descer em segurança para uma altitude de pressão de 13 000 pés em 4 minutos;

c) Os aviões pressurizados operados a altitudes de voo superiores a 25 000 pés devem, além disso, estar equipados com:

1) Um dispositivo de aviso da tripulação de voo em caso de despressurização; e

2) Máscaras de aplicação rápida para a tripulação de voo.

**NCC.IDE.A.200 Oxigénio suplementar – aviões não pressurizados**

a) Os aviões não pressurizados operados a altitudes de voo em que seja necessário fornecer oxigénio em conformidade com a alínea b) devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas;

b) Os aviões não pressurizados operados acima de altitudes de voo em que a altitude de pressão nos compartimentos de passageiros seja superior a 10 000 pés devem transportar oxigénio suficiente para:

1) Toda a tripulação e pelo menos 10 % dos passageiros, durante qualquer período superior a 30 minutos, sempre que a altitude de pressão no compartimento de passageiros se situe entre 10 000 pés e 13 000 pés; e

2) Toda a tripulação e passageiros sempre que a altitude de pressão no compartimento de passageiros seja superior a 13 000 pés.

**NCC.IDE.A.205 Extintores de incêndio portáteis**

a) Os aviões devem estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio portátil:

1) Localizado na cabina de pilotagem; e

2) Em todos os compartimentos de passageiros separados da cabina de pilotagem, salvo se forem facilmente acessíveis à tripulação de voo;

b) O tipo e a quantidade de agentes extintores devem ser adequados ao tipo de incêndio suscetível de ocorrer no compartimento onde se preveja usar o extintor e minimizar o risco de concentração de gases tóxicos nos compartimentos onde viajam pessoas.

**NCC.IDE.A.206 Machados de emergência e pés-de-cabra**

a) Os aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove lugares para passageiros devem estar equipados com, pelo menos, um machado de emergência ou um pé-de-cabra, na cabina de pilotagem;

b) No caso dos aviões com uma MOPSC superior a 200 lugares para passageiros, deve existir um machado de emergência ou um pé-de-cabra suplementar a bordo na zona de preparação de refeições de bordo mais à retaguarda ou na sua proximidade;

c) Os machados de emergência e pés-de-cabra localizados no compartimento de passageiros não devem ser visíveis por estes.

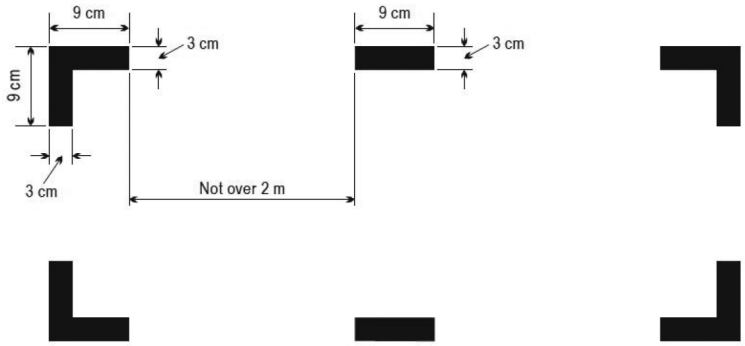
▼M1

**NCC.IDE.A.210 Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**

As zonas da fuselagem do avião destinadas à entrada de equipas de salvamento numa situação de emergência devem estar assinaladas como indicado na figura 1.

*Figura 1*

**Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**




**NCC.IDE.A.215 Transmissor localizador de emergência (ELT)**

a) Os aviões devem estar equipados com:

1) Um ELT de qualquer tipo, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido até 1 de julho de 2008, inclusive;

2) Um ELT automático, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 1 de julho de 2008;

b) Os ELT, de qualquer tipo, devem dispor de capacidade para transmitir simultaneamente nas frequências de 121,5 MHz e de 406 MHz.

**NCC.IDE.A.220 Voos sobre a água**

a) Os aviões enumerados a seguir devem estar equipados com um colete salva-vidas ou equipamento individual de flutuação equivalente, respetivamente para cada pessoa ou criança com menos de dois anos de idade transportada a bordo, que deve ser arrumado num local facilmente acessível a partir do assento ou beliche da pessoa a quem se destina:

1) Aviões terrestres que efetuam operações sobre a água a uma distância da costa superior a 50 milhas náuticas, ou que descolam ou aterram num aeródromo ou local de operação cuja trajetória de descolagem ou de aproximação esteja disposta sobre a água de tal forma que, no parecer do piloto-comandante, exista risco de amaragem forçada; e

2) Hidroaviões que efetuam operações sobre a água;

b) Os coletes salva-vidas ou equipamentos individuais de flutuação equivalentes devem estar munidos de iluminação elétrica para facilitar a localização de pessoas;

c) Os hidroaviões que efetuam operações sobre a água devem estar equipados com:

1) Uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e as manobras do avião na água, adequados à dimensão, ao peso e às características de manobra do aparelho; e

2) Dispositivos de sinalização sonora conformes com as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, quando aplicável;

▼M1

d) O piloto-comandante de um avião operado a uma distância da costa em que seja possível efetuar uma aterragem de emergência e que seja superior à distância correspondente a 30 minutos à velocidade de cruzeiro normal ou a 50 milhas náuticas, se esta distância for menor, deve calcular os riscos de vida para os ocupantes do avião em caso de amaragem forçada e, nessa base, determinar o transporte de:

1) Equipamento para transmissão de sinais de emergência;

2) Barcos salva-vidas em número suficiente para transportar todas as pessoas a bordo, arrumados de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência; e

3) Equipamento de salvamento para proporcionar meios de sobrevivência, conforme adequado para o voo programado.

**NCC.IDE.A.230 Equipamento de sobrevivência**

a) Os aviões que efetuam voos sobre áreas em que seja especialmente difícil realizar operações de busca e salvamento devem dispor de:

1) Equipamento de sinalização para transmissão de sinais de emergência;

2) Pelo menos um ELT(S) de sobrevivência; e

3) Equipamento suplementar de sobrevivência para o voo a efetuar, tendo em conta o número de pessoas a bordo;

b) O equipamento suplementar de sobrevivência especificado na alínea a), ponto 3), não necessita de ser transportado quando o avião:

1) Permanece a uma distância de uma área em que as operações de busca e salvamento não sejam especialmente difíceis de realizar, correspondente a:

i) 120 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional (OEI), no caso dos aviões com capacidade para prosseguir o voo para um aeródromo se um dos motores críticos ficar inoperacional em qualquer ponto ao longo da rota ou dos desvios previstos, ou

ii) 30 minutos à velocidade de cruzeiro, no caso dos outros aviões;

ou

2) Permanece a uma distância não superior a 90 minutos à velocidade de cruzeiro de uma área adequada para efetuar uma aterragem de emergência, no caso dos aviões certificados ao abrigo das normas de aeronavegabilidade aplicáveis.

**NCC.IDE.A.240 Auscultadores**

a) Os aviões devem estar equipados de auscultadores com microfone regulável ou outro dispositivo equivalente para todos os tripulantes de voo no seu posto na cabina de pilotagem;

b) Os aviões que realizam voos IFR ou noturnos devem dispor de um botão de transmissão no comando manual ou comando de rolamento para cada tripulante de voo previsto.

**NCC.IDE.A.245 Equipamento de radiocomunicações**

a) Os aviões que realizam voos IFR ou noturnos, ou quando exigido pelos requisitos aplicáveis ao espaço aéreo, devem dispor de equipamento de radiocomunicações que, em condições normais de propagação de ondas de rádio, permita:

1) Estabelecer comunicações bidirecionais para fins de controlo do aeródromo;

2) Receber informações meteorológicas em qualquer momento durante o voo;

▼M1

3) Estabelecer comunicações bidirecionais em qualquer momento durante o voo com as estações aeronáuticas e nas frequências indicadas pelas autoridades competentes; e

4) Assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica de 121,5 MHz;

b) Caso seja necessário dispor de várias unidades de equipamento de comunicações, estas devem ser independentes umas das outras, de modo que uma avaria numa delas não afete o funcionamento das restantes.

**NCC.IDE.A.250 Equipamento de navegação**

a) Os aviões devem dispor de equipamentos de navegação que lhes permitam cumprir:

1) O plano de voo ATS, quando aplicável; e

2) Os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo;

b) Os aviões devem dispor de equipamentos de navegação suficientes para assegurar que, em caso de avaria de um dos elementos do equipamento em qualquer fase do voo, o restante equipamento permite uma navegação segura em conformidade com a alínea a) ou a tomada de medidas de contingência adequadas em condições de segurança;

c) Os aviões que realizam voos em que esteja previsto efetuar uma aterragem IMC devem dispor de equipamento adequado capaz de fornecer guiamento até um ponto que permita uma aterragem visual. O equipamento deve poder fornecer guiamento para todos os aeródromos em que esteja previsto aterrar em IMC e para todos os aeródromos alternativos designados.

**NCC.IDE.A.255 Equipamento de transponder**

Os aviões devem estar equipados de um transponder de radar de vigilância secundário (SSR) que indique a altitude de pressão e de qualquer outra capacidade de transponder SSR requerida para a rota do voo.

**NCC.IDE.A.260 Gestão eletrónica de dados de navegação**

a) O operador só deve utilizar produtos de dados de navegação eletrónicos que suportem uma aplicação de navegação conforme com os níveis de integridade adequados à utilização prevista dos dados;

b) Sempre que os produtos de dados de navegação eletrónicos suportem uma aplicação de navegação necessária para uma operação que exija uma aprovação conforme com o disposto no anexo V (Parte-SPA) do Regulamento (UE) n.º xxx/965/2012, o operador deve demonstrar à autoridade competente que o processo aplicado e os produtos fornecidos satisfazem níveis de integridade adequados à utilização prevista dos dados;

c) O operador deve monitorizar em permanência os processos e produtos, quer diretamente, quer verificando a conformidade dos prestadores de serviços externos;

d) O operador deve assegurar a distribuição e inserção em tempo útil de dados de navegação eletrónicos atualizados e inalterados para todos os aviões que o solicitem.

▼M1

*SECÇÃO 2*

***Helicópteros***

**NCC.IDE.H.100 Instrumentos e equipamento – disposições gerais**

a) Os instrumentos e equipamento exigidos pela presente subparte devem ser aprovados em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, caso sejam:

1) Utilizados pela tripulação de voo para controlar a trajetória de voo;

2) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCC.IDE.H.245;

3) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCC.IDE.H.250; ou

4) Instalados no helicóptero;

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

1) Lanterna;

2) Relógio de precisão;

3) Prancheta para cartas;

4) Estojo de primeiros socorros;

5) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;

6) Âncoras de mar e equipamento para fundear; e

7) Dispositivos de retenção para crianças;

c) Os instrumentos e equipamento não exigidos pela presente subparte e qualquer outro equipamento não exigido noutros anexos aplicáveis, mas que sejam transportados a bordo, devem cumprir as seguintes regras:

1) A informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios não deve ser usada pela tripulação de voo para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou nas subsecções NCC.IDE.H.245 e NCC.IDE.H.250; e

2) Os instrumentos e equipamento não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento;

d) Os instrumentos e equipamento devem ser facilmente utilizáveis ou acessíveis a partir do posto do tripulante de voo que necessita de os usar;

e) Os instrumentos utilizados pela tripulação de voo devem estar dispostos de modo que as suas indicações sejam claramente visíveis para o tripulante a partir do seu posto, com o desvio mínimo possível a partir da posição e linha de visão que normalmente adota ao olhar em frente, ao longo da trajetória de voo;

f) Todo o equipamento de emergência obrigatório deve ser facilmente acessível para uso imediato.

**NCC.IDE.H.105 Equipamento mínimo de voo**

Em caso de avaria ou na falta de algum dos instrumentos, elementos do equipamento ou funções do helicóptero requeridos para o voo previsto, este não pode ser iniciado, salvo se:

a) O helicóptero for operado em conformidade com a lista de equipamento mínimo (MEL) do operador;

▼M1

b) O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o helicóptero de acordo com as restrições constantes da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL); ou

c) O helicóptero dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

**NCC.IDE.H.115 Luzes**

Os helicópteros que realizam voos noturnos devem estar equipados com:

a) Sistemas de luzes anticolisão;

b) Luzes de navegação/posição;

c) Uma luz de aterragem;

d) Luz gerada pelo sistema elétrico do helicóptero para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamento essenciais à segurança operacional do aparelho;

e) Luz gerada pelo sistema elétrico do helicóptero para iluminar todos os compartimentos de passageiros;

f) Uma lanterna para cada um dos postos da tripulação; e

g) Luzes conformes com as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, se o helicóptero for anfíbio.

**NCC.IDE.H.120 Operações VFR – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

a) Os helicópteros que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

   1) Direção magnética;

   2) Hora, em horas, minutos e segundos;

   3) Altitude de pressão;

   4) Velocidade do ar indicada; e

   5) Deslizamento;

b) Os helicópteros que efetuam operações em condições meteorológicas de voo visual (VMC) sobre a água e sem terra à vista, ou operações VMC noturnas, ou quando a visibilidade for inferior a 1 500 m, ou em condições que não permitam manter a trajetória de voo desejada sem recurso a um ou mais instrumentos adicionais devem, além dos dispositivos referidos na alínea a), estar equipados com:

   1) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

      i) Atitude,

      ii) Velocidade vertical, e

      iii) Direção estabilizada;

   2) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos giroscópicos não é adequado; e

   3) Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar requeridos na alínea a), ponto 4), devido a condensação ou formação de gelo;

▼M1

c) Sempre que a operação exija a presença de dois pilotos, os helicópteros devem dispor de instrumentos separados adicionais que indiquem o seguinte:

1) A altitude de pressão;

2) A velocidade do ar indicada;

3) O deslizamento;

4) A atitude, se aplicável;

5) A velocidade vertical, se aplicável; e

6) A direção estabilizada, se aplicável.

**NCC.IDE.H.125 Operações IFR – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

Os helicópteros que realizam voos IFR devem estar equipados com:

a) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

1) Direção magnética;

2) Hora, em horas, minutos e segundos;

3) Altitude de pressão;

4) Velocidade do ar indicada;

5) Velocidade vertical;

6) Deslizamento;

7) Atitude;

8) Direção estabilizada; e

9) Temperatura do ar no exterior;

b) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos giroscópicos não é adequado;

c) Sempre que a operação exija a presença de dois pilotos, um instrumento separado adicional que indique o seguinte:

1) A altitude de pressão;

2) A velocidade do ar indicada;

3) A velocidade vertical;

4) O deslizamento;

5) A atitude; e

6) A direção estabilizada;

d) Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar requeridos na alínea a), ponto 4), e na alínea c), ponto 2), devido a condensação ou formação de gelo;

e) Uma fonte alternativa de pressão estática;

f) Uma prancheta para cartas numa posição de fácil leitura, que se possa iluminar no caso das operações noturnas; e

g) Um meio adicional de medição e indicação da atitude, enquanto instrumento de reserva.

**NCC.IDE.H.130 Equipamento adicional para operações IFR monopiloto**

Os helicópteros que realizam voos IFR monopiloto devem estar equipados com um piloto automático com, pelo menos, um controlo de altitude e um comando de direção.

▼M1

**NCC.IDE.H.145 Equipamento radar meteorológico de bordo**

Os helicópteros com uma MOPSC superior a nove lugares para passageiros que realizam voos IFR ou noturnos devem estar munidos de equipamento radar meteorológico de bordo sempre que os últimos boletins meteorológicos prevejam a ocorrência de trovoadas ou outras condições meteorológicas potencialmente perigosas, consideradas detetáveis através desse equipamento, ao longo da rota a percorrer.

**NCC.IDE.H.150 Equipamento adicional para operações noturnas em condições de formação de gelo**

a) Os helicópteros que realizam voos noturnos em condições efetivas ou previsíveis de formação de gelo devem estar equipados com meios de iluminação ou de deteção de gelo;

b) Essa iluminação não deve causar reflexo ou encandeamento suscetível de perturbar a tripulação de voo no desempenho das suas funções.

**NCC.IDE.H.155 Sistema de intercomunicadores da tripulação de voo**

Os helicópteros operados por mais de um tripulante de voo devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação de voo, incluindo auscultadores e microfones, para utilização por todos os tripulantes de voo.

**NCC.IDE.H.160 Equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem**

a) Os helicópteros com uma MCTOM superior a 7 000 kg cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 1 de janeiro de 2016, inclusive, devem estar equipados com um CVR;

b) O CVR deve dispor de capacidade para guardar a informação registada durante, pelo menos, as duas horas precedentes;

c) O CVR deve registar com referência a uma determinada escala temporal:

   1) As comunicações vocais transmitidas ou recebidas via equipamento de radiocomunicações da cabina de pilotagem;

   2) As comunicações vocais dos tripulantes de voo, utilizando o sistema de intercomunicadores e de comunicação com os passageiros, quando instalado;

   3) O ambiente sonoro da cabina de pilotagem, incluindo, sem interrupção, os sinais áudio recebidos do microfone de cada tripulante; e

   4) As vozes ou sinais áudio que identificam ajudas à navegação ou à aproximação, recebidas num auscultador ou num altifalante;

d) O CVR deve começar a registar automaticamente antes de o helicóptero ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e deve continuar a registar até à conclusão do voo, quando o helicóptero deixar de se poder mover pelos seus meios;

e) Além do disposto na alínea d), dependendo da disponibilidade de energia elétrica, o CVR deve começar a registar logo que possível, durante as verificações dos sistemas da cabina de pilotagem, antes do arranque dos motores no início do voo, até ao momento em que são efetuadas as verificações da cabina de pilotagem, imediatamente após a paragem dos motores, no final do voo;

f) O CVR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.

▼M1

**NCC.IDE.H.165 Equipamento de registo de dados de voo**

a) Os helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 1 de janeiro de 2016, inclusive, devem estar equipados com um FDR que utiliza um método digital de registo e armazenamento de dados e para o qual se disponha de um método que permita recuperar rapidamente esses dados;

b) O FDR deve registar os parâmetros necessários para, no caso dos helicópteros, determinar de forma precisa a trajetória de voo, a velocidade, a atitude, a potência do motor, a configuração e a operação, e dispor de capacidade de armazenagem dos dados registados durante pelo menos as últimas 10 horas de operação;

c) Os dados devem ser obtidos a partir de fontes do helicóptero que permitam estabelecer uma correlação exata com a informação mostrada à tripulação de voo;

d) O FDR deve começar automaticamente a registar os dados antes de o helicóptero se poder mover pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o helicóptero deixar de se mover pelos seus meios;

e) O FDR deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água.

**NCC.IDE.H.170 Registo de ligações de dados**

a) Os helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 1 de janeiro de 2016, inclusive, que tenham capacidade para efetuar comunicações via ligações de dados e que devam ser equipados com um CVR, devem registar, quando aplicável:

1) As mensagens das comunicações via ligações de dados relacionadas com comunicações ATS transmitidas e recebidas pelo helicóptero, incluindo as mensagens relacionadas com as seguintes aplicações:

i) iniciação de ligações de dados,

ii) comunicação entre o controlador e o piloto,

iii) vigilância direcionada,

iv) informação de voo,

v) na medida do possível, atendendo à configuração do sistema, vigilância das transmissões da aeronave,

vi) na medida do possível, atendendo à configuração do sistema, dados de controlo operacional da aeronave, e

vii) na medida do possível, atendendo à configuração do sistema, gráficos;

2) Informações que permitam estabelecer uma correlação com quaisquer registos associados relacionados com comunicações via ligações de dados e armazenadas em local separado do helicóptero; e

3) Informações sobre a hora e a prioridade das comunicações via ligações de dados, atendendo à configuração do sistema;

b) O equipamento de registo deve utilizar um método digital de registo e de armazenamento dos dados e informações e um método para recuperar rapidamente esses dados. O método de registo deve permitir a correspondência entre esses dados e os dados registados em terra;

c) O equipamento de registo deve dispor de capacidade para guardar os registos de dados durante, no mínimo, o período estabelecido para os CVR na subsecção NCC.IDE.H.160;

▼M1

d) O equipamento de registo deve incluir um dispositivo que permita a sua localização na água;

e) Os requisitos para o sistema de arranque e de paragem do equipamento de registo são os mesmos que para o sistema de arranque e de paragem do CVR, constantes da subsecção NCC.IDE.H.160, alíneas d) e e).

**NCC.IDE.H.175 Equipamento combinado de registo de dados de voo e de sons da cabina de pilotagem**

A conformidade com os requisitos CVR e FDR pode ser garantida mediante a instalação de um equipamento combinado de registo de dados de voo e de sons da cabina.

**NCC.IDE.H.180 Assentos, cintos de segurança, sistemas de retenção e dispositivos de retenção para crianças**

a) Os helicópteros devem estar equipados com:

1) Um assento ou beliche para cada pessoa a bordo com dois ou mais anos de idade;

2) Um cinto de segurança em cada assento de passageiro e cintos de retenção para cada beliche;

3) No caso dos helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 31 de dezembro de 2012, um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco para cada passageiro com dois ou mais anos de idade;

4) Um dispositivo de retenção para crianças (CRD) com menos de dois anos de idade;

5) 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 rápida desaceleração em cada assento de tripulante de voo; e

6) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada assento destinado à tripulação mínima de cabina, no caso dos helicópteros cujo CofA tenha sido emitido pela primeira vez após 31 de dezembro de 1980;

b) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem:

1) Ter um único ponto de libertação; e

2) Incluir duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente no caso dos assentos da tripulação de voo, de todos os assentos junto ao do piloto e dos assentos para a tripulação mínima de cabina.

**NCC.IDE.H.185 Sinal de apertar cintos e de proibição de fumar**

Os helicópteros em que nem todos os lugares dos passageiros são visíveis a partir do(s) lugar(es) da tripulação de voo devem estar equipados com um dispositivo que indique a todos os passageiros e à tripulação de cabina quando devem apertar os cintos de segurança e quando é proibido fumar.

**NCC.IDE.H.190 Estojos de primeiros socorros**

a) Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um estojo de primeiros socorros;

b) O estojo de primeiros socorros deve:

1) Ser facilmente acessível; e

2) Ser renovado regularmente.

▼M1

**NCC.IDE.H.200 Oxigénio suplementar – helicópteros não pressurizados**

a) Os helicópteros não pressurizados operados a altitudes de voo em que seja necessário fornecer oxigénio em conformidade com a alínea b) devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas;

b) Os helicópteros não pressurizados operados acima de altitudes de voo em que a altitude de pressão nos compartimentos de passageiros seja superior a 10 000 pés devem transportar oxigénio suficiente para:

1) Toda a tripulação e pelo menos 10 % dos passageiros, durante qualquer período superior a 30 minutos, sempre que a altitude de pressão no compartimento de passageiros se situe entre 10 000 pés e 13 000 pés; e

2) Toda a tripulação e passageiros sempre que a altitude de pressão no compartimento de passageiros seja superior a 13 000 pés.

**NCC.IDE.H.205 Extintores de incêndio portáteis**

a) Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio portátil:

1) Localizado na cabina de pilotagem; e

2) Em todos os compartimentos de passageiros separados da cabina de pilotagem, salvo se forem facilmente acessíveis à tripulação de voo;

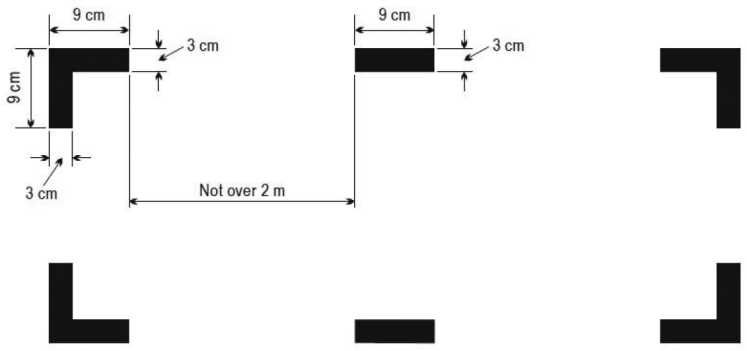
b) O tipo e a quantidade de agentes extintores devem ser adequados ao tipo de incêndio suscetível de ocorrer no compartimento onde se preveja usar o extintor e minimizar o risco de concentração de gases tóxicos nos compartimentos onde viajam pessoas.

**NCC.IDE.H.210 Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**

As zonas da fuselagem do helicóptero destinadas à entrada de equipas de salvamento numa situação de emergência, devem estar assinaladas como indicado na figura 1.

*Figura 1*

**Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**




**NCC.IDE.H.215 Transmissor localizador de emergência (ELT)**

a) Os helicópteros devem estar equipados com, pelo menos, um ELT automático;

▼M1

b) Os helicópteros que realizam voos sobre a água em apoio a operações no alto mar em ambiente hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal e que, em caso de falha do motor crítico, sejam capazes de manter o nível do voo, devem estar equipados com um ELT acionado automaticamente [ELT(AD)];

c) Os ELT, de qualquer tipo, devem dispor de capacidade para transmitir simultaneamente nas frequências de 121,5 MHz e de 406 MHz.

**NCC.IDE.H.225 Coletes salva-vidas**

a) Os helicópteros devem estar equipados com um colete salva-vidas ou equipamento individual de flutuação equivalente, respetivamente para cada pessoa ou criança com menos de dois anos de idade transportada a bordo, que deve ser usado ou arrumado num local facilmente acessível a partir do assento ou beliche da pessoa a quem se destina, quando:

1) Realizam voos sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal, e, em caso de falha do motor crítico, têm capacidade para manter o nível do voo;

2) Realizam voos sobre a água para além da distância autorrotacional da costa e, em caso de falha do motor crítico, não têm capacidade para manter o nível do voo; ou

3) Efetuam descolagens ou aterragens em aeródromos ou locais de operação com trajetória de descolagem ou de aproximação sobre a água;

b) Os coletes salva-vidas ou equipamentos individuais de flutuação equivalentes devem estar munidos de iluminação elétrica para facilitar a localização de pessoas.

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

Os tripulantes devem usar um fato de sobrevivência nos seguintes casos:

a) Quando realizam voos sobre a água em apoio a operações no alto mar a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal, se, em caso de falha do motor crítico, o helicóptero for capaz de manter o nível do voo; e

1) Quando o boletim ou as previsões meteorológicas de que o piloto-comandante dispõe indicarem que a temperatura do mar durante o voo será inferior a 10 °C; ou

2) Quando o tempo de salvamento previsto excede o tempo de sobrevivência estimado;

ou

b) Quando o piloto-comandante assim o determinar, com base numa avaliação dos riscos e tendo em conta as seguintes condições:

1) Nos voos realizados sobre a água para além da distância autorrotacional ou da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança, se, em caso de falha do motor crítico, o helicóptero não for capaz de manter o nível do voo; e

2) Quando o boletim ou as previsões meteorológicas de que o piloto-comandante dispõe indicarem que a temperatura do mar durante o voo será inferior a 10 °C; ou

▼M1

**NCC.IDE.H.227 Barcos salva-vidas, ELT e equipamento de sobrevivência para voos prolongados sobre a água**

Os helicópteros que realizam:

a) Voos sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal e que, em caso de falha do motor crítico, tenham capacidade para manter o nível do voo; ou

b) Voos sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de três minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal e que, em caso de falha do motor crítico, não tenham capacidade para manter o nível do voo, e se o piloto-comandante assim o determinar com base numa avaliação dos riscos;

devem estar equipados com:

1) No caso dos helicópteros que transportam menos de 12 pessoas, no mínimo um barco salva-vidas com capacidade não inferior ao número máximo de pessoas a bordo, arrumado de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência;

2) No caso dos helicópteros que transportam mais de 11 pessoas, no mínimo dois barcos salva-vidas, arrumados de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência e que, no conjunto, disponham de lotação suficiente para transportar todas as pessoas a bordo. Em caso de perda de um dos barcos, os barcos remanescentes devem ter capacidade de sobrecarga suficiente para acomodar todos os ocupantes do helicóptero;

3) Pelo menos um ELT de sobrevivência (ELT(S)) para cada barco salva-vidas obrigatório; e

4) Equipamento de salvamento, incluindo meios de sobrevivência, conforme adequado para o voo programado.

**NCC.IDE.H.230 Equipamento de sobrevivência**

Os helicópteros que efetuam voos sobre áreas em que seja especialmente difícil realizar operações de busca e salvamento devem dispor do seguinte:

a) Equipamento de sinalização para transmissão de sinais de emergência;

b) Pelo menos dois ELT de sobrevivência [ELT(S)]; e

c) Equipamento suplementar de sobrevivência de acordo com o voo a efetuar, tendo em conta o número de pessoas a bordo.

**NCC.IDE.H.231 Requisitos adicionais para os helicópteros que efetuam operações no alto mar em ambiente marítimo hostil**

Os helicópteros utilizados em operações no alto mar em ambiente marítimo hostil, a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal, devem cumprir os seguintes requisitos:

a) Quando as previsões ou boletins meteorológicos de que o piloto-comandante dispõe indicarem que a temperatura da água do mar durante o voo será inferior a 10 °C, o tempo de salvamento previsto exceder o tempo de sobrevivência estimado ou estiver planeado efetuar um voo noturno, todas as pessoas a bordo devem usar um fato de sobrevivência;

b) Todos os barcos salva-vidas transportados de acordo com o disposto na subsecção NCC.IDE.H.227 devem estar montados de modo a poderem ser usados nas condições de mar relativamente às quais foram avaliadas as características de amaragem, flutuação e equilíbrio do helicóptero, de modo a cumprir os requisitos em caso de amaragem forçada para certificação;

▼M1

c) O helicóptero deve estar equipado com um sistema de iluminação de emergência com alimentação autónoma para servir de fonte de iluminação geral da cabina e facilitar a evacuação;

d) Todas as saídas de emergência, incluindo as saídas de emergência da tripulação, e meios de abertura respetivos, devem estar devidamente sinalizados de modo a guiar os ocupantes que as usam à luz do dia ou na escuridão. Essa sinalização deve ser concebida de modo a permanecer visível em caso de capotagem do helicóptero e de submersão da cabina;

e) Todas as portas não ejetáveis que estejam designadas como saídas de emergência em caso de amaragem forçada devem ter um dispositivo para as manter abertas de modo a não interferir com a evacuação dos ocupantes em todas as condições de mar até ao máximo exigido para a avaliação das características de amaragem forçada e flutuação;

f) Todas as portas, janelas ou outras aberturas do compartimento de passageiros destinadas a evacuação submarina devem estar equipadas de forma a poderem ser utilizadas em situações de emergência;

g) Os coletes salva-vidas devem ser permanentemente usados, exceto se o passageiro ou tripulante usar um fato de sobrevivência integrado que preenche os requisitos combinados do fato de sobrevivência e do colete salva-vidas.

**NCC.IDE.H.232 Helicópteros certificados para operações na água – equipamentos diversos**

Os helicópteros certificados para operações na água devem estar equipados com:

a) Uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e as manobras do helicóptero na água, adequados à dimensão, ao peso e às características de manobra do aparelho; e

b) Dispositivos de sinalização sonora conformes com as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, quando aplicável.

**NCC.IDE.H.235 Todos os helicópteros em voos sobre a água – amaragem forçada**

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

**NCC.IDE.H.240 Auscultadores**

Caso seja exigido um sistema de radiocomunicações e/ou de radionavegação, os helicópteros devem estar equipados com auscultadores com microfone regulável ou equivalente e um botão de transmissão nos comandos de voo de cada piloto e/ou tripulante no posto que lhe foi atribuído.

**NCC.IDE.H.245 Equipamento de radiocomunicações**

a) Os helicópteros que realizam voos IFR ou noturnos, ou quando exigido pelos requisitos aplicáveis ao espaço aéreo, devem dispor de equipamento de radiocomunicações que, em condições normais de propagação de ondas de rádio, permita:

1) Estabelecer comunicações bidirecionais para fins de controlo do aeródromo;

2) Receber informação meteorológica;

▼M1

3) Estabelecer comunicações bidirecionais em qualquer momento durante o voo com as estações aeronáuticas e nas frequências indicadas pelas autoridades competentes; e

4) Assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica de 121,5 MHz;

b) Caso seja necessário dispor de várias unidades de equipamento de comunicações, estas devem ser independentes umas das outras, de modo que uma avaria numa delas não afete o funcionamento das restantes;

c) Caso seja exigido um sistema de radiocomunicações, para além do sistema de intercomunicadores da tripulação de voo previsto na subsecção NCC.IDE.H.155, os helicópteros devem estar equipados com um botão de transmissão nos comandos de voo de cada piloto e tripulante no posto que lhe foi atribuído.

**NCC.IDE.H.250 Equipamento de navegação**

a) Os helicópteros devem dispor de equipamentos de navegação que lhes permitam cumprir:

1) O plano de voo ATS, quando aplicável; e

2) Os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo;

b) Os helicópteros devem dispor de equipamentos de navegação suficientes para assegurar que, em caso de avaria de um dos elementos do equipamento em qualquer fase do voo, o restante equipamento permite uma navegação segura em conformidade com a alínea a) ou a tomada de medidas de contingência adequadas em condições de segurança;

c) Os helicópteros que realizam voos em que esteja previsto efetuar uma aterragem IMC devem dispor de equipamento de navegação capaz de fornecer guiamento até um ponto que permita uma aterragem visual. O equipamento deve poder fornecer guiamento para todos os aeródromos em que esteja previsto aterrar em IMC e para todos os aeródromos alternativos designados.

**NCC.IDE.H.255 Equipamento de transponder**

Os helicópteros devem estar equipados de um transponder de radar de vigilância secundário (SSR) que indique a altitude de pressão e de qualquer outra capacidade de transponder SSR necessária para a rota do voo.

▼M1

*ANEXO VII*

## OPERAÇÕES AÉREAS NÃO COMERCIAIS COM AERONAVES A MOTOR NÃO COMPLEXAS

**[PARTE-NCO]**

SUBPARTE A

***REQUISITOS GERAIS***

**NCO.GEN.100 Autoridade competente**

a) A autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro de matrícula da aeronave;

b) Se a aeronave estiver matriculada num país terceiro, a autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro de estabelecimento ou de residência do operador.

**NCO.GEN.101 Meios de conformidade**

Os operadores podem utilizar meios de conformidade alternativos aos adotados pela Agência para garantir a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução.

**NCO.GEN.102 Motoplanadores e planadores motorizados**

a) As operações de motoplanadores devem cumprir os requisitos aplicáveis:

   1) Aos aviões, quando forem propulsionados por um motor; e

   2) Aos planadores, quando forem operados sem recurso a um motor;

b) Os motoplanadores devem estar equipados de modo a cumprir os requisitos aplicáveis aos aviões, salvo indicação em contrário constante da subparte D;

c) Os planadores motorizados, à exceção dos motoplanadores, devem ser operados e equipados de modo a cumprir os requisitos aplicáveis aos planadores.

**NCO.GEN.105 Responsabilidades e autoridade do piloto-comandante**

a) O piloto-comandante é responsável por:

   1) Garantir a segurança da aeronave e de toda a tripulação, passageiros e carga a bordo, durante as operações, conforme previsto no anexo IV, ponto 1.c., do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

   2) Dar início, continuar, concluir ou desviar um voo por razões de segurança;

   3) Garantir a observância de todos os procedimentos operacionais e a utilização de listas de verificação, conforme previsto no anexo IV, ponto 1.b., do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

   4) Só dar início a um voo após certificar-se de que são respeitadas todas as limitações operacionais especificadas no anexo IV, pontos 2. a 3, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, a saber:

      i) a aeronave cumpre os requisitos de aeronavegabilidade;

      ii) a aeronave está devidamente matriculada;

      iii) os instrumentos e equipamento necessários para a realização do voo estão instalados na aeronave e estão operacionais, salvo se a operação com equipamento inoperacional for permitida pela lista de equipamento mínimo (MEL) ou por outro documento equivalente, se for caso disso, conforme previsto nas subsecções NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 ou NCO.IDE.B.105;

▼M1

iv) a massa da aeronave e, à exceção dos balões, a localização do seu centro de gravidade permitem realizar o voo dentro dos limites prescritos nos documentos de aeronavegabilidade;

v) o equipamento, a bagagem e a carga estão adequadamente carregados e acondicionados e continua a ser possível realizar uma evacuação de emergência; e

vi) as limitações operacionais da aeronave especificadas no manual de voo (AFM) não serão excedidas em momento algum durante o voo;

5) Não iniciar um voo se não estiver apto a desempenhar as suas funções por quaisquer motivos como ferimentos, doença, fadiga ou efeitos de substâncias psicoativas;

6) Não continuar um voo para além do aeródromo ou local de operação com condições meteorológicas mínimas mais próximo, caso a sua capacidade para desempenhar as funções que lhe estão cometidas esteja significativamente reduzida devido a fadiga, doença ou falta de oxigénio;

7) Aceitar uma aeronave com deficiências de serviço de acordo com a lista de desvios de configuração (CDL) ou a lista de equipamento mínimo (MEL), conforme aplicável; e

8) Registar os dados de utilização e todas as deficiências conhecidas ou presumidas da aeronave no final do voo ou série de voos na caderneta técnica ou diário de bordo da aeronave;

b) O piloto-comandante deve certificar-se de que, durante as fases críticas de voo ou sempre que tal seja considerado necessário por razões de segurança, todos os tripulantes permanecem sentados nos respetivos postos e não realizam quaisquer atividades que não as necessárias para a operação segura da aeronave;

c) O piloto-comandante tem autoridade para se recusar a transportar ou para desembarcar passageiros, bagagens ou carga que possam representar um risco potencial para a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes,

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

e) O piloto-comandante deve, numa situação de emergência que exija decisão e ação imediatas, tomar as medidas que considerar necessárias de acordo com as circunstâncias, em conformidade com o anexo IV, ponto 7.d, do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Nesse caso, pode desviar-se das normas, procedimentos operacionais e métodos, no interesse da segurança;

f) Durante o voo, o piloto-comandante deve:

1) Exceto no caso dos balões, manter o cinto de segurança apertado enquanto estiver no seu posto; e

2) Permanecer sempre aos comandos da aeronave, a não ser que outro piloto assuma essa função;

▼M1

g) Em caso de ato de interferência ilícita, o piloto-comandante deve apresentar imediatamente um relatório à autoridade competente e informar a autoridade local designada;

h) O piloto-comandante deve notificar a autoridade competente mais próxima, recorrendo aos meios mais expeditos disponíveis, de qualquer acidente que envolva a aeronave e que resulte em ferimentos graves ou na morte de uma pessoa ou em danos significativos para a aeronave ou outros danos materiais.

**NCO.GEN.106 Responsabilidades e autoridade do piloto-comandante – balões**

Além do disposto na subsecção NCO.GEN.105, o piloto-comandante de um balão é responsável por:

a) Antes do voo, prestar informações às pessoas que assistem ao enchimento ou esvaziamento do envelope; e

b) Certificar-se de que as pessoas que assistem ao enchimento ou esvaziamento do envelope usam vestuário de proteção adequado.

**NCO.GEN.110 Conformidade com a legislação, a regulamentação e os procedimentos**

a) O piloto-comandante deve cumprir o disposto na legislação, na regulamentação e nos procedimentos dos Estados em que são realizadas as operações;

b) O piloto-comandante deve conhecer a legislação, a regulamentação e os procedimentos pertinentes para o desempenho das suas funções, prescritos para as zonas a sobrevoar, os aeródromos ou locais de operação a utilizar e os sistemas de ajuda à navegação aérea associados, conforme previsto no anexo IV, ponto 1.a, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

**NCO.GEN.115 Rolagem de aviões**

Só é permitido efetuar operações de rolagem de aviões na área de movimento de um aeródromo se a pessoa aos comandos:

a) For um piloto devidamente qualificado; ou

b) Tiver sido designada pelo operador; e

1) Tiver formação em matéria de operações de rolagem de aviões;

2) Tiver formação para utilizar o radiotelefone, caso seja necessário utilizar radiocomunicações;

3) Tiver recebido formação no que respeita à configuração do aeródromo, caminhos de circulação, sinalização, balizas, luzes, sinais e instruções do controlo do tráfego aéreo, fraseologia e procedimentos; e

4) Estiver apta a cumprir as normas operacionais requeridas para a segurança da circulação do avião no aeródromo.

**NCO.GEN.120 Ativação do rotor – helicópteros**

O rotor de um helicóptero só deve ser ativado para realizar voos com um piloto qualificado aos comandos.

**NCO.GEN.125 Aparelhos eletrónicos portáteis**

O piloto-comandante não deve autorizar a utilização a bordo de uma aeronave de quaisquer aparelhos eletrónicos portáteis (PED) que possam perturbar o bom funcionamento dos sistemas e do equipamento de bordo.

**NCO.GEN.130 Informação sobre o equipamento de emergência e de sobrevivência de bordo**

Exceto em caso de descolagem e de aterragem da aeronave no mesmo aeródromo/local de operação, o operador deve dispor sempre, para transmissão imediata aos centros de coordenação de salvamento (RCC), de listas contendo informações sobre o equipamento de emergência e de sobrevivência existente a bordo.

▼M1

**NCO.GEN.135 Documentos, manuais e informações a bordo**

a) Salvo indicação em contrário, todos os voos devem transportar, a bordo, os seguintes documentos, manuais e informações (originais ou cópias):

1) Manual de voo da aeronave (AFM) ou documento(s) equivalente(s);

2) Certificado de matrícula original;

3) Certificado de aeronavegabilidade (CofA) original;

4) Certificado de ruído, quando aplicável;

5) Lista de aprovações específicas, quando aplicável;

6) Licença de radiocomunicações da aeronave, quando aplicável;

7) Certificado(s) de seguro de responsabilidade civil;

8) Diário de bordo da aeronave ou documento equivalente;

9) Pormenores do plano de voo ATS registado, quando aplicável;

10) Cartas aeronáuticas atualizadas e adequadas para a rota do voo proposta e para todas as rotas para as quais seja razoável prever o eventual desvio do voo;

11) Informações sobre os procedimentos e os sinais visuais que devem ser usados pelas aeronaves intercetoras e intercetadas;

12) MEL ou CDL, quando aplicável; e

13) Outra documentação eventualmente pertinente para o voo ou exigida pelos Estados implicados na sua realização;

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), nos voos:

1) Com descolagem e aterragem no mesmo aeródromo/local de operação; ou

2) Que permaneçam a uma distância ou numa determinada zona especificada pela autoridade competente,

é permitido conservar no aeródromo ou local de operação os documentos e informações enumerados na alínea a), pontos 2 a 8;

c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), no caso dos voos de balões ou de planadores, à exceção dos motoplanadores (TMG), os documentos e informações previstos na alínea a), pontos 2 a 8 e 11 a 13, podem ser conservados no veículo de recuperação;

d) O piloto-comandante deve, num prazo razoável após a autoridade competente lhe ter apresentado um pedido nesse sentido, fornecer os documentos a conservar a bordo.

**NCO.GEN.140 Transporte de mercadorias perigosas**

a) O transporte aéreo de mercadorias perigosas deve ser efetuado em conformidade com o anexo 18 da Convenção de Chicago, com a última redação que lhe foi dada e os aditamentos que lhe foram introduzidos pelas instruções técnicas para o transporte seguro de mercadorias perigosas por via aérea (Doc ICAO 9284-AN/905), incluindo os seus suplementos, adendas ou retificações;

b) O transporte de mercadorias perigosas só pode ser realizado por operadores aprovados em conformidade com o anexo V (Parte-SPA), subparte G, do Regulamento (UE) n.º xxx/965/2012, salvo se:

1) Não for abrangido pelas instruções técnicas, em conformidade com a parte 1 das referidas instruções; ou

▼M1

2) As mercadorias forem transportadas pelos passageiros ou pelo piloto-comandante, ou na bagagem, em conformidade com a parte 8 das instruções técnicas;

3) As mercadorias forem transportadas por operadores de aeronaves ELA 2;

c) O piloto-comandante deve tomar todas as medidas razoáveis para evitar o transporte por inadvertência de mercadorias perigosas a bordo;

d) Em conformidade com as instruções técnicas, o piloto-comandante deve informar imediatamente a autoridade competente e a autoridade adequada do Estado da ocorrência em caso de acidente ou incidente com mercadorias perigosas;

e) O piloto-comandante deve assegurar que os passageiros recebem informações sobre as mercadorias perigosas, em conformidade com as instruções técnicas.

**NCO.GEN.145 Resposta imediata a um problema de segurança**

O operador deve aplicar:

a) Todas as medidas de segurança prescritas pela autoridade competente, em conformidade com o disposto na subsecção ARO.GEN.135, alínea c); e

b) Todas as instruções de segurança obrigatórias pertinentes emitidas pela Agência, incluindo as diretrizes sobre aeronavegabilidade.

**NCO.GEN.150 Diário de bordo**

Os dados relativos à aeronave, à tripulação e à viagem devem, para cada voo ou série de voos, ser registados num diário de bordo ou equivalente.

**NCO.GEN.155 Lista de equipamento mínimo**

a) Pode ser estabelecida uma lista de equipamento mínimo (MEL), tendo em conta o seguinte:

1) O documento deve prever a operação da aeronave, em condições específicas, com determinados instrumentos, equipamentos ou funções inoperativos no início do voo;

2) Deve ser elaborado um documento para cada aeronave, tendo em conta as condições operacionais e de manutenção pertinentes estabelecidas pelo operador; e

3) A MEL deve basear-se na lista de equipamento mínimo de referência (MMEL), conforme definido nos dados estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 748/2012 da Comissão ([1]), e não deve ser menos restritiva do que a MMEL;

b) A MEL e as suas alterações devem ser notificadas à autoridade competente.

SUBPARTE B

***PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS***

**NCO.OP.100 Utilização de aeródromos e de locais de operação**

O piloto-comandante deve utilizar apenas aeródromos e locais de operação adequados ao tipo de aeronave e de operação em causa.

**NCO.OP.105 Especificação de aeródromos isolados – aviões**

No que diz respeito à escolha dos aeródromos alternativos e à política de combustível, o piloto-comandante deve considerar um aeródromo como aeródromo isolado se o tempo de voo até ao aeródromo alternativo de destino mais próximo for superior a:

a) 60 minutos, no caso dos aviões com motores alternativos; ou

b) 90 minutos, no caso dos aviões com motores de turbina.

([1]) JO L 224 de 21.8.2012, p. 1.

▼M1

**NCO.OP.110 Mínimos de operação de aeródromo – aviões e helicópteros**

a) No caso dos voos realizados de acordo com regras de voo por instrumentos (IFR), o piloto-comandante deve escolher e utilizar mínimos de operação de aeródromo para cada um dos aeródromos de partida, de destino e alternativos. Esses mínimos:

   1) Não devem ser inferiores aos estabelecidos pelo Estado em que o aeródromo se situa, exceto quando especificamente aprovados por aquele Estado; e

   2) Caso sejam realizadas operações de baixa visibilidade, devem ser aprovados pela autoridade competente em conformidade com o anexo V (Parte SPA), subparte E, do Regulamento (UE) n.º xxx/965/2012;

b) Ao escolher os mínimos de operação de aeródromo, o piloto-comandante deve ter em conta:

   1) O tipo, desempenho e características de assistência da aeronave;

   2) As suas competências e experiência;

   3) As dimensões e características das pistas e áreas de aproximação final e descolagem (FATO) que podem ser utilizadas;

   4) A adequação e o desempenho das ajudas visuais e não visuais disponíveis em terra;

   5) O equipamento disponível a bordo da aeronave para efeitos de navegação e/ou controlo da trajetória de voo na descolagem, aproximação, arredondamento, aterragem, apresentação no solo e aproximação falhada;

   6) Os obstáculos nas áreas de aproximação e de aproximação falhada e nas áreas de subida necessárias para aplicação dos procedimentos de contingência;

   7) A altitude/altura livre de obstáculos para os procedimentos de aproximação por instrumentos;

   8) Os meios para determinar e comunicar condições meteorológicas; e

   9) A técnica de voo a utilizar na aproximação final;

c) Nas condições a seguir indicadas, devem ser aplicados os mínimos para um tipo específico de procedimento de aproximação e aterragem:

   1) Se o equipamento em terra requerido para o procedimento previsto estiver operacional;

   2) Se os sistemas da aeronave requeridos para o tipo de aproximação prevista estiverem operacionais;

   3) Se forem preenchidos os critérios de desempenho requeridos para a aeronave; e

   4) Se o piloto tiver as qualificações adequadas.

**NCO.OP.111 Mínimos de operação de aeródromo – operações NPA, APV e CAT I**

a) A altura de decisão (DH) a utilizar numa aproximação de não precisão (NPA) com utilização da técnica de aproximação final em descida contínua (CDFA), do procedimento de aproximação com guiamento vertical (APV) ou em caso de uma operação de categoria I (CAT I) não deve ser inferior ao mais elevado dos seguintes valores:

   1) Altura mínima para poder utilizar a ajuda de aproximação sem a referência visual necessária;

   2) Altura livre de obstáculos (OCH) para a categoria de aeronave em causa;

▼M1

3) DH do procedimento de aproximação publicado, quando aplicável;

4) Mínimo de sistema especificado no quadro 1; ou

5) DH mínima especificada no AFM ou outro documento equivalente, quando indicada;

b) A altura mínima de descida (MDH) em caso de operação NPA realizada sem recurso à técnica CDFA não deve ser inferior ao mais elevado dos seguintes valores:

1) OCH para a categoria de aeronave;

2) Mínimo de sistema especificado no quadro 1; ou

3) MDH mínima especificada no AFM, quando indicada.

*Quadro 1*

**Mínimos de sistema**

| Equipamento disponível | DH/MDH mínima (pés) |
|---|---|
| Sistema de aterragem por instrumentos (ILS) | 200 |
| Sistema global de navegação por satélite (GNSS)/sistema reforçado de navegação por satélite (SBAS) [Aproximação de precisão lateral com guiamento vertical (LPV)] | 200 |
| GNSS [Navegação Lateral (LNAV)] | 250 |
| GNSS/navegação baro-vertical (VNAV) (LNAV/VNAV) | 250 |
| Localizador (LOC) com ou sem equipamento de medição de distância (DME) | 250 |
| Aproximação por radar de vigilância (SRA) (terminando a ½ milha náutica) | 250 |
| SRA (terminando a uma milha náutica) | 300 |
| SRA (terminando a duas milhas náuticas ou mais) | 350 |
| Alcance de sinais de rádio VHF omnidirecionais (VOR) | 300 |
| VOR/DME | 250 |
| Farol não direcional (NDB) | 350 |
| NDB/DME | 300 |
| Indicador de direção VHF (VDF) | 350 |

**NCO.OP.112 Mínimos de operação de aeródromo – operações de aproximação em circuito com aviões**

a) A MDH para uma operação de aproximação em circuito com aviões não deve ser inferior ao mais elevado dos seguintes valores:

1) OCH de aproximação em circuito publicada para a categoria de avião;

▼M1

2) Altura mínima da aproximação em circuito derivada do quadro 1; ou

3) DH/MDH do anterior procedimento de aproximação por instrumentos;

b) A visibilidade mínima para as operações de aproximação em circuito com aviões deve ser o mais elevado dos seguintes valores:

1) Visibilidade da aproximação em circuito para a categoria de avião, quando publicada;

2) Visibilidade mínima derivada do quadro 2; ou

3) Alcance visual de pista/visibilidade meteorológica convertida (RVR/CMV) do anterior procedimento de aproximação por instrumentos.

*Quadro 1*

**MDH e visibilidade mínima para aproximação em circuito em função da categoria do avião**

| | Categoria do avião | | | |
|---|---|---|---|---|
| | A | B | C | D |
| MDH (pés) | 400 | 500 | 600 | 700 |
| Visibilidade meteorológica mínima (m) | 1 500 | 1 600 | 2 400 | 3 600 |

**NCO.OP.113 Mínimos de operação de aeródromo – operações de aproximação em circuito com helicópteros**

A MDH para as operações terrestres de aproximação em circuito com helicópteros não deve ser inferior a 250 pés e a visibilidade meteorológica não deve ser inferior a 800 m.

**NCO.OP.115 Procedimentos de partida e de aproximação – aviões e helicópteros**

a) O piloto-comandante deve aplicar os procedimentos de partida e de aproximação estabelecidos pelo Estado do aeródromo, caso existam procedimentos publicados para a pista ou FATO a utilizar;

b) O piloto-comandante pode desviar-se das rotas de partida e de chegada ou dos procedimentos de aproximação publicados:

1) Se cumprir os critérios respeitantes à área livre de obstáculos, tiver plenamente em conta as condições de operação e respeitar as autorizações do ATC; ou

2) Em caso de guiamento radar por uma unidade ATC.

**NCO.OP.120 Procedimentos de atenuação do ruído – aviões, helicópteros e planadores motorizados**

O piloto-comandante deve ter em conta os procedimentos de atenuação do ruído publicados para minimizar o efeito do ruído das aeronaves, garantindo simultaneamente que a segurança prevalece sobre a atenuação do ruído.

**NCO.OP.121 Procedimentos de atenuação do ruído – balões**

O piloto-comandante deve ter em conta os procedimentos operacionais para minimizar o efeito do ruído do sistema de aquecimento, garantindo simultaneamente que a segurança prevalece sobre a atenuação do ruído.

▼M1

**NCO.OP.125 Abastecimento de combustível e de óleo – aviões**

a) O piloto-comandante só deve iniciar um voo se a quantidade de combustível e de óleo do avião for suficiente para:

1) No caso dos voos VFR:

i) de dia, descolar e aterrar no mesmo aeródromo/local de aterragem mantendo em permanência o contacto visual com esse aeródromo/local do aterragem, a fim de voar na rota prevista e, em seguida, durante pelo menos 10 minutos à altitude de cruzeiro normal;

ii) de dia, voar até ao aeródromo de aterragem previsto e, em seguida, durante pelo menos 30 minutos à altitude de cruzeiro normal; ou

iii) de noite, voar até ao aeródromo de aterragem previsto e, em seguida, durante pelo menos 45 minutos à altitude de cruzeiro normal;

2) No caso dos voos IFR:

i) se não for necessário utilizar um aeródromo alternativo de destino, voar até ao aeródromo de aterragem previsto e, em seguida, durante pelo menos 45 minutos a uma altitude de cruzeiro normal, ou

ii) se for necessário utilizar um aeródromo alternativo de destino, voar até ao aeródromo de aterragem previsto, para um aeródromo alternativo e, em seguida, durante pelo menos 45 minutos a uma altitude de cruzeiro normal;

b) Ao calcular o combustível necessário, inclusive para casos de contingência, deve ter em conta o seguinte:

1) As condições meteorológicas previstas;

2) As rotas ATC e os atrasos no tráfego previstos;

3) Os procedimentos a aplicar em caso de despressurização ou de avaria de um dos motores em rota, quando aplicável; e

4) Qualquer outra condição que possa atrasar a aterragem do avião ou aumentar o consumo de combustível e/ou de óleo;

c) Durante o voo, nada deve impedir a alteração de um plano de voo, a fim de replanear o voo para outro destino, desde que todos os requisitos possam ser cumpridos a partir do ponto em que o voo é replaneado.

**NCO.OP.126 Abastecimento de combustível e de óleo – helicópteros**

a) O piloto-comandante só deve iniciar um voo se a quantidade de combustível e de óleo for suficiente para:

1) No caso dos voos VFR, voar até ao aeródromo/local de operação previsto para aterragem e, em seguida, durante pelo menos 20 minutos à velocidade com alcance máximo; e

2) No caso dos voos IFR:

i) se não for necessário utilizar um aeródromo alternativo ou não estiver disponível um aeródromo alternativo com condições meteorológicas mínimas, voar até ao aeródromo/local de operação previsto para aterragem e, em seguida, sobrevoar durante 30 minutos, à velocidade de espera a 450 m (1 500 pés), o aeródromo/local de operação de destino em condições normais de temperatura, efetuar uma aproximação e aterrar, ou

▼M1

ii) se for necessário utilizar um aeródromo alternativo, voar até ao aeródromo/local de operação previsto para aterragem, efetuar uma aproximação e uma aproximação falhada, e:

A) voar até ao aeródromo ou local de operação alternativo especificado; e

B) sobrevoar durante 30 minutos, à velocidade de espera a 450 m (1 500 pés), o aeródromo/local de operação alternativo em condições normais de temperatura, efetuar uma aproximação e aterrar;

b) Ao calcular o combustível necessário, inclusive para casos de contingência, deve ter em conta o seguinte:

1) As condições meteorológicas previstas;

2) As rotas ATC e os atrasos no tráfego previstos;

3) Os procedimentos a aplicar em caso de despressurização ou de avaria de um dos motores em rota, quando aplicável; e

4) Qualquer outra condição que possa atrasar a aterragem da aeronave ou aumentar o consumo de combustível e/ou de óleo;

c) Durante o voo, nada deve impedir a alteração de um plano de voo, a fim de replanear o voo para outro destino, desde que todos os requisitos possam ser cumpridos a partir do ponto em que o voo é replaneado.

**NCO.OP.127 Abastecimento e planeamento de combustível e de lastro – balões**

a) O piloto-comandante só deve iniciar um voo se a reserva de combustível, gás ou lastro for suficiente para 30 minutos de voo;

b) Os cálculos de combustível, gás ou lastro devem basear-se, pelo menos, nas seguintes condições de operação de voo:

1) Dados fornecidos pelo fabricante do balão;

2) Massas previstas;

3) Condições meteorológicas previstas; e

4) Procedimentos e restrições do(s) prestador(es) de serviços de navegação aérea.

**NCO.OP.130 Informações aos passageiros**

O piloto-comandante deve assegurar que, antes da descolagem ou, conforme adequado, durante o voo, são prestadas aos passageiros informações sobre os equipamentos e procedimentos de emergência.

**NCO.OP.135 Preparação do voo**

a) Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve, por todos os meios razoáveis, certificar-se de que os equipamentos em terra e/ou na água disponíveis e diretamente necessários para a realização do voo e para a operação segura da aeronave, incluindo o equipamento de comunicações e as ajudas à navegação, são adequados ao tipo de operação;

b) Antes de iniciar um voo, o piloto-comandante deve familiarizar-se com todas as informações meteorológicas disponíveis e adequadas para o voo previsto. A preparação de voos longe da vizinhança do local de partida e de voos IFR deve incluir:

1) Uma análise das últimas previsões e boletins meteorológicos disponíveis; e

▼M1

2) Um plano alternativo na eventualidade de o voo não poder ser concluído conforme planeado devido às condições meteorológicas.

**NCO.OP.140 Aeródromos alternativos de destino – aviões**

No caso dos voos IFR, o piloto-comandante deve indicar no plano de voo pelo menos um aeródromo alternativo de destino com condições meteorológicas mínimas, salvo se:

a) As últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que, entre uma hora antes e uma hora depois da hora de chegada prevista, ou entre a hora efetiva de partida e uma hora depois da hora de chegada prevista, se este período for mais curto, a aproximação e a aterragem podem ser realizadas em condições meteorológicas de voo visual (VMC); ou

b) O local de aterragem previsto for isolado e:

1) Tiver sido prescrito um procedimento de aproximação por instrumentos para o aeródromo de aterragem previsto; e

2) As últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que, no período compreendido entre duas horas antes e duas horas depois da hora de chegada prevista, se manterão as condições meteorológicas seguintes:

i) um teto de nuvens de pelo menos 300 m (1 000 pés) acima do mínimo associado ao procedimento de aproximação por instrumentos; e

ii) uma visibilidade mínima de 5,5 km ou de 4 km acima do mínimo associado ao procedimento.

**NCO.OP.141 Aeródromos alternativos de destino – helicópteros**

No caso dos voos IFR, o piloto-comandante deve indicar no plano de voo pelo menos um aeródromo alternativo de destino com condições meteorológicas mínimas, salvo se:

a) Tiver sido prescrito um procedimento de aproximação por instrumentos para o aeródromo de aterragem previsto e as últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que, no período compreendido entre duas horas antes e duas horas depois da hora de chegada prevista ou entre a hora de partida efetiva e duas horas depois da hora de chegada prevista, se este período for mais curto, se manterão as condições meteorológicas seguintes:

1) Um teto de nuvens de pelo menos 120 m (400 pés) acima do mínimo associado ao procedimento de aproximação por instrumentos; e

2) Uma visibilidade mínima de 1 500 m acima do mínimo associado ao procedimento; ou

b) O local de aterragem previsto for isolado e:

1) Tiver sido prescrito um procedimento de aproximação por instrumentos para o aeródromo de aterragem previsto;

2) As últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que, no período compreendido entre duas horas antes e duas horas depois da hora de chegada prevista, se manterão as condições meteorológicas seguintes:

i) Um teto de nuvens de pelo menos 120 m (400 pés) acima do mínimo associado ao procedimento de aproximação por instrumentos; e

ii) Uma visibilidade mínima de 1 500 m acima do mínimo associado ao procedimento; e

3) For determinado um ponto de não retorno (PNR) para destinos no alto mar.

**NCO.OP.145 Abastecimento de combustível durante o embarque, o desembarque ou a permanência de passageiros a bordo**

a) Durante o embarque, o desembarque ou a permanência de passageiros a bordo da aeronave, não deve ser efetuada qualquer operação de abastecimento de gasolina de aviação (AVGAS) ou de combustível do tipo Jet-B ou de uma mistura dos dois tipos de combustível;

▼M1

b) No que respeita aos outros tipos de combustível, é proibido o abastecimento da aeronave durante o embarque, o desembarque ou a permanência de passageiros a bordo, salvo com a assistência do piloto-comandante ou outro pessoal qualificado preparado para dar início e dirigir uma evacuação da aeronave da forma mais expedita e prática possível.

**NCO.OP.150 Transporte de passageiros**

À exceção dos balões, o piloto-comandante deve assegurar que, antes e durante a rolagem, descolagem e aterragem, e sempre que o considere necessário por razões de segurança, todos os passageiros a bordo ocupam os seus assentos ou beliches e têm os cintos de segurança ou dispositivos de retenção devidamente apertados.

**NCO.OP.155 Consumo de tabaco a bordo – aviões e helicópteros**

O piloto-comandante não deve permitir o consumo de tabaco a bordo:

a) Sempre que necessário por razões de segurança; e

b) Durante o abastecimento de combustível da aeronave.

**NCO.OP.156 Consumo de tabaco a bordo – planadores e balões**

Não é permitido fumar a bordo dos planadores ou dos balões.

**NCO.OP.160 Condições meteorológicas**

a) O piloto-comandante só deve iniciar ou continuar um voo VFR se as últimas informações disponíveis indicarem que as condições meteorológicas ao longo da rota e no destino previsto à hora estimada de utilização estarão dentro ou acima dos mínimos de operação VFR aplicáveis;

b) O piloto-comandante só deve iniciar ou continuar um voo IFR para o aeródromo de destino previsto se as últimas informações meteorológicas disponíveis indicarem que, na hora de chegada prevista, as condições meteorológicas no aeródromo de destino ou pelo menos num aeródromo alternativo de destino estarão dentro ou acima dos mínimos de operação do aeródromo aplicáveis;

c) Se um voo incluir segmentos VFR e IFR, as informações meteorológicas referidas nas alíneas a) e b) devem aplicar-se conforme pertinente.

**NCO.OP.165 Gelo e outros contaminantes – procedimentos em terra**

O piloto-comandante só deve iniciar uma descolagem quando a aeronave deixar de apresentar qualquer depósito que possa influir negativamente no seu desempenho ou controlabilidade, salvo se permitido pelo AFM.

**NCO.OP.170 Gelo e outros contaminantes – procedimentos em voo**

a) O piloto-comandante só deve iniciar um voo ou voar intencionalmente para zonas em que se verifiquem ou prevejam condições de formação de gelo se a aeronave estiver certificada e equipada para operar em tais condições, conforme referido no anexo IV, pontos 2 a 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

b) Se o gelo exceder a intensidade para a qual a aeronave foi certificada ou se uma aeronave não certificada para voos em condições de formação de gelo conhecidas encontrar gelo, o piloto-comandante deve sair imediatamente da zona de gelo, mudando de nível e/ou de rota e, se necessário, declarando uma situação de emergência ao ATC.

▼M1

**NCO.OP.175 Condições de descolagem – aviões e helicópteros**

Antes de iniciar a descolagem, o piloto-comandante deve certificar-se de que:

a) Em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas no aeródromo ou local de operação como as condições da pista ou FATO que pretende utilizar permitem uma partida e uma descolagem em segurança; e

b) São cumpridos os mínimos de operação do aeródromo aplicáveis.

**NCO.OP.176 Condições de descolagem – balões**

Antes de iniciar a descolagem de um balão, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, as condições meteorológicas no aeródromo ou local de operação permitem uma descolagem e uma partida em segurança.

**NCO.OP.180 Simulação de situações em voo**

a) Se transportar passageiros ou carga, o piloto-comandante não deve simular:

   1) Situações que exijam a aplicação de procedimentos anormais ou de emergência; ou

   2) Voos em condições meteorológicas por instrumentos (IMC);

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), quando forem realizados voos de treino por uma organização de formação aprovada, tais situações podem ser simuladas com alunos pilotos a bordo.

**NCO.OP.185 Gestão do combustível durante o voo**

O piloto-comandante deve, a intervalos regulares, certificar-se de que a quantidade de combustível ou, no caso dos balões, de lastro utilizável remanescente em voo não é inferior ao combustível ou lastro necessários para prosseguir até um aeródromo ou local de operação com condições meteorológicas mínimas, nem à reserva de combustível prevista, conforme requerido nas subsecções NCO.OP.125, NCO.OP.126 ou NCO.OP.127.

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

O piloto-comandante deve assegurar que tanto ele próprio como os tripulantes de voo que exercem funções essenciais para a operação segura das aeronaves em voo utilizam ininterruptamente oxigénio suplementar sempre que a altitude da cabina for superior a 10 000 pés durante um período superior a 30 minutos ou sempre que a altitude da cabina for superior a 13 000 pés.

**NCO.OP.195 Deteção de proximidade do solo**

Se o piloto-comandante ou um sistema de aviso de proximidade do solo detetar uma proximidade indevida do solo, o piloto-comandante deve tomar imediatamente medidas corretivas para criar condições de segurança do voo.

**NCO.OP.200 Sistema anticolisão de bordo (ACAS II)**

Se for utilizado o sistema ACAS II, os procedimentos operacionais e a formação devem cumprir o disposto no Regulamento (UE) n.º 1332/2011.

**NCO.OP.205 Condições de aproximação e de aterragem – aviões e helicópteros**

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas do aeródromo ou local de operação como as condições da pista ou FATO que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação, uma aterragem ou uma aproximação falhada em segurança.

▼M1

**NCO.OP.210 Início e prossecução da aproximação – aviões e helicópteros**

a) O piloto-comandante pode iniciar uma aproximação por instrumentos independentemente do alcance visual de pista/visibilidade (RVR/VIS) comunicados;

b) Se os valores RVR/VIS comunicados forem inferiores aos mínimos aplicáveis, a aproximação não deve prosseguir:

1) Abaixo dos 1 000 pés acima do aeródromo; ou

2) No segmento de aproximação final, se a altitude/altura de decisão (DA/H) ou a altitude/altura mínima de descida (MDA/H) for superior a 1 000 pés acima do aeródromo;

c) Se os valores RVR não estiverem disponíveis, podem ser calculados mediante a conversão da visibilidade comunicada;

d) Se, depois de passar os 1 000 pés acima do aeródromo, os valores RVR/VIS comunicados descerem abaixo do mínimo aplicável, a aproximação pode prosseguir até à DA/H ou MDA/H;

e) Se for estabelecida e mantida a referência visual adequada para o tipo de aproximação e para a pista programada na DA/H ou MDA/H, a aproximação pode prosseguir abaixo da DA/H ou MDA/H e a aterragem pode ser efetuada;

f) O valor RVR na zona de toque é sempre determinante.

**NCO.OP.215 Limitações operacionais – balões de ar quente**

Só é permitida a descolagem de balões de ar quente de noite se transportarem combustível suficiente para uma aterragem diurna.

SUBPARTE C

***DESEMPENHO DA AERONAVE E LIMITES OPERACIONAIS***

**NCO.POL.100 Limitações operacionais – todas as aeronaves**

a) A carga, massa e, exceto no caso dos balões, a posição do centro de gravidade (CG) da aeronave devem respeitar as limitações previstas no AFM ou documento equivalente em todas as fases de operação;

b) A aeronave deve ter afixados letreiros, listagens, marcações de instrumentos ou combinações destes elementos contendo as limitações operacionais prescritas pelo AFM para visualização.

**NCO.POL.105 Pesagem**

a) O operador deve certificar-se de que a massa e, exceto no caso dos balões, o centro de gravidade da aeronave foram determinados mediante pesagem efetiva antes da entrada em serviço. É necessário ter em conta e documentar devidamente os efeitos acumulados das modificações e reparações sobre a massa e a centragem. Essas informações devem ser comunicadas ao piloto-comandante. Se os efeitos das modificações sobre a massa e a centragem não forem conhecidos com rigor, a aeronave deve ser submetida a nova pesagem;

b) A pesagem deve ser efetuada pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada.

▼M1

**NCO.POL.110 Desempenho – disposições gerais**

O piloto-comandante só deve operar a aeronave se o desempenho for adequado para cumprir as regras do ar e quaisquer outras restrições aplicáveis ao voo, espaço aéreo ou aeródromos ou locais de operação utilizados, tendo em conta a exatidão das cartas e mapas usados.

SUBPARTE D

***INSTRUMENTOS, DADOS E EQUIPAMENTO***

*SECÇÃO 1*

***Aviões***

**NCO.IDE.A.100 Instrumentos e equipamento – disposições gerais**

a) Os instrumentos e equipamento exigidos pela presente subparte devem ser aprovados em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, caso sejam:

1) Utilizados pela tripulação de voo para controlar a trajetória de voo;

2) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCO.IDE.A.190;

3) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCO.IDE.A.195; ou

4) Instalados no avião;

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

1) Fusíveis sobressalentes;

2) Lanternas;

3) Relógio de precisão;

4) Estojo de primeiros socorros;

5) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;

6) Âncoras de mar e equipamento para fundear; e

7) Dispositivos de retenção para crianças;

c) Os instrumentos e equipamento não exigidos pela presente subparte e qualquer outro equipamento não exigido noutros anexos aplicáveis, mas que sejam transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

1) A informação fornecida por estes instrumentos ou equipamento não deve ser usada pela tripulação de voo para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou nas subsecções NCO.IDE.A.190 e NCO.IDE.A.195; e

2) Os instrumentos e equipamento não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento;

d) Os instrumentos e equipamento devem ser facilmente utilizáveis ou acessíveis a partir do posto do tripulante de voo que necessita de os usar;

e) Todo o equipamento de emergência obrigatório deve ser facilmente acessível para uso imediato.

▼M1

**NCO.IDE.A.105 Equipamento mínimo de voo**

Em caso de avaria ou na falta de algum dos instrumentos, elementos do equipamento ou funções do avião requeridos para o voo previsto, este não pode ser iniciado, salvo se:

a) O avião for operado em conformidade com a MEL, quando estabelecida; ou

b) O avião dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

**NCO.IDE.A.110 Fusíveis sobressalentes**

Os aviões devem estar equipados com fusíveis sobressalentes, do tipo necessário para garantir uma proteção completa dos circuitos, de modo a permitir a substituição daqueles que o possam ser durante o voo.

**NCO.IDE.A.115 Luzes**

Os aviões que realizam voos noturnos devem estar equipados com:

a) Sistemas de luzes anticolisão;

b) Luzes de navegação/posição;

c) Uma luz de aterragem;

d) Uma luz gerada pelo sistema elétrico do avião, para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamento essenciais à segurança operacional do avião;

e) Uma luz gerada pelo sistema elétrico do avião, para iluminar todos os compartimentos de passageiros;

f) Uma lanterna para cada um dos postos da tripulação; e

g) Luzes que cumpram as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, no caso dos hidroaviões.

**NCO.IDE.A.120 Operações VFR – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

a) Os aviões que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

   1) Direção magnética;

   2) Hora, em horas, minutos e segundos;

   3) Altitude de pressão;

   4) Velocidade do ar indicada; e

   5) Número Mach, sempre que os limites de velocidade sejam expressos em número Mach;

b) Os aviões operados em condições meteorológicas de voo visual (VMC) noturno, ou ainda em condições que não permitam manter a trajetória de voo desejada sem recurso a um ou mais instrumentos adicionais devem, além dos dispositivos referidos na alínea a), estar equipados com:

   1) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

      i) Voltas e deslizamento;

      ii) Atitude;

      iii) Velocidade vertical; e

      iv) Direção estabilizada; e

▼M1

2) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos giroscópicos não é adequado;

c) Os aviões operados em condições que não permitam manter a trajetória de voo desejada sem recurso a um ou mais instrumentos adicionais devem, além dos dispositivos referidos nas alíneas a) e b), estar equipados com um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar requeridos na alínea a), ponto 4, devido a condensação ou formação de gelo.

**NCO.IDE.A.125 Operações IFR – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

Os aviões que realizam operações IFR devem estar equipados com:

a) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

1) Direção magnética;

2) Hora, em horas, minutos e segundos;

3) Altitude de pressão;

4) Velocidade do ar indicada;

5) Velocidade vertical;

6) Voltas e deslizamento;

7) Atitude;

8) Direção estabilizada;

9) Temperatura do ar no exterior; e

10) Número Mach, sempre que os limites de velocidade sejam expressos em número Mach;

b) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos giroscópicos não é adequado; e

c) Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar requeridos na alínea a), ponto 4), devido a condensação ou formação de gelo.

**NCO.IDE.A.130 Sistema de perceção e aviso do terreno (TAWS)**

Os aviões de turbina certificados para uma configuração máxima superior a nove lugares para passageiros devem estar equipados com um sistema TAWS que satisfaça os requisitos para:

a) Equipamentos de classe A, conforme especificado numa norma admissível, no caso dos aviões cujo certificado de aeronavegabilidade (CofA) tenha sido emitido pela primeira vez após 1 de janeiro de 2011; ou

b) Equipamentos de classe B, conforme especificado numa norma admissível, no caso dos aviões cujo CofA tenha sido emitido pela primeira vez até 1 de janeiro de 2011, inclusive.

**NCO.IDE.A.135 Sistema de intercomunicadores da tripulação de voo**

Os aviões operados por mais de um tripulante de voo devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação de voo, incluindo auscultadores e microfones, para utilização por todos os tripulantes de voo.

**NCO.IDE.A.140 Assentos, cintos de segurança, sistemas de retenção e dispositivos de retenção para crianças**

a) Os aviões devem estar equipados com:

1) Um assento ou beliche para cada pessoa a bordo com dois ou mais anos de idade;

▼M1

2) Um cinto de segurança em cada assento de passageiro e cintos de retenção para cada beliche;

3) Um dispositivo de retenção para crianças (CRD) com menos de dois anos de idade; e

4) 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.

**NCO.IDE.A.145 Estojo de primeiros socorros**

a) Os aviões devem estar equipados com um estojo de primeiros socorros;

b) O estojo de primeiros socorros deve:

1) Ser facilmente acessível; e

2) Ser renovado regularmente.

**NCO.IDE.A.150 Oxigénio suplementar – aviões pressurizados**

a) Os aviões pressurizados operados a altitudes de voo em que seja necessário fornecer oxigénio em conformidade com a alínea b) devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas;

b) Os aviões pressurizados operados acima de altitudes de voo em que a altitude de pressão nos compartimentos de passageiros seja superior a 10 000 pés devem transportar oxigénio suficiente para:

1) Toda a tripulação e:

i) 100 % dos passageiros, durante qualquer período, sempre que a altitude de pressão da cabina seja superior a 15 000 pés, mas nunca menos de 10 minutos;

ii) pelo menos 30 % dos passageiros, durante qualquer período, sempre que, em caso de despressurização e atendendo às circunstâncias do voo, a altitude de pressão no compartimento de passageiros se situe entre 14 000 pés e 15 000 pés; e

iii) pelo menos 10 % dos passageiros, durante qualquer período superior a 30 minutos, sempre que a altitude de pressão no compartimento de passageiros se situe entre 10 000 pés e 14 000 pés;

e

2) todos os ocupantes do compartimento de passageiros, durante um período mínimo de 10 minutos, no caso dos aviões operados a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés ou abaixo dessa altitude mas em condições que não permitam descer em segurança para uma altitude de pressão de 13 000 pés em quatro minutos;

c) Os aviões pressurizados operados a altitudes de voo superiores a 25 000 pés devem, além disso, estar equipados com um dispositivo de aviso da tripulação de voo em caso de despressurização.

**NCO.IDE.A.155 Oxigénio suplementar – aviões não pressurizados**

a) Os aviões não pressurizados operados a altitudes de voo em que seja necessário fornecer oxigénio em conformidade com a alínea b) devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas;

▼M1

b) Os aviões não pressurizados operados acima de altitudes de voo em que a altitude de pressão nos compartimentos de passageiros seja superior a 10 000 pés devem transportar oxigénio suficiente para:

1) Toda a tripulação e pelo menos 10 % dos passageiros, durante qualquer período superior a 30 minutos, sempre que a altitude de pressão no compartimento de passageiros se situe entre 10 000 pés e 13 000 pés; e

2) Toda a tripulação e passageiros sempre que a altitude de pressão no compartimento de passageiros seja superior a 13 000 pés.

**NCO.IDE.A.160 Extintores de incêndio portáteis**

a) Os aviões, à exceção dos motoplanadores (TMG) e dos aviões ELA 1, devem estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio portátil:

1) Localizado na cabina de pilotagem; e

2) Em todos os compartimentos de passageiros separados da cabina de pilotagem, salvo se forem facilmente acessíveis à tripulação de voo;

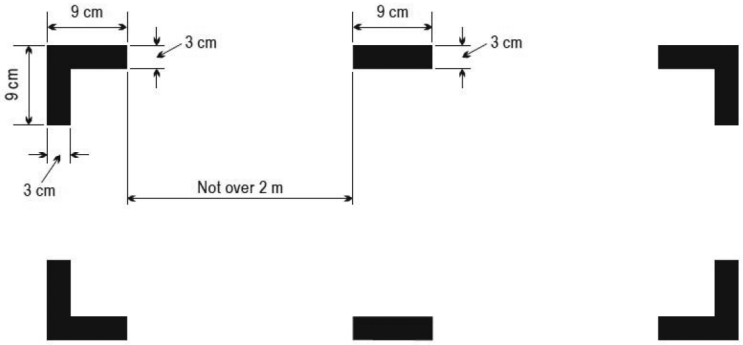
b) O tipo e a quantidade de agentes extintores devem ser adequados ao tipo de incêndio suscetível de ocorrer no compartimento onde se preveja usar o extintor e minimizar o risco de concentração de gases tóxicos nos compartimentos onde viajam pessoas.

**NCO.IDE.A.165 Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**

As zonas da fuselagem do avião destinadas à entrada de equipas de salvamento numa situação de emergência devem estar assinaladas como indicado na figura 1.

*Figura 1*

**Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**




**NCO.IDE.A.170 Transmissor localizador de emergência (ELT)**

a) Os aviões devem estar equipados com:

1) Um ELT de qualquer tipo, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido até 1 de julho de 2008, inclusive;

2) Um ELT automático, no caso dos aviões cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 1 de julho de 2008; ou

3) Um ELT de sobrevivência [ELT(S)] ou uma radiobaliza de localização pessoal (PLB), transportados por um tripulante ou por um passageiro, quando certificados para uma configuração máxima até seis lugares para passageiros;

▼M1

b) Os ELT, de qualquer tipo, e PLB devem dispor de capacidade para transmitir simultaneamente nas frequências de 121,5 MHz e de 406 MHz.

**NCO.IDE.A.175 Voos sobre a água**

a) Os aviões enumerados a seguir devem estar equipados com um colete salva-vidas ou equipamento individual de flutuação equivalente, respetivamente para cada pessoa ou criança com menos de dois anos de idade transportada a bordo, que deve ser usado ou arrumado num local facilmente acessível a partir do assento ou beliche da pessoa a quem se destina:

1) Aviões terrestres monomotor:

i) que efetuam voos sobre a água a uma distância da costa superior à distância de descida em voo planado; ou

ii) que descolam ou aterram num aeródromo ou local de operação cuja trajetória de descolagem ou de aproximação esteja disposta sobre a água de tal forma que, no parecer do piloto-comandante, exista uma probabilidade de amaragem forçada;

2) Hidroaviões que efetuam operações sobre a água; e

3) Aviões que efetuam operações a uma distância da costa em que seja possível efetuar uma aterragem de emergência e que seja superior à distância correspondente a 30 minutos à velocidade de cruzeiro normal ou a 50 milhas náuticas, se esta distância for menor;

b) Os hidroaviões que efetuam operações sobre a água devem estar equipados com:

1) Uma âncora;

2) Uma âncora de mar (boia), quando necessário para ajudar às manobras; e

3) Dispositivos de sinalização sonora conformes com as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, quando aplicável;

c) O piloto-comandante de um avião operado a uma distância da costa em que seja possível efetuar uma aterragem de emergência e que seja superior à distância correspondente a 30 minutos à velocidade de cruzeiro normal ou a 50 milhas náuticas, se esta distância for menor, deve calcular os riscos de vida para os ocupantes do avião em caso de amaragem forçada e, nessa base, determinar o transporte de:

1) Equipamento para transmissão de sinais de emergência;

2) Barcos salva-vidas em número suficiente para transportar todas as pessoas a bordo, acondicionados de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência; e

3) Equipamento de salvamento para proporcionar meios de sobrevivência, conforme adequado para o voo programado.

**NCO.IDE.A.180 Equipamento de sobrevivência**

Os aviões que efetuam voos sobre áreas em que seja especialmente difícil realizar operações de busca e salvamento devem dispor dos dispositivos de sinalização e do equipamento de salvamento, incluindo meios de sobrevivência, adequados para a zona sobrevoada.

**NCO.IDE.A.190 Equipamento de radiocomunicações**

a) Quando exigido pelo espaço aéreo sobrevoado, os aviões devem dispor de equipamento de radiocomunicações que permita estabelecer comunicações bidirecionais com as estações aeronáuticas e nas frequências necessárias para cumprir os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo;

▼M1

b) O equipamento de radiocomunicações, se prescrito na alínea a), deve assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica de 121,5 MHz;

c) Caso seja necessário dispor de várias unidades de equipamento de comunicações, estas devem ser independentes umas das outras de modo que uma avaria numa delas não afete o funcionamento das restantes.

**NCO.IDE.A.195 Equipamento de navegação**

a) Os aviões que operam em rotas que não podem ser navegadas por referências visuais terrestres devem dispor do equipamento de navegação necessário para lhes permitir proceder de acordo com:

1) O plano de voo ATS, quando aplicável; e

2) Os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo;

b) Os aviões devem dispor de equipamentos de navegação suficientes para assegurar que, em caso de avaria de um dos elementos do equipamento em qualquer fase do voo, o restante equipamento permite uma navegação segura, em conformidade com a alínea a), ou a tomada de medidas de contingência adequadas em condições de segurança;

c) Os aviões que realizam voos em que se preveja uma aterragem IMC devem dispor de equipamento adequado capaz de fornecer guiamento até um ponto que permita uma aterragem visual. O equipamento deve poder fornecer esse guiamento para todos os aeródromos em que esteja previsto aterrar em IMC e para todos os aeródromos alternativos designados.

**NCO.IDE.A.200 Equipamento de transponder**

Quando exigido pelas regras aplicáveis ao espaço aéreo sobrevoado, os aviões devem estar equipados de um *transponder* de radar de vigilância secundário (SSR) com todas as capacidades necessárias.

*SECÇÃO 2*

***Helicópteros***

**NCO.IDE.H.100 Instrumentos e equipamento – disposições gerais**

a) Os instrumentos e equipamento exigidos pela presente subparte devem ser aprovados em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, caso sejam:

1) Utilizados pela tripulação de voo para controlar a trajetória de voo;

2) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCO.IDE.H.190;

3) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCO.IDE.H.195; ou

4) Instalados no helicóptero;

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

1) Lanternas;

2) Relógio de precisão;

3) Estojo de primeiros socorros;

4) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;

▼M1

5) Âncoras de mar e equipamento para fundear; e

6) Dispositivos de retenção para crianças;

c) Os instrumentos e equipamento não exigidos pela presente subparte e quaisquer outros equipamentos não exigidos por outros anexos aplicáveis, mas que sejam transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

1) A informação fornecida por estes instrumentos ou equipamento não deve ser usada pela tripulação de voo para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou nas subsecções NCO.IDE.H.190 e NCO.IDE.H.195; e

2) Os instrumentos e equipamento não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento;

d) Os instrumentos e equipamento devem ser facilmente utilizáveis ou acessíveis a partir do posto do tripulante de voo que necessita de os usar;

e) Todo o equipamento de emergência obrigatório deve ser facilmente acessível para uso imediato.

**NCO.IDE.H.105 Equipamento mínimo de voo**

Em caso de avaria ou na falta de algum dos instrumentos, elementos do equipamento ou funções do helicóptero requeridos para o voo previsto, este não pode ser iniciado, salvo se:

a) O helicóptero for operado em conformidade com a MEL, quando estabelecida; ou

b) O helicóptero dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

**NCO.IDE.H.115 Luzes**

Os helicópteros que realizam voos noturnos devem estar equipados com:

a) Sistemas de luzes anticolisão;

b) Luzes de navegação/posição;

c) Uma luz de aterragem;

d) Luz gerada pelo sistema elétrico do helicóptero para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamento essenciais à segurança operacional do aparelho;

e) Luz gerada pelo sistema elétrico do helicóptero para iluminar todos os compartimentos de passageiros;

f) Uma lanterna para cada um dos postos da tripulação; e

g) Luzes que cumpram as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, se o helicóptero for anfíbio.

**NCO.IDE.H.120 Operações VFR – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

a) Os helicópteros que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

1) Direção magnética;

2) Hora, em horas, minutos e segundos;

3) Altitude de pressão;

4) Velocidade do ar indicada; e

5) Deslizamento;

▼M1

b) Os helicópteros que realizam operações VMC noturnas ou com visibilidade inferior a 1 500 m, ou ainda em condições que não permitam manter a trajetória de voo desejada sem recurso a um ou mais instrumentos adicionais devem, além dos equipamentos referidos na alínea a), estar equipados com:

1) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

i) Atitude,

ii) Velocidade vertical; e

iii) Direção estabilizada; e

2) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos giroscópicos não é adequado;

c) Os helicópteros que realizam operações com condições de visibilidade inferior a 1 500 m ou que não permitam manter a trajetória de voo desejada sem recurso a um ou mais instrumentos adicionais devem, além dos equipamentos referidos nas alíneas a) e b), estar equipados com um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar requeridos na alínea a), ponto 4, devido a condensação ou formação de gelo.

**NCO.IDE.H.125 Operações IFR – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

Os helicópteros que realizam operações IFR devem estar equipados com:

a) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

1) Direção magnética;

2) Hora, em horas, minutos e segundos;

3) Altitude de pressão;

4) Velocidade do ar indicada;

5) Velocidade vertical;

6) Deslizamento;

7) Atitude;

8) Direção estabilizada; e

9) Temperatura do ar no exterior;

b) Um meio que indique quando o abastecimento em energia dos instrumentos giroscópicos não é adequado;

c) Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar requeridos na alínea a), ponto 4, devido a condensação ou formação de gelo; e

d) Um meio adicional de medição e indicação da atitude, enquanto instrumento de reserva.

**NCO.IDE.H.126 Equipamento adicional para operações IFR monopiloto**

Os helicópteros que realizam operações IFR monopiloto devem estar equipados com um piloto automático com, pelo menos, um controlo de altitude e um comando de direção.

**NCO.IDE.H.135 Sistema de intercomunicadores da tripulação de voo**

Os helicópteros operados por mais de um tripulante de voo devem estar equipados com um sistema de intercomunicadores para a tripulação de voo, incluindo auscultadores e microfones, para utilização por todos os tripulantes de voo.

▼M1

**NCO.IDE.H.140 Assentos, cintos de segurança, sistemas de retenção e dispositivos de retenção para crianças**

a) Os helicópteros devem estar equipados com:

1) Um assento ou beliche para cada pessoa a bordo com dois ou mais anos de idade;

2) Um cinto de segurança em cada assento de passageiro e cintos de retenção para cada beliche;

3) No caso dos helicópteros cujo primeiro CofA tenha sido emitido após 31 de dezembro de 2012, um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco para cada passageiro com dois ou mais anos de idade;

4) Um dispositivo de retenção para crianças com menos de dois anos de idade; e

5) 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 rápida desaceleração em cada assento de tripulante de voo;

b) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem ter um único ponto de libertação.

**NCO.IDE.H.145 Estojo de primeiros socorros**

a) Os helicópteros devem estar equipados com um estojo de primeiros socorros;

b) O estojo de primeiros socorros deve:

1) Ser facilmente acessível; e

2) Ser renovado regularmente.

**NCO.IDE.H.155 Oxigénio suplementar – helicópteros não pressurizados**

a) Os helicópteros não pressurizados operados a altitudes de voo em que seja necessário fornecer oxigénio em conformidade com a alínea b) devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas;

b) Os helicópteros não pressurizados que efetuam operações acima de altitudes de voo em que a altitude de pressão nos compartimentos de passageiros seja superior a 10 000 pés devem transportar oxigénio suficiente para:

1) Toda a tripulação e pelo menos 10 % dos passageiros durante qualquer período superior a 30 minutos, sempre que a altitude de pressão no compartimento de passageiros se situe entre 10 000 pés e 13 000 pés; e

2) Toda a tripulação e passageiros sempre que a altitude de pressão no compartimento de passageiros seja superior a 13 000 pés.

**NCO.IDE.H.160 Extintores de incêndio portáteis**

a) Os helicópteros, à exceção dos helicópteros ELA 2, devem estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio portátil:

1) Localizado na cabina de pilotagem; e

2) Em todos os compartimentos de passageiros separados da cabina de pilotagem, salvo se forem facilmente acessíveis à tripulação de voo;

b) O tipo e a quantidade de agentes extintores devem ser adequados ao tipo de incêndio suscetível de ocorrer no compartimento onde se preveja usar o extintor e minimizar o risco de concentração de gases tóxicos nos compartimentos onde viajam pessoas.

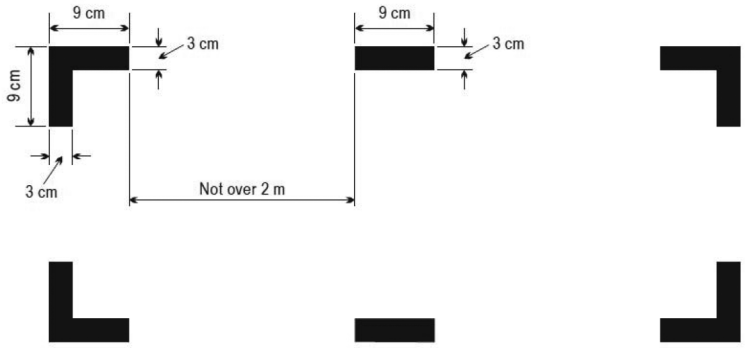
▼M1

**NCO.IDE.H.165 Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**

As zonas da fuselagem do helicóptero destinadas à entrada de equipas de salvamento numa situação de emergência devem estar assinaladas como indicado na figura 1.

*Figura 1*

**Sinalização de pontos de entrada na fuselagem**




**NCO.IDE.H.170 Transmissor localizador de emergência (ELT)**

a) Os helicópteros certificados para uma configuração máxima superior a seis lugares para passageiros devem estar equipados com:

1) Um ELT automático; e

2) Um ELT de sobrevivência [ELT(S)] num barco salva-vidas ou colete salva-vidas caso efetuem operações a uma distância da costa correspondente a mais de três minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal;

b) Os helicópteros certificados para uma configuração máxima até seis lugares para passageiros, inclusive, devem estar equipados com um ELT(S) ou uma radiobaliza de localização pessoal (PLB), transportados por um tripulante ou por um passageiro.

c) Os ELT, de qualquer tipo, e as PLB devem dispor de capacidade para transmitir simultaneamente nas frequências de 121,5 MHz e de 406 MHz.

**NCO.IDE.H.175 Voos sobre a água**

a) Os helicópteros devem estar equipados com um colete salva-vidas ou equipamento individual de flutuação equivalente respetivamente para cada pessoa ou criança com menos de 2 anos de idade transportada a bordo, que deve ser usado ou arrumado numa posição facilmente acessível a partir do assento ou beliche da pessoa a quem se destina, quando:

1) Realizam voos sobre a água para além da distância autorrotacional da costa em que, em caso de falha do motor crítico, não tenham capacidade para manter o nível do voo; ou

2) Realizam voos sobre a água, a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal e, em caso de falha do motor crítico, tenham capacidade para manter o nível do voo; ou

3) Efetuam descolagens ou aterragens em aeródromos ou locais de operação com trajetória de descolagem ou de aproximação sobre a água;

b) Os coletes salva-vidas, ou equipamentos individuais de flutuação equivalentes, devem estar munidos de iluminação elétrica para facilitar a localização de pessoas;

▼M1

c) O piloto-comandante de um helicóptero operado num voo sobre a água a uma distância da costa correspondente a mais de 30 minutos de tempo de voo à velocidade de cruzeiro normal ou a 50 milhas náuticas, se esta distância for menor, deve calcular os riscos de vida para os ocupantes do helicóptero em caso de amaragem forçada e, nessa base, determinar o transporte de:

1) Equipamento para transmissão de sinais de emergência;

2) Barcos salva-vidas em número suficiente para transportar todas as pessoas a bordo, arrumados de modo a facilitar a sua rápida utilização em caso de emergência; e

3) Equipamento de salvamento para proporcionar meios de sobrevivência, conforme adequado para o voo programado;

d) O piloto-comandante deve calcular os riscos de vida para os ocupantes do helicóptero em caso de amaragem forçada ao decidir do uso dos coletes salva-vidas previstos na alínea a) por todos os ocupantes.

**NCO.IDE.H.180 Equipamento de sobrevivência**

Os helicópteros que efetuam voos sobre áreas em que seja especialmente difícil realizar operações de busca e salvamento devem dispor dos dispositivos de sinalização e do equipamento de salvamento, incluindo meios de sobrevivência, adequados para a área sobrevoada.

**NCO.IDE.H.185 Todos os helicópteros em voos sobre a água – amaragem forçada**

Os helicópteros que efetuam voos sobre a água em ambiente hostil e a uma distância da costa superior a 50 milhas náuticas devem:

a) Ser concebidos para aterragem na água de acordo com o código de aeronavegabilidade pertinente;

b) Estar certificados para amaragem forçada de acordo com o código de aeronavegabilidade pertinente; ou

c) Dispor de equipamento de flutuação de emergência.

**NCO.IDE.H.190 Equipamento de radiocomunicações**

a) Quando exigido pelo espaço aéreo sobrevoado, os helicópteros devem dispor de equipamento de radiocomunicações que permita estabelecer comunicações bidirecionais com as estações aeronáuticas e nas frequências necessárias para cumprir os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo;

b) O equipamento de radiocomunicações, se prescrito na alínea a), deve assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica de 121,5 MHz;

c) Caso seja necessário dispor de várias unidades de equipamento de comunicações, estas devem ser independentes umas das outras de modo que uma avaria numa delas não afete o funcionamento das restantes;

d) Caso seja exigido um sistema de radiocomunicações para além do sistema de intercomunicadores da tripulação de voo previsto na subsecção NCO.IDE.H.135, os helicópteros devem estar equipados com um botão de transmissão nos comandos de voo de cada piloto e/ou membro da tripulação no seu posto.

**NCO.IDE.H.195 Equipamento de navegação**

a) Os helicópteros que operem em rotas que não possam ser navegadas por referências visuais terrestres devem dispor de equipamento de navegação que lhes permita proceder de acordo com:

1) O plano de voo ATS, quando aplicável; e

2) Os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo;

▼M1

b) Os helicópteros devem dispor de equipamento de navegação suficiente para assegurar que, em caso de avaria de um dos elementos do equipamento em qualquer fase do voo, o restante equipamento permite uma navegação segura em conformidade com a alínea a) ou a tomada de medidas de contingência adequadas em condições de segurança;

c) Os helicópteros que realizam voos em que se preveja uma aterragem IMC devem dispor de equipamento de navegação capaz de fornecer guiamento até um ponto que permita uma aterragem visual. O equipamento deve poder fornecer guiamento para todos os aeródromos em que esteja previsto aterrar em IMC e para todos os aeródromos alternativos designados.

**NCO.IDE.H.200 Equipamento de transponder**

Quando exigido pelas regras aplicáveis ao espaço aéreo sobrevoado, os helicópteros devem estar equipados de um *transponder* de radar de vigilância secundário (SSR) com todas as capacidades necessárias.

*SECÇÃO 3*

***Planadores***

**NCO.IDE.S.100 Instrumentos e equipamento – disposições gerais**

a) Os instrumentos e equipamento exigidos pela presente subparte devem ser aprovados em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, caso sejam:

1) Utilizados pela tripulação de voo para controlar a trajetória de voo;

2) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCO.IDE.S.145;

3) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCO.IDE.S.150; ou

4) Instalados no planador;

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

1) Lanternas;

2) Relógio de precisão;

3) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;

c) Os instrumentos e equipamento não exigidos pela presente subparte e qualquer outro equipamento não exigido por outros anexos, mas que sejam transportados a bordo, devem cumprir as seguintes regras:

1) A tripulação de voo não deve utilizar a informação fornecida por estes instrumentos ou equipamento para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008; e

2) Os instrumentos e equipamento não devem afetar a aeronavegabilidade do planador, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento;

d) Os instrumentos e equipamento devem ser facilmente utilizáveis ou acessíveis a partir do posto do tripulante de voo que necessita de os usar;

e) Todo o equipamento de emergência obrigatório deve ser facilmente acessível para uso imediato.

▼M1

**NCO.IDE.S.105 Equipamento mínimo de voo**

Em caso de avaria ou na falta de algum dos instrumentos, elementos do equipamento ou funções do planador requeridos para o voo previsto, este não pode ser iniciado, salvo se:

a) O planador for operado em conformidade com a MEL, quando estabelecida; ou

b) O planador dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

**NCO.IDE.S.115 Operações VFR – Instrumentos de voo e de navegação**

a) Os planadores que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

   1) Direção magnética, no caso dos planadores motorizados;

   2) Hora, em horas, minutos e segundos;

   3) Altitude de pressão; e

   4) Velocidade do ar indicada;

b) Os planadores que realizam operações em condições que não permitem manter a trajetória de voo desejada sem recurso a um ou mais instrumentos adicionais devem, além dos equipamentos referidos na alínea a), estar equipados com um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

   1) Velocidade vertical;

   2) Atitude ou voltas e deslizamento; e

   3) Direção magnética.

**NCO.IDE.S.120 Voo em condições de nebulosidade – instrumentos de voo e de navegação**

Os planadores que efetuam voos em condições de nebulosidade devem estar equipados com um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

a) Direção magnética;

b) Hora, em horas, minutos e segundos;

c) Altitude de pressão;

d) Velocidade do ar indicada;

e) Velocidade vertical; e

f) Atitude ou voltas e deslizamento.

**NCO.IDE.S.125 Assentos e sistemas de retenção**

a) Os planadores devem estar equipados com:

   1) Um assento para cada pessoa a bordo; e

   2) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada assento, de acordo com o AFM;

b) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem ter um único ponto de libertação.

▼M1

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

Os planadores operados a altitudes de pressão superiores a 10 000 pés devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade de transporte de oxigénio suficiente para:

a) A tripulação durante qualquer período superior a 30 minutos, sempre que a altitude de pressão se situe entre 10 000 pés e 13 000 pés; e

b) Toda a tripulação e passageiros sempre que a altitude de pressão seja superior a 13 000 pés.

**NCO.IDE.S.135 Voos sobre a água**

O piloto-comandante de um planador operado sobre a água deve calcular os riscos de vida para os ocupantes em caso de amaragem forçada e, nessa base, determinar o transporte de:

a) Um colete salva-vidas ou equipamento individual de flutuação equivalente para cada pessoa a bordo, que deve ser usado ou arrumado num local facilmente acessível a partir do assento da pessoa a quem se destina;

b) Um transmissor localizador de emergência (ELT) ou uma radiobaliza de localização pessoal (PLB), transportados por um tripulante ou por um passageiro, com capacidade para transmitir simultaneamente nas frequências de 121,5 MHz e de 406 MHz; e

c) Equipamento para transmissão de sinais de emergência, durante a realização de voos:

   1) Sobre a água a uma distância da costa superior à distância de descida em voo planado; ou

   2) Cuja trajetória de descolagem ou de aproximação esteja disposta sobre a água de tal forma que, em caso de incidente, exista uma probabilidade de amaragem forçada.

**NCO.IDE.S.140 Equipamento de sobrevivência**

Os planadores que efetuam voos sobre áreas em que seja especialmente difícil realizar operações de busca e salvamento devem dispor dos dispositivos de sinalização e do equipamento de salvamento adequados para a zona sobrevoada.

**NCO.IDE.S.145 Equipamento de radiocomunicações**

a) Os planadores devem dispor de equipamento de radiocomunicações que permita estabelecer comunicações bidirecionais com as estações aeronáuticas e nas frequências necessárias para cumprir os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo;

b) O equipamento de radiocomunicações, se prescrito na alínea a), deve assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica de 121,5 MHz.

**NCO.IDE.S.150 Equipamento de navegação**

Os planadores devem dispor de equipamento de navegação necessário para proceder de acordo com:

a) O plano de voo ATS, quando aplicável; e

b) Os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.

**NCO.IDE.S.155 Equipamento de transponder**

Quando exigido pelas regras aplicáveis ao espaço aéreo sobrevoado, os planadores devem estar equipados de um *transponder* de radar de vigilância secundário (SSR) com todas as capacidades necessárias.

▼M1

*SECÇÃO 4*

***Balões***

**NCO.IDE.B.100 Instrumentos e equipamento – disposições gerais**

a) Os instrumentos e equipamento exigidos pela presente subparte devem ser aprovados em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, caso sejam:

1) Utilizados pela tripulação de voo para determinar a trajetória de voo;

2) Utilizados para cumprir o disposto na subsecção NCO.IDE.B.145; ou

3) Instalados no balão;

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

1) Lanternas;

2) Relógio de precisão;

3) Estojo de primeiros socorros;

4) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;

c) Os instrumentos e equipamento não exigidos pela presente subparte e qualquer outro equipamento não exigido por outros anexos, mas que sejam transportados a bordo, devem cumprir as seguintes regras:

1) A informação fornecida por estes instrumentos ou equipamento não deve ser usada pela tripulação de voo para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008; e

2) Os instrumentos e equipamento não devem afetar a aeronavegabilidade do balão, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento;

d) Os instrumentos e equipamento devem ser facilmente utilizáveis ou acessíveis a partir do posto do tripulante de voo que necessita de os usar;

e) Todo o equipamento de emergência obrigatório deve ser facilmente acessível para uso imediato.

**NCO.IDE.B.105 Equipamento mínimo de voo**

Em caso de avaria ou na falta de algum dos instrumentos, elementos do equipamento ou funções do balão requeridos para o voo previsto, este não pode ser iniciado, salvo se:

a) O balão for operado em conformidade com a MEL, quando estabelecida; ou

b) O balão dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

**NCO.IDE.B.110 Luzes**

Os balões que realizam voos noturnos devem estar equipados com:

a) Luzes de posição;

b) Um meio para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamento essenciais à segurança operacional do balão;

c) Uma lanterna; e

d) No caso dos dirigíveis de ar quente:

1) Uma luz de aterragem; e

2) Uma luz anticolisão.

▼M1

**NCO.IDE.B.115 Operações VFR – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado**

Os balões que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados com:

a) Um indicador da direção de deriva; e

b) Um dispositivo de medição e indicação do seguinte:

1) Hora, em horas, minutos e segundos;

2) Velocidade vertical, quando previsto no AFM; e

3) Altitude de pressão, quando previsto no AFM, para cumprir os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo ou para controlar a altitude devido a utilização de oxigénio.

**NCO.IDE.B.120 Estojo de primeiros socorros**

a) Os balões devem estar equipados com um estojo de primeiros socorros;

b) O estojo de primeiros socorros deve:

1) Ser facilmente acessível; e

2) Ser renovado regularmente.

**NCO.IDE.B.121 Oxigénio suplementar**

Os balões operados a altitudes de pressão superiores a 10 000 pés devem estar equipados com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade de transporte de oxigénio suficiente para:

a) A tripulação durante qualquer período superior a 30 minutos, sempre que a altitude de pressão se situe entre 10 000 pés e 13 000 pés; e

b) Toda a tripulação e passageiros, sempre que a altitude de pressão seja superior a 13 000 pés.

**NCO.IDE.B.125 Extintores de incêndio portáteis**

a) Os balões devem estar equipados com, pelo menos, um extintor de incêndio portátil, se requerido pelas especificações de certificação aplicáveis;

b) O tipo e a quantidade de agentes extintores devem ser adequados ao tipo de incêndio suscetível de ocorrer no balão onde se preveja usar o extintor e minimizar o risco de concentração de gases tóxicos para os seus ocupantes.

**NCO.IDE.B.130 Voos sobre a água**

O piloto-comandante de um balão que efetua voos sobre a água deve calcular os riscos de vida para os ocupantes em caso de amaragem forçada e, nessa base, determinar o transporte de:

a) Um colete salva-vidas ou equipamento individual de flutuação equivalente, respetivamente para cada pessoa ou criança com menos de dois anos de idade transportada a bordo, que deve ser usado e arrumado num local facilmente acessível a partir do lugar da pessoa a quem se destina;

b) Se transportar mais de seis pessoas, um transmissor localizador de emergência (ELT) com capacidade para transmitir simultaneamente nas frequências de 121,5 MHz e de 406 MHz;

▼M1

c) Se transportar até 6 pessoas, um ELT ou uma radiobaliza de localização pessoal (PLB), transportados por um tripulante ou por um passageiro, com capacidade para transmitir simultaneamente nas frequências de 121,5 MHz e de 406 MHz; e

d) Equipamento para transmissão de sinais de emergência.

**NCO.IDE.B.135 Equipamento de sobrevivência**

Os balões que efetuam voos sobre áreas em que seja especialmente difícil realizar operações de busca e salvamento devem dispor dos dispositivos de sinalização e do equipamento de salvamento adequados para a zona sobrevoada.

**NCO.IDE.B.140 Equipamento diverso**

a) Os balões devem estar equipados com luvas de proteção para cada tripulante;

b) Os balões de ar quente e os balões mistos devem estar equipados com:

1) Uma fonte alternativa de ignição;

2) Um dispositivo de medição e indicação da quantidade de combustível;

3) Uma manta corta-fogo ou uma capa resistente ao fogo; e

4) Um cabo de suspensão com, pelo menos, 25 m de comprimento.

c) Os balões a gás devem estar equipados com uma faca.

**NCO.IDE.B.145 Equipamento de radiocomunicações**

a) Quando exigido pelo espaço aéreo sobrevoado, os balões devem dispor de equipamento de radiocomunicações que permita estabelecer comunicações bidirecionais com as estações aeronáuticas e nas frequências necessárias para cumprir os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo;

b) O equipamento de radiocomunicações, se prescrito na alínea a), deve assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica de 121,5 MHz.

**NCO.IDE.B.150 Equipamento de transponder**

Quando exigido pelas regras aplicáveis ao espaço aéreo sobrevoado, os balões devem estar equipados de um *transponder* de radar de vigilância secundário (SSR) com todas as capacidades necessárias.