Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2025/133

29.1.2025

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2025/133 DA COMISSÃO

de 28 de janeiro de 2025

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que respeita às operações não comerciais realizadas segundo as regras de voo visual com giroplanos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ([1]), nomeadamente o artigo 31.º, n.º 1, alínea a),

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([2]) estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas das aeronaves, tal como previsto no Regulamento (UE) 2018/1139.

(2) Estão a entrar no mercado da União Europeia novos tipos de giroplanos com uma massa máxima à descolagem superior a 600 kg. Prevê-se que estas aeronaves participem apenas em operações não comerciais realizadas segundo as regras de voo visual (VFR). Embora estas aeronaves sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, atualmente não são abrangidas pelo Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(3) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, por conseguinte, ser alterado a fim de assegurar a existência de regras adequadas e apropriadas da União Europeia para a operação segura de giroplanos, que garantam a aplicação uniforme e o cumprimento dos requisitos essenciais referidos no artigo 29.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

(4) A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação elaborou um projeto de ato de execução, que apresentou à Comissão Europeia juntamente com o Parecer n.º 04/2024 ([3]), em conformidade com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.

(5) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído nos termos do artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:

   a) No n.º 1, o termo «helicópteros» é substituído pelo termo «aeronaves de asas rotativas»;

([1]) JO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
([2]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).
([3]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024.

b) É inserido o seguinte n.º 8:

«8. O presente regulamento não se aplica às seguintes operações realizadas com giroplanos:

a) Operações comerciais, à exceção das operações especificadas no artigo 6.º, n.º 4-A;

b) Operações realizadas de acordo com as regras de voo por instrumentos.»;

2) No artigo 2.º, é aditado o seguinte ponto 15):

«15) "Giroplano", um tipo de aeronave de asas rotativas, cuja sustentação em voo se obtém devido a reações aerodinâmicas sobre até dois rotores que giram livremente em torno de eixos aproximadamente verticais.»;

3) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte n.º 4.°-A:

«4-A. Os operadores de giroplanos envolvidos em operações não comerciais realizadas segundo regras de voo visual devem operar a aeronave em conformidade com o disposto no anexo VII.»;

b) No n.º 5, alínea b), o termo «helicópteros» é substituído pelo termo «aeronave de asas rotativas»;

4) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

No n.º 3, alíneas a) e b), o termo «helicópteros» é substituído pelo termo «aeronaves de asas rotativas»;

5) O anexo I (Definições dos termos usados nos anexos II a IX) e o anexo VII (parte NCO) são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Entrada em vigor e aplicabilidade

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

É aplicável a partir de 18 de fevereiro de 2026.

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

Feito em Bruxelas, em 28 de janeiro de 2025.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

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

1) O anexo I (Definições dos termos usados nos anexos II a IX) é alterado do seguinte modo:

   a) Na definição 30, são inseridos os termos «ou giroplanos» após o termo «aviões»;

   b) Na definição 69, alínea a), subalínea ii), onde se lê «do helicóptero» passa a ler-se «da aeronave de asas rotativas»;

   c) Na definição 82, alínea b), onde se lê «do helicóptero» passa a ler-se «da aeronave de asas rotativas».

2) O anexo VII (Parte NCO) é alterado do seguinte modo:

   a) A secção NCO.GEN.115 passa a ter a seguinte redação:

   «NCO.GEN.115 Rolagem de aviões ou de giroplanos

   Só é permitido efetuar operações de rolagem de aviões ou giroplanos 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 ou de giroplanos;

      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 de controlo do tráfego aéreo, fraseologia e procedimentos; e

      4) Estiver apta a cumprir as normas operacionais requeridas para a segurança da circulação do avião ou do giroplano no aeródromo.»;

   b) O título da secção NCO.OP.120 passa a ter a seguinte redação:

   «**NCO.OP.120 Procedimentos de atenuação do ruído**»;

   c) O título da secção NCO.OP.125 passa a ter a seguinte redação:

   «**NCO.OP.125 Abastecimento de combustível/energia e óleo**»;

   d) O título da secção NCO.OP.155 passa a ter a seguinte redação:

   «NCO.OP.155 Consumo de tabaco a bordo»

   e) O título da secção NCO.OP.175 passa a ter a seguinte redação:

   «**NCO.OP.175 Condições de descolagem**»;

   f) É aditada uma nova secção NCO.OP.207, com a seguinte redação:

   «NCO.OP.207 Condições de aproximação e aterragem — giroplanos

   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 que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação, uma aterragem ou uma aproximação falhada em segurança.»;

   g) Na subparte D, o título da secção 2 passa a ter a seguinte redação:

   «SECÇÃO 2 — AERONAVES DE ASAS ROTATIVAS»

   h) Na secção NCO.IDE.H.100, na alínea a), ponto 4), onde se lê «no helicóptero» passa a ler-se «na aeronave de asas rotativas», e na alínea c), ponto 2), onde se lê «do helicóptero» passa a ler-se «da aeronave de asas rotativas»;

   i) A secção NCO.IDE.H.105 passa a ter a seguinte redação:

   «NCO.IDE.H.105 Equipamento mínimo de voo

   Em caso de avaria ou na falta de algum dos instrumentos, elementos do equipamento ou funções da aeronave de asas rotativas requeridos para o voo previsto, este não pode ser iniciado, salvo se:

   a) A aeronave de asas rotativas for operada em conformidade com a MEL, quando estabelecida; ou

b) A aeronave de asas rotativas dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.»;

j) A secção NCO.IDE.H.115 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.IDE.H.115 Luzes

As aeronaves de asas rotativas que realizam voos noturnos devem estar equipadas com:

a) Sistemas de luzes anticolisão;

b) Luzes de navegação/posição;

c) Uma luz de aterragem;

d) Uma luz gerada pelo sistema elétrico da aeronave para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamento essenciais à segurança operacional do aparelho;

e) Uma luz gerada pelo sistema elétrico da aeronave, 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 a aeronave de asas rotativas for anfíbia.»;

k) A secção NCO.IDE.H.120 é alterada do seguinte modo:

i) Na alínea a), onde se lê «Os helicópteros que realizam operações VFR diurnas devem estar equipados» passa a ler-se «As aeronaves de asas rotativas que realizam operações VFR diurnas devem estar equipadas»;

ii) Na alínea b), o proémio passa a ter a seguinte redação:

«b) As aeronaves de asas rotativas 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 equipadas com:»;

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

«c) As aeronaves de asas rotativas 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 equipadas 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.»;

l) Na secção NCO.IDE.H.135, onde se lê «Os helicópteros operados por mais de um tripulante de voo devem estar equipados» deve ler-se «As aeronaves de asas rotativas operadas por mais de um tripulante de voo devem estar equipadas»;

m) A secção NCO.IDE.H.140 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.IDE.H.140 Assentos, cintos de segurança, sistemas de retenção e dispositivos de retenção para crianças

a) As aeronaves de asas rotativas devem estar equipadas com:

1) Um assento ou beliche para cada pessoa a bordo com 24 meses ou mais, ou posto para cada membro da tripulação ou técnico especializado a bordo;

2) Um cinto de segurança em cada assento de passageiro e cintos de retenção para cada beliche, bem como dispositivos de retenção para cada posto;

3) No caso das aeronaves de asas rotativas 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 24 meses ou mais;

4) Um dispositivo de retenção para cada criança com menos de 24 meses; 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.»;

n) Na secção NCO.IDE.H.145, alínea a), onde se lê «Os helicópteros devem estar equipados» passa a ler-se «As aeronaves de asas rotativas devem estar equipadas»;

o) A secção NCO.IDE.H.155 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.IDE.H.155 Oxigénio suplementar — aeronaves de asas rotativas não pressurizadas

As aeronaves de asas rotativas não pressurizadas que realizam operações em que é necessário fornecer oxigénio, em conformidade com a secção NCO.OP.190, devem estar equipadas com aparelhos de armazenamento e distribuição de oxigénio com capacidade para armazenar e distribuir as quantidades de oxigénio requeridas.»

p) Na secção NCO.IDE.H.160, a frase introdutória da alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) As aeronaves de asas rotativas, à exceção dos helicópteros ELA 2, devem estar equipadas com, pelo menos, um extintor de incêndio portátil:»;

q) Na secção NCO.IDE.H.165, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«As zonas da fuselagem da aeronave de asas rotativas destinadas à entrada de equipas de salvamento numa situação de emergência, quando assinaladas, devem sê-lo como indicado na figura 1.»;

r) A secção NCO.IDE.170 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.IDE.H.170 Transmissor localizador de emergência (ELT)

a) As aeronaves de asas rotativas certificadas para uma configuração operacional máxima superior a seis lugares para passageiros devem estar equipadas 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) As aeronaves de asas rotativas certificadas para uma configuração operacional máxima até seis lugares para passageiros, inclusive, devem estar equipadas com um ELT(S) ou uma radiobaliza de localização pessoal (PLB), transportados por um tripulante ou por um passageiro, ou com um ELT automático.

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.»;

s) A secção NCO.IDE.H.175 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.IDE.H.175 Voos sobre a água

a) As aeronaves de asas rotativas devem estar equipadas com um colete salva-vidas ou equipamento individual de flutuação equivalente respetivamente para cada criança com menos de dois 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 para além da distância em voo planado da costa em que, em caso de falha do motor crítico, não tenham capacidade para manter o nível do voo; ou

3) 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

4) 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;

c) O piloto-comandante de uma aeronave de asas rotativas operada 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 da aeronave em caso de amaragem forçada e, nessa base, determinar o transporte de:

1) Equipamento para transmissão de sinais de socorro;

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 da aeronave de asas rotativas em caso de amaragem forçada, ao decidir do uso dos coletes salva-vidas previstos na alínea a) por todos os ocupantes.»;

t) Na secção NCO.IDE.H.180, onde se lê «Os helicópteros» passa a ler-se «As aeronaves de asas rotativas»;

u) A secção NCO.IDE.H.185 passa a ter a seguinte redação:

«**NCO.IDE.H.185 Todas as aeronaves de asas rotativas em voos sobre a água — amaragem forçada**

As aeronaves de asas rotativas que efetuam voos sobre a água em ambiente hostil a mais de 50 milhas náuticas de terra:

a) Foram concebidas para aterragem na água em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis; ou

b) Foram certificadas para amaragem forçada de acordo com as especificações de certificação aplicáveis; ou

c) Dispõem de equipamento de flutuação de emergência.»;

v) A secção NCO.IDE.H.190 passa a ter a seguinte redação:

«**NCO.IDE.H.190 Equipamento de radiocomunicações**

a) Quando exigido pelo espaço aéreo sobrevoado, as aeronaves de asas rotativas 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 secção NCO.IDE.H.135, as aeronaves de asas rotativas devem estar equipadas com um botão de transmissão nos comandos de voo de cada piloto e/ou membro da tripulação no seu posto.»;

w) Na secção NCO.IDE.H.200, onde se lê «os helicópteros devem estar equipados» passa a ler-se «as aeronaves de asas rotativas devem estar equipadas»;

y) É aditada uma nova secção NCO.SPEC.172, com a seguinte redação:

«**NCO.SPEC.172 Desempenho e critérios operacionais — giroplanos**

No caso dos voos realizados a uma altura inferior a 150 m (500 pés) sobre zonas pouco povoadas, com giroplanos que não tenham capacidade para manter o nível do voo em caso de falha de um motor crítico, o piloto-comandante deve ter:

a) Estabelecido procedimentos operacionais que minimizem as consequências de uma falha de motor; e

b) Informado todos os tripulantes e técnicos especializados a bordo sobre os procedimentos a aplicar em caso de aterragem forçada.».