

**Anexos ao projecto de regulamento da Comissão
sobre «Operações Aéreas - OPS»**

ANEXO I

DEFINIÇÕES DOS TERMOS UTILIZADOS NOS ANEXOS II-VIII

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
 - «Distância disponível para aceleração - paragem (ASDA)», o comprimento disponível da pista para a corrida de descolagem acrescido da área de paragem, se esta for declarada disponível pelo Estado do aeródromo e tiver capacidade de sustentar a massa do avião nas condições de operação prevaletentes;
 - «Meios de conformidade aceitáveis (AMC)», normas não vinculativas adoptadas pela Agência para ilustrar os meios que estabelecem a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução;
 - «Lista de procedimentos de aceitação de mercadorias perigosas», a lista utilizada para auxiliar a verificação externa de volumes de mercadorias perigosas e os documentos associados, para se determinar o cumprimento dos requisitos aplicáveis;
 - «Aeródromo adequado», um aeródromo que permite a operação de uma aeronave, tendo em conta os requisitos de desempenho aplicáveis e as características da pista;
 - Para efeitos da classificação dos passageiros:
 - a) «adulto», uma pessoa com idade igual ou superior a 12 anos;
 - b) «criança», uma pessoa com idade igual ou superior a 2 anos mas inferior a 12 anos; e
 - c) «bebé», uma pessoa com menos de 2 anos de idade;
 - «Avião», uma aeronave mais pesada que o ar, com motor e asas fixas, cuja sustentação em voo se obtém devido a reacções aerodinâmicas do ar contra as suas asas;
 - «Voo com sistema de visão nocturna (NVIS)», no caso de operações NVIS, a parte do voo de acordo com as regras de voo visual (VFR) executada durante a noite com um membro da tripulação usando óculos de visão nocturna (NVG);
 - «Aeronave», qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar contra a superfície terrestre.
 - «Meios alternativos de conformidade», meios que propõem uma alternativa aos meios de conformidade aceitáveis existentes ou meios que propõem novos meios para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, relativamente aos quais não foram adoptados meios de conformidade aceitáveis pela Agência;
 - «Anti-gelo», no caso de procedimentos no solo, um procedimento de protecção contra a formação de geada ou gelo e contra a acumulação de neve nas superfícies tratadas de uma aeronave por um determinado período de tempo (tempo de protecção);
 - «Balão», aeronave menos pesada do que o ar, não propulsionada por motor, que se mantém em voo através da utilização de gás ou de um queimador de bordo;

Anexo I «Definições dos termos usados nos Anexos II-VIII»

- «Membro da tripulação de cabina», uma pessoa não pertencente à tripulação técnica ou de voo, qualificada para exercer funções relacionadas com a segurança dos passageiros e do voo durante as operações;
- «Aproximação de categoria I (CAT I)», a aproximação e aterragem de precisão por instrumentos, com um sistema de aterragem por instrumentos (ILS), um sistema de aterragem por microondas (MLS), um sistema de aterragem GLS (baseado num sistema global terrestre aumentado de navegação por satélite (GNSS/GBAS)), um radar de aproximação de precisão (PAR) ou GNSS com um sistema de navegação por satélite de informação aumentada (SBAS) com uma altura de decisão (DH) não inferior a 60 m (200 pés) e com um alcance visual de pista (RVR) não inferior a 550 m para os aviões e a 500 m para os helicópteros;
- «Aproximação de categoria II (CAT II)», a aproximação e aterragem de precisão por instrumentos, com sistema ILS ou MLS com:
 - a) uma DH inferior a 60 m (200 pés), mas não inferior a 30 m (100 pés); e
 - b) um RVR igual ou superior a 300 m;
- «Aproximação de categoria III, A (CAT IIIA)», a aproximação e aterragem de precisão por instrumentos, com sistema ILS ou MLS com:
 - a) uma DH inferior a 30 m (100 pés); e
 - b) um RVR igual ou superior a 200 m.
- «Aproximação de categoria III, B (CAT IIIB)», a aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com sistema ILS ou MLS com:
 - a) uma DH inferior a 30 m (100 pés), ou sem DH; e
 - b) um RVR inferior a 200 m, mas não inferior a 75 m;
- «Helicópteros de categoria A», os helicópteros multimotores, concebidos com características de separação de motores e sistemas, de acordo com as normas de aeronavegabilidade aplicáveis, capazes de executar operações através dos dados de descolagem e aterragem baseados no conceito de falha do motor crítico, assegurando uma área à superfície e uma capacidade de desempenho adequadas para manter a continuidade do voo ou a descolagem interrompida em segurança no caso de falha de um motor;
- «Helicópteros de categoria B», os helicópteros monomotores ou multimotores que não cumprem todos os requisitos da categoria A. Os helicópteros de categoria B não têm capacidade garantida para manter a continuidade do voo em caso de falha de motor, sendo de assumir a necessidade de executar uma aterragem não programada;
- «Especificações de certificação», normas técnicas adoptadas pela Agência para demonstrar o cumprimento dos requisitos essenciais dos Anexos I, IV e Va do Regulamento (CE) n.º 216/2008;
- «Circuito de aproximação por instrumentos (Circling)», a fase visual de uma aproximação por instrumentos para conduzir a aeronave à posição de aterragem numa pista/FATO situada num local não adequado para aproximação directa;
- «Espaço livre de obstáculos», uma área rectangular no solo ou em água, controlada pela autoridade competente, seleccionada ou preparada para que um avião possa realizar uma parte da sua descolagem inicial até uma determinada altitude;

Anexo I «Definições dos termos usados nos Anexos II-VIII»

- «Tecto de nuvens» a altura a que se encontra a base da mais baixa camada de nuvens observada ou prevista nas proximidades de um aeródromo ou local de operação ou numa determinada área de operações, normalmente medida acima da elevação do aeródromo ou, no caso de operações no mar, acima do nível do mar;
- «Código partilhado», um acordo através do qual um operador atribui o respectivo código a um voo operado por outro operador, vendendo e emitindo bilhetes para esse mesmo voo;
- «Área congestionada», relativamente a uma cidade, vila ou povoação, qualquer área utilizada em grande parte para fins residenciais, comerciais ou de lazer;
- «Pista contaminada», a pista pavimentada em que mais de 25 % da sua área, dentro do comprimento e largura requeridos, se verifique uma das seguintes circunstâncias:
 - a) camada de água superficial com mais de 3 mm de profundidade, neve solta ou mistura de neve e água equivalente a mais de 3 mm de profundidade de água;
 - b) neve compactada até ficar numa massa sólida resistente a mais compressão e que se manterá unida ou quebrará se apanhada (neve compacta); ou
 - c) gelo, incluindo gelo molhado.
- «Combustível de contingência», o combustível necessário para fazer face a factores imprevistos que possam exercer influência no consumo de combustível até ao aeródromo de destino;
- «Aproximação final em descida contínua (CDFA)», uma técnica, coerente com os procedimentos de aproximação estabilizada, que consiste em efectuar o segmento de aproximação final de um procedimento 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 a um ponto aproximadamente 15 m (50 pés) acima da soleira da pista de aterragem ou ao ponto em que a manobra de arredondamento deverá começar para o tipo de aeronave utilizada;
- «Visibilidade meteorológica convertida (CMV)», um valor (equivalente a um RVR) que deriva da visibilidade meteorológica comunicada;
- «Membro da tripulação», uma pessoa designada por um operador para desempenhar funções numa aeronave;
- «Fases críticas de voo», no caso de se tratar de aviões, a corrida de descolagem, a trajectória de descolagem do voo, a aproximação final, a aproximação falhada, a aterragem, incluindo a corrida de aterragem, e quaisquer outras fases de voo a determinar pelo piloto em comando ou pelo comandante;
- «Fases críticas de voo», no caso de se tratar de helicópteros, a rolagem, o voo estacionário, a descolagem, a aproximação final, a aproximação falhada, a aterragem e quaisquer outras fases de voo a determinar pelo piloto em comando ou pelo comandante;
- «Pista húmida», uma pista em que a humidade não lhe confere aspecto brilhante, embora não se encontre totalmente seca;
- «Mercadorias perigosas», os artigos ou substâncias passíveis de apresentar riscos para a saúde, segurança, bens ou o ambiente, que se encontram descritos na lista

Anexo I «Definições dos termos usados nos Anexos II-VIII»

de mercadorias perigosas das Instruções Técnicas ou que estão classificados de acordo com tais instruções;

- «Acidente com mercadoria perigosa», uma ocorrência associada e relacionada com o transporte de mercadoria perigosa por ar, da qual resultem ferimentos graves ou mortais ou danos materiais significativos.
- «Incidente com mercadoria perigosa», uma ocorrência, que não um acidente com mercadoria perigosa, associada e relacionada com o transporte de mercadoria perigosa por ar, ocorrendo não necessariamente a bordo da aeronave, da qual resultem ferimentos, danos materiais, incêndio, derrame, fuga de fluido ou radiação, ou outro indício de que a integridade da embalagem não se manteve nas devidas condições. Integra ainda o conceito de incidente com mercadoria perigosa qualquer ocorrência relacionada com o transporte de mercadorias perigosas que coloque seriamente em risco a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes.
- «Degelo», no caso de procedimentos em terra, um procedimento através do qual o gelo e a neve são removidos de uma aeronave por forma a descontaminar as superfícies.
- «Ponto definido depois da descolagem (DPATO)», o ponto entre a descolagem e a fase inicial de subida antes do qual a capacidade de um helicóptero para continuar o voo de forma segura, com o motor crítico inoperacional, não está garantida, podendo ser necessária uma aterragem forçada;
- «Ponto definido antes da aterragem (DPBL)», o ponto entre a aproximação e a fase de aterragem depois do qual a capacidade de um helicóptero para continuar o voo de forma segura, com um motor crítico inoperacional, não está garantida, podendo ser necessária uma aterragem forçada;
- «Distância DR», a distância horizontal que o helicóptero percorre desde o final da distância disponível para descolagem;
- «Contrato de locação sem tripulação», um contrato entre operadores que estabelece que a aeronave é operada ao abrigo do certificado de operador aéreo (AOC) do locatário;
- «Massa operacional em vazio», a massa total da aeronave pronta para um tipo específico de operação, excluindo todo o combustível utilizável e a massa de tráfego;
- «Pista seca», uma pista que não está nem molhada nem contaminada, incluindo as pistas pavimentadas que foram especialmente preparadas com rugosidades ou pavimento poroso e mantidas de forma a assegurar uma acção de travagem com a mesma eficiência de uma pista seca, mesmo quando haja humidade;
- «Área elevada de aproximação final e de descolagem (FATO elevada)», uma FATO localizada, no mínimo, 3 metros acima da área circundante;
- «Aeródromo alternativo em rota (ERA)», um aeródromo adequado ao longo da rota, que pode ser necessário na fase de planeamento;
- «Sistema de visibilidade melhorada (EVS)», um equipamento electrónico que visualiza uma imagem em tempo real do ambiente externo mediante utilização de sensores de imagem;
- «Área de aproximação final e de 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

Anexo I «Definições dos termos usados nos Anexos II-VIII»

- manobra de descolagem. No caso da sua utilização por helicópteros de classe de desempenho 1, inclui a área disponível para interrupção da descolagem.
- «Controlo dos Parâmetros de Voo (FDM)», a utilização proactiva e não punitiva de parâmetros de voo digitais de operações de rotina para melhorar a segurança da aviação.
 - «Dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD)», um dispositivo de formação que:
 - a) no caso dos aviões, pode ser 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, pode ser 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);
 - «Aeródromo ERA de combustível», um aeródromo alternativo em rota seleccionado para efeitos de redução do combustível de contingência;
 - «Sistema de aterragem GBAS (GLS)», um sistema de aproximação para aterragem que utiliza informações de um sistema global terrestre aumentado de navegação por satélite (GNSS/GBAS) para proporcionar 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.
 - «Pessoal dos serviços de emergência de terra», qualquer membro do serviço de emergência de terra (tais como agentes de polícia, bombeiros, etc.) envolvido nos serviços de emergência médica de helicóptero (HEMS) e cujas tarefas estejam de algum modo relacionadas com operações de helicópteros;
 - «Imobilização», a proibição formal de descolagem de uma aeronave do aeroporto e a tomada de todas as medidas necessárias para esse efeito;
 - «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;
 - «Sistema de aterragem por guiamento frontal (HUDLS)», o conjunto do sistema de bordo que proporciona guiamento frontal ao piloto durante a aproximação e a aterragem e/ou aproximação falhada. Inclui todos os sensores, computadores, fontes de abastecimento energético, indicações e controlos;
 - «Helicóptero», uma aeronave mais pesada do que o ar cuja sustentação em voo se deve principalmente a reacções do ar sobre um ou mais rotores motorizados, que giram em volta de eixos verticais ou quase verticais;
 - «Tripulante de helicóptero usado em operações com guincho (HHO)», um membro da tripulação técnica afecto à operação de um guincho;
 - «Heliplataforma», uma FATO localizada no mar, sobre uma estrutura flutuante ou fixa;
 - «Tripulante HEMS», um membro da tripulação técnica destacado para um voo HEMS para fins de prestar assistência a qualquer pessoa que necessite de cuidados médicos a bordo de um helicóptero e que assiste o piloto durante a missão;

Anexo I «Definições dos termos usados nos Anexos II-VIII»

- «Voo HEMS», um voo realizado por um helicóptero ao abrigo de uma aprovação HEMS, cuja finalidade é facilitar a assistência médica de emergência sempre que seja essencial um transporte rápido e imediato, transportando, para esse fim:
 - a) pessoal médico;
 - b) artigos médicos (equipamento, sangue, órgãos, medicamentos); ou
 - c) pessoas doentes ou feridas e outras pessoas directamente envolvidas.
- «Base de operação HEMS», um aeródromo no qual membros da tripulação HEMS e o helicóptero HEMS podem estar disponíveis para operações HEMS;
- «Local de operação HEMS», um local seleccionado pelo comandante durante um voo HEMS para operações de helicóptero com guincho, aterragem e descolagem;
- «Voo HHO», um voo de helicóptero ao abrigo de uma aprovação HHO, cuja finalidade é facilitar a transferência de pessoas e/ou carga através de um guincho;
- «HHO offshore», um voo de helicóptero ao abrigo de uma aprovação HHO, cuja finalidade é facilitar a transferência de pessoas e/ou carga através de um guincho de ou para uma embarcação ou estrutura numa zona marítima ou no próprio mar;
- «Passageiro HHO», uma pessoa a ser transferida por helicóptero através de um guincho;
- «Local HHO», uma área especificada onde um helicóptero efectua uma transferência por guincho;
- «Tempo de protecção (HoT)», o tempo estimado durante o qual o fluido anticongelante evitará a formação de gelo e geada e a acumulação de neve nas superfícies protegidas (tratadas) de um avião;
- «Ambiente hostil»,
 - a) a área em que:
 - i. não se pode efectuar uma aterragem forçada com segurança porque o terreno é inadequado;
 - ii. os ocupantes do helicóptero não podem ser adequadamente protegidos dos elementos da natureza;
 - iii. a capacidade de busca e salvamento não consistente com o tipo de exposição esperada; ou
 - iv. existe um risco inaceitável de colocar em perigo pessoas ou bens no solo.
 - b) Em todos os casos, as seguintes áreas consideram-se hostis:
 - i. para operações sobre a água, as áreas de alto mar a norte do paralelo 45 N ou a sul do paralelo 45 S, designadas pela autoridade do Estado em causa; e
 - ii. as partes de uma área congestionada que não permitem efectuar uma aterragem forçada com segurança.
- «Ponto de decisão de aterragem», o ponto, durante a fase de aterragem, em que, no caso de ser detectada a falha de uma unidade de potência, é decidido se a aterragem pode ser efectuada com segurança ou se deve ser iniciado um procedimento de interrupção da manobra de aterragem;
- «Distância disponível para aterragem (LDA)», o comprimento de pista declarado pelo Estado do aeródromo como disponível e adequado para a corrida de aterragem de um avião;

Anexo I «Definições dos termos usados nos Anexos II-VIII»

- «Avião terrestre», uma aeronave de asa fixa concebida para descolar e aterrar em terra e que inclui anfíbios operados como aviões terrestres;
- «Operação local com helicóptero», uma operação de transporte aéreo comercial com helicóptero, com massa máxima à descolagem certificada superior a 3 175 kg e capacidade máxima aprovada (MOPSC) igual ou inferior a nove passageiros, em condições diurnas e em rotas navegadas com referências visuais terrestres, conduzida numa área local e geograficamente definida, especificada no manual de operações;
- «Procedimentos com baixa visibilidade (LVP)», os procedimentos aplicados num aeródromo a fim de garantir a operação segura durante aproximações de Categoria I abaixo da norma, de Categoria II distintas da norma e de Categoria II e III, e descolagens com baixa visibilidade;
- «Descolagem com baixa visibilidade (LVTO)», uma descolagem com um RVR inferior a 400 m, mas não inferior a 75 m;
- «Operação de Categoria I abaixo da norma (LTS CAT I)», uma operação de aproximação e aterragem por instrumentos de categoria I, que utiliza uma DH de Categoria I, com um RVR inferior ao normalmente associado à DH aplicável, mas não inferior a 400 m;
- «Capacidade máxima aprovada (MOPSC)», a capacidade máxima de lugares de passageiros de uma dada aeronave, excluindo os lugares da tripulação de voo, utilizada pelo operador e especificada no Manual de Operações. Tomando como base a capacidade máxima operacional estabelecida durante o processo de certificação destinado à emissão do certificado de tipo (TC), do certificado de tipo suplementar (STC) ou à alteração para o TC ou STC, conforme relevante para a aeronave, a MOPSC poderá estabelecer um número igual ou inferior de lugares, dependendo das limitações operacionais;
- «Passageiro médico», uma pessoa com conhecimentos médicos transportada num helicóptero durante um voo HEMS, incluindo, mas não exclusivamente, médicos, enfermeiros e paramédicos;
- «Noite», o período de tempo que decorre desde o fim do crepúsculo civil vespertino até ao princípio do crepúsculo civil matutino, ou qualquer outro período entre o pôr e o nascer do sol eventualmente estabelecido pela autoridade competente, tal como definido pelo Estado-Membro;
- «Óculos de visão nocturna (NVG)», dispositivo tipo capacete, binocular e de intensificação da luz, que permite manter as referências visuais durante a noite;
- «Sistema de visão nocturna (NVIS)», integração de todos os elementos necessários para a utilização segura de NVG durante a operação de um helicóptero. O sistema inclui, no mínimo: NVG, iluminação NVIS, equipamento do helicóptero, formação e aeronavegabilidade permanente;
- «Ambiente não hostil», a área em que:
 - a) se pode efectuar uma aterragem forçada com segurança;
 - b) os ocupantes do helicóptero podem ser devidamente protegidos dos elementos da natureza; e
 - c) a resposta/capacidade dos meios de busca e salvamento são adequados à exposição prevista.

Em qualquer situação, as partes de uma área congestionada com áreas que permitam aterragens forçadas em segurança serão consideradas não hostis;

Anexo I «Definições dos termos usados nos Anexos II-VIII»

- «Operação de aproximação de não precisão (NPA)», uma aproximação por instrumentos, com uma altura mínima de descida (MDH), ou DH 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;
- «Tripulante NVIS», um membro da tripulação técnica destacado para um voo NVIS;
- «Voo NVIS», um voo em condições meteorológicas visuais (VMC) nocturnas, em que a tripulação de voo utiliza NVG num helicóptero com aprovação NVIS;
- «Operações offshore», operações que normalmente sobrevoam extensas áreas marítimas, provenientes ou com destino a locais offshore;
- «Local de operação», um local, que não um aeródromo, escolhido pelo operador, pelo piloto em comando ou pelo comandante para aterragem, descolagem e/ou colocação de carga externa;
- «Operação da classe de desempenho 1», uma operação com um desempenho em que, em caso de falha do motor crítico, o helicóptero é capaz de aterrar dentro da distância disponível para aterragem interrompida ou prosseguir em segurança até uma área de aterragem apropriada, dependendo de quando a falha ocorre;
- «Operação da classe de desempenho 2», operação onde, em caso de falha do motor crítico, existe desempenho suficiente para permitir que o helicóptero prossiga o voo em segurança, excepto quando a falha ocorre no início da manobra de descolagem, ou no final da manobra de aterragem, podendo exigir uma aterragem forçada;
- «Operação da classe de desempenho 3», operação onde, em caso de falha da unidade de potência em qualquer altura durante o voo, uma aterragem forçada pode ser exigida num helicóptero multimotor, mas é exigida no caso de helicópteros com um só motor;
- «Controlo operacional», a responsabilidade pelo início, continuação, conclusão ou desvio de um voo no interesse da segurança;
- «Operação de Categoria II distinta da norma», uma operação de aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com ILS ou MLS até a uma pista em que não se encontra disponível a totalidade ou parte dos elementos do sistema de iluminação para aproximações de precisão de Categoria II, e com:
 - a) uma DH inferior a 60 m (200 pés), mas não inferior a 30 m (100 pés); e
 - b) um RVR igual ou superior a 350 m.
- «Avião com desempenho de classe A», um avião multimotor turbo-hélice com MOPSC superior a nove passageiros ou com massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg e todos os aviões multimotores turbo-reactores;
- «Avião com desempenho de classe B», um avião de propulsão por hélice com MOPSC até nove passageiros e com massa máxima à descolagem inferior ou igual a 5 700 kg;
- «Avião com desempenho de classe C», um avião de motor alternativo com MOPSC superior a nove passageiros ou com massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg;
- «Piloto em comando», o piloto designado como estando em comando e encarregue da condução segura do voo; Nas operações de transporte aéreo comercial, o piloto em comando será designado «comandante»;

Anexo I «Definições dos termos usados nos Anexos II-VIII»

- «Planador motorizado», uma aeronave equipada com um ou mais motores tendo, com os motores inoperantes, as características de um planador;
- «Local de actividade principal», os serviços centrais ou a sede social da empresa onde são exercidas as principais funções financeiras e o controlo operacional das actividades a que se refere o presente regulamento;
- «Atribuição de prioridade nas inspecções na plataforma de estacionamento», a afectação de uma fracção adequada do número total de inspecções efectuadas anualmente na plataforma de estacionamento por ou em nome de uma autoridade competente, como previsto na Parte-AR;
- «Local de interesse público (PIS)», um local utilizado exclusivamente para operações de interesse público;
- «Inspeção da plataforma de estacionamento», a inspeção das aeronaves, das qualificações da tripulação de voo e de cabina e da documentação de voo por forma a verificar a conformidade com os requisitos aplicáveis;
- «Intervalo de rectificação», a duração máxima das operações com equipamento inoperacional;
- «Distância disponível para a interrupção da manobra de descolagem (RTODAH)», o comprimento da área de aproximação final e descolagem declarada disponível e adequada à interrupção da descolagem de helicópteros de classe de desempenho 1;
- «Distância necessária para a interrupção da manobra de descolagem (RTODRH)», a distância horizontal necessária desde o início da descolagem até ao ponto em que o helicóptero cessa de funcionar devido a uma falha no motor e à interrupção da descolagem no ponto de decisão de descolagem;
- «Alcance visual de pista (RVR)», a distância ao longo da qual, na linha central de uma pista, o piloto da aeronave pode ver as marcas de superfície da pista ou as luzes que a delimitam ou identificam a sua linha central;
- «Aterragem forçada segura», a aterragem ou amaragem inevitável com uma razoável expectativa de não causar ferimentos a pessoas dentro da aeronave ou no solo;
- «Planador», uma aeronave sem motor, mais pesada que o ar, cuja sustentação em voo se obtém principalmente devido a reacções aerodinâmicas do ar contra superfícies que permanecem fixas sob determinadas condições de voo;
- «Hidroavião», uma aeronave de asa fixa concebida para descolar e pousar sobre a superfície da água e que inclui anfíbios operados como hidroaviões;
- «Pistas separadas», pistas do mesmo aeródromo que constituem superfícies de aterragem separadas. Estas pistas podem sobrepor-se ou cruzar-se de modo que o bloqueio de uma das pistas não impedirá o tipo previsto de operações na outra pista. Cada pista dispõe de um procedimento de aproximação distinto, baseado numa ajuda de navegação separada;
- «Voo VFR especial», um voo VFR autorizado pelo controlo de tráfego aéreo a operar numa zona de controlo em condições meteorológicas inferiores às condições VMC;
- «Aproximação estabilizada (SAp)», uma aproximação que se efectua de forma controlada e adequada em termos de configuração, energia e controlo da trajectória de voo desde um ponto ou altitude/altura pré-determinados até um

Anexo I «Definições dos termos usados nos Anexos II-VIII»

ponto 50 pés acima da soleira ou do ponto em que a manobra de arredondamento é iniciada, se este for mais alto;

- «Aeródromo alternativo ao de descolagem», um aeródromo no qual uma aeronave possa aterrar, caso isso se torne necessário imediatamente após a descolagem, sendo impossível utilizar o aeródromo de partida;
- «Ponto de decisão de descolagem (TDP)», o ponto, durante a fase de descolagem, em que, no caso de ser detectada a falha de uma unidade de potência, é decidido se a manobra de descolagem pode ser continuada com segurança ou interrompida;
- «Distância disponível para descolagem (TODA)», no caso dos aviões, o comprimento de pista disponível para a corrida de descolagem, acrescido do comprimento disponível livre de obstáculos, se conhecido;
- «Distância disponível para descolagem (TODAH)», no caso dos helicópteros, o comprimento da área de aproximação final e da área de descolagem, mais o comprimento da zona livre do helicóptero (se estipulada) declarada disponível e adequada para os helicópteros completarem a descolagem;
- «Distância necessária para a descolagem (TODRH)», no caso dos helicópteros, a distância horizontal necessária a partir do começo da descolagem e até ao ponto no qual se atinge a velocidade segura de descolagem (V_{TOSS}), uma altura específica sobre a superfície de descolagem e um gradiente positivo de subida, depois de falhar o motor crítico e respectiva detecção no ponto TDP, funcionando os grupos de motores restantes dentro dos limites de utilização aprovados;
- «Trajectória de descolagem do voo», a trajectória vertical e horizontal, com uma falha do motor crítico, a partir de um determinado ponto durante a descolagem até 1 500 pés acima da superfície para os aviões, e até 1 000 pés acima da superfície para os helicópteros;
- «Massa de descolagem», a massa total da aeronave, incluindo todos os bens e pessoas, no início da descolagem de helicópteros e da corrida de descolagem de aviões;
- «Distância disponível para a corrida de descolagem (TORA)», o comprimento de pista que é declarado pelo Estado do aeródromo disponível e adequado para a corrida no solo de um avião a descolar;
- «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 destinadas a ajudar o piloto nas operações HEMS, HHO ou NVIS, que podem exigir a utilização de equipamento de bordo especializado;
- «Instruções Técnicas (TI)», a última edição efectiva das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo o suplemento e qualquer adenda, aprovadas e publicadas pela Organização Internacional da Aviação Civil;
- «Planador com motor fixo (TMG)», uma classe específica de planador motorizado, que tem um motor montado integralmente e não retráctil e uma hélice não retráctil. Deve ser capaz de descolar e ganhar altitude com a sua própria potência em conformidade com o manual de voo;
- «Massa de tráfego», a massa dos passageiros, bagagens e carga, incluindo bagagem de mão com equipamento especializado e eventuais contrapesos;

Anexo I «Definições dos termos usados nos Anexos II-VIII»

- «Voo NVIS sem auxílios», no caso das operações NVIS, a parte do voo VFR executado à noite e sem recurso a NVG;
- «Operador», uma pessoa colectiva ou singular, com ou sem fins lucrativos, ou um organismo oficial com ou sem personalidade jurídica própria;
- « V_1 », a velocidade máxima à descolagem a que o piloto deve tomar a primeira medida para parar o avião na distância disponível para aceleração - paragem. V_1 também diz respeito à velocidade mínima à descolagem, após 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 e na distância de descolagem;
- « V_{EF} », a velocidade a que se assume que o motor crítico falha durante a descolagem;
- «Aproximação visual», a aproximação em que não é realizada, em todo ou em parte, a aproximação por instrumentos, sendo antes executada por meio de referências visuais ao terreno;
- «Contrato de locação com tripulação», um contrato entre operadores que estabelece que a aeronave é operada ao abrigo do certificado de operador aéreo (AOC) do locador;
- «Pista molhada», uma pista cuja superfície está coberta de água ou equivalente, em menor proporção do que na pista contaminada, ou cuja humidade existente é capaz de provocar efeitos reflectores, mas sem que haja acumulação de água em áreas significativas.

ANEXO II

REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS AUTORIDADES RELATIVAMENTE ÀS OPERAÇÕES AÉREAS

PARTE-AR

AR.GEN.005 Âmbito

A presente Parte estabelece os requisitos do sistema de gestão e administração aplicáveis à Agência e aos Estados-Membros para a implementação e execução do Regulamento (CE) n.º 216/2008 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e respectivas regras de execução.

SUBPARTE GEN — REQUISITOS GERAIS

Secção 1 — Generalidades

AR.GEN.115 Documentação de supervisão

A autoridade competente deverá disponibilizar todos os actos legislativos, normas, regras, publicações técnicas e documentos conexos a todo o pessoal relevante, por forma a permitir-lhes desempenharem as suas tarefas e cumprirem as suas responsabilidades.

AR.GEN.120 Meios de conformidade

- a) A Agência deverá desenvolver Meios de Conformidade Aceitáveis (AMC) que poderão ser usados para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008¹ e respectivas regras de execução. O cumprimento dos AMC significa que estão cumpridos os requisitos conexos das regras de execução.
- b) Os meios alternativos de conformidade podem ser usados para estabelecer a conformidade com as regras de execução.
- c) A autoridade competente deverá estabelecer um sistema para avaliar de forma consistente se todos os meios alternativos de conformidade utilizados por si própria ou pelas organizações ou pessoas que se encontram sob a sua supervisão permitem estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução.
- d) A autoridade competente deverá avaliar todos os meios alternativos de conformidade propostos por uma organização em conformidade com a alínea b) da OR.GEN.120, analisando, para esse efeito, a documentação fornecida e, se necessário, inspeccionando a organização em causa.

¹ 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 Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE. *JO L 79, 19.3.2008, p. 1*, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, *JO L 309, 24.11.2009, p. 51*.

Sempre que a autoridade competente considerar que os meios alternativos de conformidade se encontram em conformidade com as regras de execução, deverá, sem demora:

- (1) informar o requerente de que os meios alternativos de conformidade podem ser implementados e, se aplicável, alterar em conformidade a homologação ou certificado do requerente; e
 - (2) notificar a Agência do seu conteúdo, incluindo fornecendo-lhe cópias de toda a documentação relevante.
- e) Sempre que a autoridade competente utilizar, ela própria, meios alternativos de conformidade para obter a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, deverá:
- (1) disponibilizá-los a todas as organizações e pessoas sob a sua supervisão; e
 - (2) sem demora, notificar a Agência.

A autoridade competente fornecerá à Agência uma descrição completa dos meios alternativos de conformidade, incluindo quaisquer revisões aos procedimentos que se afigurem relevantes, bem como uma avaliação que demonstre o cumprimento das regras de execução.

AR.GEN.125 Comunicação à Agência

- a) A autoridade competente deverá, sem demora, notificar a Agência em caso de problemas com a implementação do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução.
- b) A autoridade competente deverá fornecer à Agência as informações de segurança constantes dos relatórios de ocorrência que recebeu.

AR.GEN.135 Resposta imediata a um problema de segurança

- a) Sem prejuízo da Directiva 2003/42/CE² a autoridade competente deverá implementar um sistema para recolher, analisar e divulgar adequadamente a informação de segurança.
- b) A Agência deverá implementar um sistema de análise de qualquer informação de segurança recebida e, sem demora, fornecer aos Estados-Membros e à Comissão qualquer informação, incluindo recomendações ou medidas correctivas a adoptar, necessária para que consigam reagir atempadamente a um problema de segurança que envolva produtos, partes, dispositivos, pessoas ou organizações sujeitas ao Regulamento (CE) n.º 216/2008 e às respectivas regras de execução.
- c) Depois de receber a informação referida na alínea b), a autoridade competente tomará todas as medidas adequadas para resolver o problema de segurança.
- d) As medidas tomadas ao abrigo da alínea c) serão imediatamente notificadas a todas as pessoas ou organizações abrangidas pelas mesmas nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das respectivas regras de execução. A autoridade competente notificará também a Agência de tais medidas e, sempre que for necessária uma acção concertada, os restantes Estados-Membros afectados.

² Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil, *JO L 167, 4.7.2003, p. 23–36.*

Secção 2 — Gestão

AR.GEN.200 Sistema de gestão

- a) A autoridade competente deverá estabelecer e manter um sistema de gestão que inclua, no mínimo:
- (1) políticas e procedimentos documentados para descrever a sua organização, os meios e os métodos utilizados para alcançar a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as respectivas regras de execução. A descrição dos procedimentos deverá ser actualizada e servir, para todas as tarefas conexas, de documento de trabalho de base no seio da autoridade competente;
 - (2) um número suficiente de pessoal para o desempenho das tarefas e cumprimento das responsabilidades. Tal pessoal deverá possuir as qualificações exigidas para o desempenho das tarefas atribuídas e o conhecimento, experiência, formação inicial e recorrente necessários para assegurar a continuidade das suas competências. Deverá ser implementado um sistema que permita planear a disponibilidade do pessoal, por forma a assegurar a execução adequada de todas as tarefas;
 - (3) equipamentos e instalações adequados para o desempenho das tarefas atribuídas;
 - (4) uma função para monitorizar a conformidade do sistema de gestão com os requisitos relevantes e a adequação dos procedimentos, incluindo a criação de um processo de auditoria interna e de um processo de gestão de riscos. O controlo da conformidade deverá comunicar os resultados de auditoria aos quadros superiores de gestão da autoridade competente, por forma a assegurar, se necessário, a tomada de medidas correctivas; e
 - (5) uma pessoa ou grupo de pessoas que sejam responsáveis pelo controlo da conformidade perante os quadros superiores de gestão da autoridade competente.
- (b) A autoridade competente deverá, para cada domínio de actividade (incluindo para o sistema de gestão), designar uma ou mais pessoas responsáveis pela gestão das tarefas relevantes.
- (c) A autoridade competente estabelecerá procedimentos para o intercâmbio de toda a informação e assistência com outras autoridades competentes, incluindo no que diz respeito a todas as constatações e acções de acompanhamento definidas em resultado da supervisão de pessoas e organizações que exerçam as suas actividades no território de um Estado-Membro, mas sejam certificadas pela autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência ou que apresentem declarações a estas entidades.
- d) Deverá ser disponibilizada à Agência uma cópia dos procedimentos relacionados com o sistema de gestão e respectivas alterações, para efeitos de normalização.

AR.GEN.205 Atribuição de tarefas

- a) Ao atribuir uma tarefa relacionada com a certificação inicial ou com a supervisão contínua de pessoas ou organizações abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução a uma pessoa singular ou colectiva, a autoridade competente deverá avaliar se a mesma:
- (1) dispõe de um sistema que lhe permita verificar, no início e de forma contínua:
 - i) a adequação das suas competências técnicas;
 - ii) a adequação das suas instalações e equipamento;

- iii) a ausência de conflitos de interesse; e
- iv) a conformidade com os critérios definidos no Anexo V do Regulamento (CE) n.º 216/2008, sempre que relevante.

Este sistema e os resultados das avaliações deverão ser documentados;

- (2) estabeleceu um acordo escrito com a pessoa singular ou colectiva, aprovado por ambas as partes ao nível de gestão adequado, que defina claramente:
 - i) as tarefas a serem desempenhadas;
 - ii) as declarações, relatórios e registos a fornecer;
 - iii) as condições técnicas almejadas após a execução de tais tarefas;
 - iv) a cobertura de responsabilidades; e
 - v) a protecção fornecida às informações adquiridas durante a execução das tarefas.
- b) A autoridade competente deverá assegurar-se de que o processo interno de auditoria exigido pela AR.GEN.200 (a)(4) abrange todas as certificações ou tarefas de supervisão contínua executadas em seu nome.

AR.GEN.210 Alterações ao sistema de gestão

- a) A autoridade competente deverá dispor de um sistema para identificar as alterações que afectam a sua capacidade de executar as tarefas e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução. Este sistema deverá permitir-lhe tomar todas as medidas adequadas para assegurar que o seu sistema de gestão permanece adequado e eficaz.
- b) A autoridade competente actualizará o seu sistema de gestão de forma a reflectir atempadamente qualquer alteração ao Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, assegurando assim a implementação eficaz do seu sistema.
- c) A autoridade competente deverá notificar a Agência sobre as alterações que afectam a sua capacidade de executar as tarefas e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução.

AR.GEN.220 Conservação de registos

- a) A autoridade competente deverá estabelecer um sistema de conservação de registos capaz de fornecer um meio de conservação adequado e de acessibilidade e rastreabilidade fiável:
 - (1) das políticas e procedimentos documentados pelo sistema de gestão;
 - (2) da formação, qualificação e autorização do seu pessoal;
 - (3) da atribuição de tarefas, abrangendo os elementos exigidos pela AR.GEN.205, bem como das informações das tarefas atribuídas;
 - (4) dos processos de certificação e supervisão contínua das organizações certificadas;
 - (5) dos processos de declaração e supervisão contínua das organizações declaradas;
 - (6) das informações sobre os cursos de formação ministrados por organismos certificados e, se aplicável, dos registos relacionados com os FSTD utilizados na formação;

- (7) dos processos de emissão das licenças, qualificações, certificados e atestados de pessoal e para a supervisão contínua dos titulares de tais licenças, qualificações, certificados e atestados;
 - (8) dos processos de emissão de certificados de qualificação de FSTD e de supervisão contínua dos FSTD e das organizações que operam com os mesmos;
 - (9) da supervisão de pessoas e organizações que exercem as suas actividades no território dos Estados-Membros, mas são supervisionados ou certificados por uma autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência, tal como acordado entre tais autoridades;
 - (10) da supervisão de operações de aeronaves a motor não complexas no território do Estado-Membro por operadores não comerciais estabelecidos ou residentes num Estado-Membro;
 - (11) da avaliação e notificação à Agência dos meios alternativos de conformidade propostos pelas organizações sujeitas a certificação e da avaliação dos meios alternativos de conformidade utilizados pela própria autoridade competente;
 - (12) das constatações, das medidas correctivas e data de conclusão das medidas;
 - (13) das medidas de repressão tomadas;
 - (14) das informações de segurança e das medidas de acompanhamento; e
 - (15) da utilização das disposições de flexibilidade em conformidade com o artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- b) A autoridade competente deverá manter uma lista de todos os certificados de organizações, dos certificados de qualificação de FSTD e das licenças, certificados e atestados do pessoal que emitiu e das declarações que recebeu.
- c) Todos os registos deverão ser mantidos pelo período mínimo especificado no presente regulamento. Na ausência de tal indicação, os registos deverão ser mantidos por um período mínimo de 5 anos, sem prejuízo da legislação sobre protecção de dados aplicável.

Secção 3 — Supervisão, certificação e repressão

AR.GEN.300 Supervisão

- a) A autoridade competente deverá verificar:
- (1) a conformidade com os requisitos aplicáveis às organizações ou pessoas antes da emissão de um certificado ou homologação de organização, de um certificado de qualificação de FSTD ou de uma licença, certificado, qualificação ou atestado de pessoal, conforme aplicável;
 - (2) a conformidade permanente com os requisitos das organizações que certificou ou das quais recebeu uma declaração, das pessoas e dos titulares de certificados de qualificação de FSTD;
 - (3) a conformidade permanente com os requisitos aplicáveis às operações com aeronaves a motor não complexas no território do Estado-Membro por operadores não comerciais estabelecidos ou residentes num Estado-Membro; e
 - (4) a implementação de medidas de segurança adequadas previstas pela autoridade competente, tal como definido na AR.GEN.135 (c) e (d).
- b) Tal verificação deverá:

- (1) ser acompanhada de documentação especificamente destinada a fornecer ao pessoal responsável pela supervisão da segurança orientações para executarem as suas funções;
 - (2) fornecer às pessoas e organizações relevantes os resultados da supervisão de segurança;
 - (3) ter por base auditorias e inspecções, incluindo inspecções nas plataformas de estacionamento e inspecções-surpresa; e
 - (4) dar a conhecer os factos à autoridade competente, caso esta necessite de tomar acções adicionais, incluindo as medidas previstas na AR.GEN.350 e na AR.GEN.355.
- c) O âmbito da supervisão definido nas alíneas a) e b) deverá ser determinado com base nos resultados das supervisões anteriores e das prioridades de segurança identificadas no plano de segurança.
- d) Salvaguardando as competências dos Estados-Membros e as respectivas obrigações previstas na AR.RAMP, o âmbito da supervisão das actividades levadas a cabo no território de um Estado-Membro por pessoas ou organizações estabelecidas ou residentes noutro Estado-Membro será determinado com base nas prioridades de segurança identificadas no plano de segurança e nas anteriores actividades de supervisão.
- e) Nos casos em que as actividades de uma pessoa ou organização envolverem mais do que um Estado-Membro ou envolverem a Agência, a autoridade competente responsável pela supervisão em a) poderá concordar em que parte da supervisão seja efectuada localmente pela Agência ou pela autoridade competente do Estado-Membro onde a actividade é desempenhada. Qualquer pessoa ou organização que tome parte em tal acordo deverá ser informada da sua existência e do seu âmbito.
- f) A autoridade competente deverá recolher e processar qualquer informação que considere útil para a actividade de supervisão, incluindo para a inspecção nas plataformas de estacionamento para as inspecções-surpresa.

AR.GEN.305 Programa de supervisão

- a) A autoridade competente deverá estabelecer e manter um programa de supervisão que inclua as actividades de supervisão exigidas na AR.GEN.300 e na AR.RAMP.
- b) No que diz respeito às organizações certificadas pela autoridade competente e aos titulares de certificados de qualificação de FSTD, o programa de supervisão deverá ser desenvolvido tendo em conta a natureza específica da organização, a complexidade das suas actividades e os resultados das anteriores actividades de certificação e/ou supervisão impostas pela AR.GEN e pela AR.RAMP e será baseado na avaliação dos riscos associados. Cada ciclo de planeamento de supervisões deverá incluir:
- (1) auditorias e inspecções, incluindo inspecções nas plataformas de estacionamento e inspecções-surpresa, conforme necessário, e
 - (2) reuniões entre o administrador responsável e a autoridade competente, por forma a assegurar que ambos permanecem informados sobre questões de relevo.
- c) Às organizações certificadas pela autoridade competente e aos titulares de certificados de qualificação de FSTD, ser-lhes-á aplicado um ciclo de planeamento de supervisões com intervalo não superior a 24 meses.

O intervalo do ciclo de planeamento de supervisões poderá ser reduzido se existirem provas de que o desempenho de segurança da organização ou do titular do certificado de qualificação de FSTD também decresceu.

O intervalo do ciclo de planeamento de supervisões poderá ser alargado a um máximo de 36 meses se a autoridade competente tiver concluído que, durante os anteriores 24 meses:

- (1) a organização demonstrou ser capaz de identificar os riscos de segurança aeronáutica e gerir os riscos conexos;
- (2) que a organização tem continuamente demonstrado, nos termos da OR.GEN.130, que está preparada para todo o tipo de mudanças;
- (3) não foram emitidas constatações de nível 1; e
- (4) todas as medidas correctivas foram implementadas no prazo estipulado ou prorrogado pela autoridade competente, conforme definido na AR.GEN.350 (d) (2).

O intervalo do ciclo de planeamento de supervisões poderá ser prorrogado para um máximo de 48 meses se, além do exposto acima, a organização tiver estabelecido, e a autoridade competente tiver aprovado, um sistema permanente e eficaz de comunicação à autoridade competente sobre o desempenho de segurança e a conformidade regulamentar da própria organização.

- d) No que diz respeito às organizações que declarem a sua actividade à autoridade competente, o programa de supervisão deverá ser desenvolvido tendo em conta a natureza específica da organização, a complexidade das suas actividades e os resultados das actividades de supervisão anteriores, baseando-se ainda na avaliação dos riscos associados. Deverá incluir auditorias e inspecções, incluindo inspecções nas plataformas de estacionamento e inspecções-surpresa, conforme necessário.
- e) No que diz respeito às pessoas que detêm uma licença, um certificado, uma qualificação ou atestado emitido por uma autoridade competente, o programa de supervisão incluirá inspecções, entre as quais inspecções-surpresa.
- f) O programa de supervisão incluirá registos dos prazos-limite das auditorias, inspecções e reuniões, bem como das datas em que as mesmas foram realizadas.

AR.GEN.310 Procedimento de certificação inicial - organizações

- a) Após receber um pedido de emissão inicial de um certificado por parte de uma organização, a autoridade competente verificará a conformidade dessa organização com os requisitos aplicáveis.
- b) Quando considerar que a organização se encontra em conformidade com os requisitos aplicáveis, a autoridade competente emitirá o certificado, conforme previsto nos Apêndices I a III desta Parte. O certificado será emitido por prazo indeterminado. As prerrogativas e o âmbito das actividades que a organização está autorizada a levar a cabo serão especificados nos termos da homologação anexa ao certificado.
- c) Para permitir a uma organização implementar alterações sem a aprovação prévia da autoridade competente em conformidade com a OR.GEN.130, a autoridade competente deverá aprovar previamente o procedimento apresentado pela organização para definir o âmbito de tais mudanças e descrever a forma de gestão e notificação de tais alterações.

AR.GEN.315 Procedimentos para a emissão, revalidação, renovação ou alteração de licenças, qualificações, certificados ou atestados - pessoas

- a) Após receber um pedido de emissão, revalidação, renovação ou alteração de uma licença, qualificação, certificado ou atestado pessoal e qualquer documentação de apoio, a autoridade competente deverá verificar se o requerente cumpre os requisitos aplicáveis.
- b) Quando considerar que o requerente cumpre todos os requisitos aplicáveis, a autoridade competente procederá à emissão, revalidação, renovação ou alteração da licença, certificado, qualificação ou atestado.

AR.GEN.330 Alterações — organizações

- a) Ao receber um pedido de alteração que exija aprovação prévia, a autoridade competente verificará a conformidade da organização com os requisitos aplicáveis antes de emitir a sua aprovação.

A autoridade competente definirá as condições sob as quais a organização poderá operar a alteração, a não ser que a mesma autoridade determine a suspensão do certificado da organização.

Quando considerar que a organização está em conformidade com os requisitos aplicáveis, a autoridade competente aprovará as alterações.

- b) Salvaguardando a aplicação de eventuais medidas de repressão, quando a organização implementar alterações sujeitas a aprovação prévia sem ter recebido tal aprovação por parte da autoridade competente, conforme definido em a), esta última procederá à suspensão, limitação ou revogação do certificado da organização.
- c) No que respeita às alterações que não exigem aprovação prévia, a autoridade competente avaliará a informação fornecida na comunicação enviada pela organização em conformidade com a OR.GEN.130, com vista a verificar a conformidade com os requisitos aplicáveis. Em caso de detecção de alguma não conformidade, a autoridade competente:
 - (1) notificará a organização em causa da não conformidade e solicitará a realização de alterações adicionais; e
 - (2) em caso de constatações de nível 1 ou 2, agirá em conformidade com a AR.GEN.350.

AR.GEN.345 Declaração - organizações

- a) Após receber uma declaração de uma organização que leve a cabo ou pretenda levar a cabo actividades que exijam uma declaração, a autoridade competente deverá verificar se a referida declaração contém todas as informações exigidas na Parte-OR e confirmar a recepção da declaração à organização.
- b) Se a declaração não contiver toda a informação exigida, ou contiver informação que indicie a não conformidade com os requisitos aplicáveis, a autoridade competente deverá notificar a organização sobre a não conformidade e solicitar-lhe informações adicionais. Se necessário, a autoridade competente efectuará uma inspecção à organização. Se a não conformidade for confirmada, a autoridade competente tomará as medidas previstas na AR.GEN.350.

AR.GEN.350 Constatações e medidas correctivas - organizações

- a) Como parte do plano de segurança, a autoridade competente pela supervisão em conformidade com a AR.GEN.300 (a) deverá dispor de um sistema para analisar as constatações em função da sua relevância para a segurança.
- b) A autoridade competente emitirá constatações de nível 1 quando detectar uma não conformidade relevante com os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, com os procedimentos e manuais da organização, com os termos de um documento de homologação ou certificado, ou ainda com o conteúdo de uma declaração, que resulte na redução da segurança ou coloque em sério risco a segurança aeronáutica.

Além disso, serão considerados constatações de nível 1 os seguintes casos:

- (1) quando a autoridade competente for impedida de entrar nas instalações da organização, conforme definidas na OR.GEN.140, durante as horas normais de expediente e após dois pedidos escritos para o efeito;
 - (2) quando o certificado da organização for obtido ou revalidado por meio de falsificação de documentos;
 - (3) quando forem detectadas práticas irregulares ou fraudulentas na utilização do certificado da organização; e
 - (4) quando não existir um administrador responsável.
- c) A autoridade competente emitirá constatações de nível 2 quando detectar alguma não conformidade com os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, com os procedimentos e manuais da organização, com os termos de um documento de homologação ou certificado, ou ainda com o conteúdo de uma declaração, que possa resultar na redução da segurança ou possa colocar em risco a segurança aeronáutica.
 - d) Quando é feita uma constatação durante um procedimento de supervisão ou por qualquer outro meio, a autoridade competente deve, sem prejuízo de qualquer medida adicional exigida pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, enviar um comunicado escrito dessa constatação à organização e solicitar medidas correctivas para resolver as não conformidades identificadas. Sempre que relevante, a autoridade competente informará o Estado onde a aeronave está registada.
 - (1) No caso de se tratar de uma constatação de nível 1, a autoridade competente tomará medidas imediatas e adequadas para proibir ou limitar as actividades e, se necessário, para revogar o respectivo certificado ou homologação ou para limitar ou suspender parte ou a totalidade dos mesmos, dependendo da extensão da constatação de nível 1, até à implementação bem sucedida da medida correctiva por parte da organização.
 - (2) No caso de se tratar de uma constatação de nível 2, a autoridade competente:
 - i) concederá à organização um período de implementação das medidas correctivas adequado à natureza da constatação, o qual não será, em caso algum, superior a 3 meses. No final deste período, e tendo em conta a natureza da constatação, a autoridade competente poderá alargar o período de 3 meses se tiver sido acordado um plano satisfatório de implementação da medida correctiva; e

- ii) avaliará a medida correctiva e o plano de implementação proposto pela organização e aceitá-los-á se concluir que os mesmos são suficientes para resolver as não conformidades detectadas.
- (3) Sempre que uma organização deixe de apresentar um plano de medida correctiva ou de levar a cabo a medida correctiva no período de tempo acordado ou alargado pela autoridade competente, a constatação será agravada para o nível 1, seguindo-se os procedimentos previstos no n.º 1, alínea d), supra.
- (4) A autoridade competente registará todas as constatações que tiver agravado ou que lhe tenham sido comunicadas e, se aplicável, as medidas de repressão que tiver aplicado, bem como as medidas correctivas respeitantes às constatações e a data conclusão das mesmas.
- e) Salvaguardando quaisquer medidas de repressão adicionais, quando a autoridade de um Estado-Membro, actuando ao abrigo das disposições da AR.GEN.300 (d), identificar uma não conformidade com os requisitos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução por uma organização certificada por, ou que declare a sua actividade a, uma autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência, informará a autoridade competente e fornecerá as informações sobre o nível da constatação em causa.

AR.GEN.355 Constatações e medidas de repressão — pessoas

- a) Se, durante o procedimento de supervisão ou por qualquer outro meio, a autoridade competente responsável pela supervisão nos termos da AR.GEN.300 (a) encontrar provas de não conformidade com os requisitos aplicáveis por parte de um titular de licença, certificado, qualificação ou atestado emitido em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, a mesma procederá à elaboração de uma constatação, registá-la-á e comunicá-la-á por escrito ao titular da licença, certificado, qualificação ou atestado.
- b) A elaboração da constatação implicará uma investigação por parte da autoridade competente. Se a constatação for confirmada, a autoridade competente procederá:
 - (1) à limitação, suspensão ou revogação da licença, certificado, qualificação ou atestado, conforme aplicável, sempre que for detectado um problema de segurança; e
 - (2) à tomada de eventuais medidas de repressão que se afigurem necessárias para prevenir a continuação da situação de não conformidade.
- c) Se aplicável, a autoridade competente informará a pessoa ou organização que emitiu o certificado ou atestado médico.
- d) Sem prejuízo de medidas de repressão adicionais, a autoridade de um Estado-Membro que, actuando ao abrigo da AR.GEN.300 (d), comprovar a existência de uma não conformidade com os requisitos aplicáveis por parte do titular de uma licença, certificado, qualificação ou atestado emitido pela autoridade competente de qualquer outro Estado-Membro, deverá informar do facto esta autoridade competente.
- e) Se, durante o procedimento de supervisão ou por qualquer outro meio, forem encontradas provas de não conformidade com os requisitos por parte de uma pessoa sujeita às disposições do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução e que não seja titular de uma licença, certificado, qualificação ou atestado emitido em conformidade com o mesmo regulamento e respectivas regras de execução,

a autoridade competente que identificou a não conformidade tomará todas as medidas que se afigurem necessárias para prevenir a continuação da situação de não conformidade.

SUBPARTE OPS — OPERAÇÕES AÉREAS

Secção 1 — Certificação de operadores de transporte aéreo comercial

AR.OPS.100 Emissão do certificado de operador aéreo

- a) A autoridade competente emitirá um certificado de operador aéreo (AOC) quando considerar que o operador está em conformidade com os requisitos estabelecidos na AR.AOC.100.
- (b) O certificado incluirá as especificações operacionais associadas.

AR.OPS.105 Acordos de código partilhado

- a) Antes de aprovar um acordo de código partilhado que envolva um operador de um país terceiro, a autoridade competente deverá:
 - (1) verificar o cumprimento das condições estabelecidas na OR.AOC.115;
 - (2) analisar o relatório da auditoria inicial *in situ* realizada pelo operador certificado em conformidade com a Parte-OR, com vista a avaliar a conformidade do operador do país terceiro com o Anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008; e
 - (3) contactar, se necessário, com a autoridade competente do Estado do operador do país terceiro.
- b) A aprovação do acordo de código partilhado será suspensa ou revogada sempre que o programa de auditoria do código partilhado exigido nos termos da OR.AOC.115 (b)(2) revelar que o operador do país terceiro não se encontrava em conformidade com as disposições do Anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

AR.OPS.110 Contratos de locação

- a) A autoridade competente aprovará um contrato de locação sempre que considerar que o operador certificado ao abrigo da Parte-OR cumpre:
 - (1) a OR.AOC.100 (b)(2) e (c)(1) e (2) no que diz respeito à inclusão, no respectivo AOC, de aeronaves alugadas sem tripulação;
 - (2) a OR.AOC.110 (c) no que diz respeito à locação de uma aeronave com tripulação; ou
 - (3) a OR.AOC.110 (e) no que diz respeito a contratos de locação de uma aeronave sem tripulação.
- b) A aprovação de um contrato de locação com tripulação será suspensa ou revogada se:
 - (1) o AOC do locador ou do locatário for suspenso ou revogado; ou
 - (2) se o locador for objecto de uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005³.

³ Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma

- c) Quando lhe for solicitada a aprovação prévia de um contrato de locação sem tripulação em conformidade com a OR.AOC.110 (e), a autoridade competente deverá assegurar:
- (1) uma coordenação adequada com a autoridade competente responsável pela supervisão contínua da aeronave, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão⁴, ou pela operação da aeronave, se forem entidades diferentes;
 - (2) que a aeronave é removida atempadamente do AOC do operador.

Secção 2 — Aprovações

AR.OPS.200 Procedimento de aprovação específica

- a) Após a recepção de um pedido de aprovação específica ou de alteração à mesma, a autoridade competente avaliará o pedido à luz dos requisitos relevantes da Parte-SPA e, se necessário, levará a cabo uma inspecção ao operador.
- b) Quando considerar que o operador está em conformidade com os requisitos aplicáveis, a autoridade competente emitirá ou alterará a aprovação. A aprovação será divulgada:
 - (1) nas especificações operacionais, conforme estabelecido no Apêndice II da presente Parte, no caso de se tratar de operações comerciais; ou
 - (2) na lista de aprovações específicas, conforme estabelecido no Apêndice III da presente Parte, no caso de se tratar de operações não comerciais.

AR.OPS.205 Aprovação da lista de equipamento mínimo

- a) Ao receber um pedido de aprovação inicial de uma lista de equipamento mínimo (MEL) ou de uma alteração à mesma por parte de um operador, a autoridade competente avaliará cada elemento afectado, por forma a verificar a conformidade com os requisitos aplicáveis, antes de emitir a aprovação requerida.
- b) A autoridade competente aprovará o procedimento do operador no que respeita ao alargamento dos intervalos de rectificação B, C e D aplicáveis, desde que as condições especificadas na OR.MLR.105 (f) sejam satisfeitas pelo operador e confirmadas pela autoridade competente.
- c) A autoridade competente aprovará, caso a caso, a operação de uma aeronave que não cumpra as restrições impostas pela MEL, mas sim as restrições da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL), desde que as condições especificadas na OR.MLR.105 sejam satisfeitas pelo operador e confirmadas pela autoridade competente.

AR.OPS.210 Determinação de área local

A autoridade competente poderá definir uma área local para efeitos de formação da tripulação de voo e requisitos relativos a testes.

proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva 2004/36/CE. *JO L 344, 27.12.2005, p. 15.*

⁴ Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas. *JO L 315, 28.11.2003, p. 1.*

AR.OPS.215 Aprovação das operações com helicópteros em ambiente hostil fora de uma área congestionada

- a) O Estado-Membro identificará as áreas montanhosas e remotas onde os helicópteros podem operar sem que esteja garantida a segurança de uma aterragem forçada, conforme descrita na CAT.POL.H.420.
- b) Antes de emitir a aprovação referida na CAT.POL.H.420, a autoridade competente e, caso seja diferente, a autoridade do Estado onde serão conduzidas tais operações, deverão considerar os motivos apontados pelo operador para a não satisfação dos critérios de desempenho aplicáveis.

AR.OPS.220 Aprovação das operações com helicópteros em que o destino ou a origem é um local de interesse público

A aprovação referida na CAT.POL.H.225 incluirá uma lista de locais de interesse público identificados pelo operador destinatário da aprovação.

AR.OPS.225 Aprovação de operações em aeródromos isolados

A aprovação referida na CAT.OP.MPA incluirá uma lista dos aeródromos identificados pelo operador destinatário da aprovação.

2BSUBPARTE RAMP — INSPECÇÕES NAS PLATAFORMAS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES DE OPERADORES SOB A SUPERVISÃO REGULAMENTAR DE OUTRO ESTADO

AR.RAMP.005 Âmbito

A presente Subparte estabelece os requisitos aplicáveis à autoridade competente ou à Agência no exercício das suas funções e obrigações em termos de desempenho das inspecções nas plataformas de estacionamento de aeronaves utilizadas por operadores de países terceiros ou utilizadas sob a supervisão regulamentar de outro Estado-Membro, quando as mesmas tiverem aterrado num aeródromo localizado num território abrangido pelas disposições do Tratado.

AR.RAMP.100 Generalidades

- a) As aeronaves, tal como as respectivas tripulações, serão inspeccionadas à luz dos requisitos aplicáveis.
- b) Além de efectuar as inspecções nas plataformas de estacionamento previstas nos seus programas de supervisão estabelecidos em conformidade com a AR.GEN.305, caberá também à autoridade competente inspeccionar as aeronaves suspeitas de incumprimento dos requisitos aplicáveis.
- c) No âmbito do desenvolvimento do programa de supervisão estabelecido em conformidade com a AR.GEN.305, a autoridade competente implementará um programa anual de inspecções de aeronaves nas plataformas de estacionamento. O referido programa deverá:
 - (1) introduzir uma quota mínima anual de inspecções nas plataformas de estacionamento, com base numa fórmula de cálculo que tem em conta os dados históricos relativos ao número de operadores e ao número de aterragens dos mesmos nos seus aeródromos; e

- (2) permitir à autoridade competente dar prioridade à inspecção das aeronaves identificadas na lista referida na AR.RAMP.105 (a).
- d) Sempre que o considerar necessário, a Agência, em colaboração com os Estados-Membros em cujo território a inspecção terá lugar, realizará inspecções de aeronaves na plataforma de estacionamento com vista a verificar a conformidade das mesmas com os requisitos aplicáveis, para efeitos de:
- (1) desempenho das tarefas de certificação atribuídas à Agência pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008;
 - (2) realização de inspecções de normalização a um Estado-Membro; ou
 - (3) realização de inspecções a uma organização, por forma a verificar a conformidade da mesma com os requisitos aplicáveis em potenciais situações de risco.

AR.RAMP.105 Critérios de atribuição de prioridade

- a) A Agência fornecerá às autoridades competentes uma lista de operadores ou aeronaves que se considere representarem um risco potencial para a segurança, para efeitos de atribuição de prioridade nas inspecções a efectuar nas plataformas de estacionamento.
- b) A lista incluirá:
 - (1) os operadores de aeronaves identificados com base na análise dos dados disponíveis em conformidade com a AR.RAMP.150 (b)(4);
 - (2) os operadores ou aeronaves notificados à Agência pela Comissão Europeia e identificados com base:
 - i) num parecer do Comité da Segurança Aérea (ASC), emitido no quadro da aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, no qual se considere deverem ser objecto de uma verificação mais aprofundada quanto ao cumprimento efectivo das normas de segurança aplicáveis, mediante inspecções sistemáticas na plataforma de estacionamento; ou
 - ii) nas informações transmitidas pelos Estados-Membros à Comissão Europeia em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 2111/2005;
 - (3) as aeronaves com destino a territórios sujeitos às disposições do Tratado, operadas 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 exerça a supervisão regulamentar de operadores incluídos na lista referida em (3).
 - (5) as aeronaves utilizadas por um operador de um país terceiro que, pela primeira vez, opere com destino, com origem ou no interior de territórios sujeitos às disposições do Tratado ou cuja autorização emitida ao abrigo da AR.TCO.205 tenha sido limitada ou restabelecida após um processo de suspensão ou revogação.
- c) Em conformidade com os procedimentos estabelecidos pela Agência, será produzida uma nova lista após cada actualização da lista comunitária de operadores sujeitos a uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, ou, pelo menos, a cada 4 meses.

AR.RAMP.110 Recolha de informações

- a) A autoridade competente recolherá e processará todas as informações que considere úteis para a realização de inspeções nas plataformas de estacionamento.
- b) A autoridade competente deverá elaborar um formulário de comunicação das informações recolhidas tendo por base o modelo apresentado no Apêndice IV.

AR.RAMP.115 Qualificação dos inspectores das plataformas de estacionamento

- a) A autoridade competente e a Agência deverão dispor de inspectores qualificados para a realização de inspeções nas plataformas de estacionamento.
- b) Os referidos inspectores deverão:
 - (1) possuir os conhecimentos práticos ou teóricos necessários no domínio da aeronáutica relevantes para as respectivas áreas de inspecção;
 - (2) ter concluído com aproveitamento:
 - i) uma formação teórica e prática específica em, pelo menos, uma das seguintes áreas de inspecção:
 - A) cabina de pilotagem;
 - B) segurança na cabina;
 - C) condições da aeronave;
 - D) carga;
 - ii) uma formação em exercício, ministrada por um inspector principal de plataformas de estacionamento designado pela autoridade competente ou pela Agência; e
 - (3) manter válidas as respectivas qualificações através da participação em acções de formação contínua e da realização de, no mínimo, 12 inspeções a cada período de 12 meses.
- c) A formação referida na alínea b), n.º 2, subalínea i), deverá ser ministrada pela autoridade competente ou por uma organização de formação aprovada pela autoridade competente referida na AR.RAMP.120 (a).
- d) A Agência deverá desenvolver e manter programas de formação e promover a organização de cursos de formação e workshops para inspectores, com vista a melhorar o seu entendimento e a implementação uniforme da presente Subparte.
- e) A Agência deverá ainda promover e coordenar um programa de intercâmbio de inspectores com o objectivo de lhes fornecer experiência prática e contribuir para a harmonização dos procedimentos.

AR.RAMP.120 Aprovação das organizações de formação

- a) A autoridade competente aprovará uma organização de formação que tenha o seu local de actividade principal no território do respectivo Estado-Membro, quando comprovar que a referida organização:
 - (1) nomeou para chefe do departamento de formação uma pessoa com bons conhecimentos de gestão, para assegurar a conformidade da formação com os requisitos aplicáveis;

- (2) dispõe de instalações de formação e de equipamentos pedagógicos adequados ao tipo de formação fornecida;
 - (3) ministra formação em conformidade com os programas desenvolvidos pela Agência nos termos da AR.RAMP.115 (d); e
 - (4) recorre aos serviços de instrutores qualificados.
- b) Se a autoridade competente assim o exigir, a Agência verificará a conformidade e a continuidade da mesma com os requisitos referidos na alínea a).
- c) A organização de formação deverá obter aprovação para ministrar um ou mais dos seguintes tipos de formação:
- (1) formação teórica inicial;
 - (2) formação prática inicial;
 - (3) formação contínua.

AR.RAMP.125 Realização das inspeções nas plataformas de estacionamento

- a) As inspeções nas plataformas de estacionamento deverão ser normalizadas de acordo com o modelo de formulário apresentado no Apêndice V.
- b) Ao realizar uma inspeção na plataforma de estacionamento, o inspector deverá envidar todos os esforços possíveis para evitar qualquer atraso injustificado da aeronave inspeccionada.
- c) Concluída a inspeção na plataforma, o piloto em comando ou, na sua ausência, qualquer outro membro da tripulação de voo ou um representante do operador serão informados dos resultados da inspeção através de um formulário semelhante ao modelo apresentado no Apêndice V.

AR.RAMP.130 Categorização das constatações

- a) Para cada elemento que é objecto de inspeção, definem-se como constatações três categorias de possíveis não conformidades com os requisitos aplicáveis. Tais constatações serão classificadas do seguinte modo:
 - (1) a categoria 3 diz respeito a qualquer não conformidade significativa com os requisitos aplicáveis ou com os termos de um certificado, passível de ter uma grande influência na segurança;
 - (2) a categoria 2 diz respeito a qualquer não conformidade com os requisitos aplicáveis ou com os termos de um certificado, passível de ter uma influência significativa na segurança;
 - (3) a categoria 1 diz respeito a qualquer não conformidade com os requisitos aplicáveis ou com os termos de um certificado, passível de ter uma influência menor na segurança.

AR.RAMP.135 Acções de seguimento

- a) No que diz respeito às constatações das categorias 2 ou 3, a autoridade competente ou, se relevante, a Agência, deverá:
 - (1) dirigir uma comunicação escrita ao operador em causa contendo um pedido de provas das medidas correctivas tomadas; e

- (2) informar a autoridade competente do Estado do operador e, se relevante, do Estado de registo da aeronave e de licenciamento da tripulação de voo. Se necessário, a autoridade competente ou a Agência apresentará um pedido de confirmação de que aquele Estado considera adequadas as medidas correctivas tomadas pelo operador em conformidade com a AR.GEN.350 ou com a AR.GEN.355.
- b) Além do disposto na alínea a), no caso de uma inspecção da qual resulte uma constatação de categoria 3, a autoridade competente tomará medidas imediatas:
 - (1) impondo restrições ao voo da aeronave;
 - (2) exigindo medidas correctivas imediatas;
 - (3) obrigando à imobilização da aeronave ao abrigo da AR.RAMP.140; ou
 - (4) impondo uma proibição de operação com efeitos imediatos, nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.
 - c) Após a identificação de constatações da categoria 3, a Agência solicitará à autoridade competente do Estado onde a aeronave se encontra que tome as medidas adequadas em conformidade com a alínea b).

AR.RAMP.140 Imobilização da aeronave

- a) No caso de existirem indícios da intenção ou probabilidade de operar uma aeronave na qual foi identificada uma constatação de categoria 3 sem que tenham sido concluídas, pelo operador ou pelo proprietário da mesma, as acções correctivas pertinentes, a autoridade competente deverá:
 - (1) notificar o piloto em comando/comandante ou o operador de que a aeronave não está autorizada a efectuar qualquer voo até aviso em contrário; e
 - (2) proceder à imobilização da aeronave.
- b) A autoridade competente do Estado onde a aeronave está imobilizada informará imediatamente a autoridade competente do Estado do operador e do Estado de registo da aeronave, se pertinente, bem como a Agência, caso se trate de uma aeronave utilizada por um operador de um país terceiro.
- c) A autoridade competente definirá, em coordenação com o Estado do operador ou com o Estado de registo, as condições necessárias para que a aeronave seja autorizada a descolar.
- d) Se a não conformidade afectar a validade do certificado de aeronavegabilidade da aeronave, a imobilização da mesma só será levantada pela autoridade competente quando o operador comprovar a obtenção de:
 - (1) uma licença de voo, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1702/2003, para aeronaves registadas num Estado-Membro;
 - (2) uma licença de voo ou outro documento equivalente emitido pelo Estado de registo ou pelo Estado do operador se a aeronave estiver registada num país terceiro e for operada por um operador da UE ou de um país terceiro; e
 - (3) uma autorização emitida pelos países terceiros que serão sobrevoados, se aplicável.

AR.RAMP.145 Comunicação

- a) As informações recolhidas em conformidade com a AR.RAMP.125 (a) serão introduzidas na base de dados centralizada referida na AR.RAMP.150 (b)(2), num prazo máximo de 21 dias após a data da inspeção.
- b) A autoridade competente ou a Agência introduzirá na referida base de dados toda e qualquer informação que se afigure útil para a aplicação do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, bem como para o desempenho das tarefas atribuídas à Agência através das disposições previstas na presente Parte, incluindo a informação referida na AR.RAMP.110 (a).
- c) Sempre que a informação referida na AR.RAMP.110 (a) revelar a existência de uma ameaça potencial à segurança, a mesma deverá ser também imediatamente comunicada a todas as autoridades competentes e à Agência.
- d) Sempre que a autoridade competente receber de uma pessoa informações relativas a defeitos de uma aeronave, as informações referidas na AR.RAMP.110 (a) e na AR.RAMP.125 (a) garantirão a confidencialidade da fonte da informação.

AR.RAMP.150 Tarefas de coordenação da Agência

- a) A Agência deverá gerir e operar os instrumentos e procedimentos necessários à recolha e ao intercâmbio:
 - (1) das informações referidas na AR.RAMP.110 e na AR.RAMP.125, usando os formulários estabelecidos nos Apêndices IV e VI; e
 - (2) das informações apresentadas por países terceiros ou organizações internacionais com os quais a UE tenha celebrado acordos adequados ou por organizações com as quais a Agência tenha celebrado protocolos adequados, em conformidade com o artigo 27.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- b) A gestão abrangerá as seguintes funções:
 - (1) recolha de dados dos Estados-Membros pertinentes para a informação sobre a segurança das aeronaves que utilizam aeródromos localizados em territórios sujeitos às disposições do Tratado;
 - (2) desenvolvimento, manutenção e actualização permanente de uma base de dados centralizada que contenha toda a informação referida na alínea a), n.ºs 1 e 2;
 - (3) introdução das alterações e melhoramentos necessários ao funcionamento da base de dados;
 - (4) análise das informações constantes da base de dados centralizada e de outras informações pertinentes relativas à segurança da aeronave e dos operadores aéreos e, nesse contexto:
 - i) aconselhamento da Comissão Europeia e das autoridades competentes sobre acções imediatas e sobre a política de acompanhamento;
 - ii) comunicação de potenciais problemas de segurança à Comissão Europeia e às autoridades competentes;
 - iii) proposta de acções coordenadas à Comissão Europeia e às autoridades competentes sempre que necessário por motivos de segurança e garantia da coordenação dessas acções ao nível técnico; e

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

AR.RAMP.155 Relatório anual

A Agência elaborará e transmitirá à Comissão Europeia um relatório anual sobre o sistema de inspeções na plataforma de estacionamento que inclua, pelo menos, as seguintes informações:

- a) estado de avanço do sistema;
- b) situação das inspeções realizadas ao longo do ano;
- c) análise dos resultados das inspeções, com indicação das constatações por categorias;
- d) acções executadas durante o ano;
- e) propostas de melhoramento do sistema de inspeção na plataforma de estacionamento;
- e
- f) anexos com listas das inspeções discriminadas por Estado de funcionamento, tipos de aeronaves, operadores e percentagem de ocorrência de cada categoria de constatações.

AR.RAMP.160 Informação ao público

A Agência publicará, todos os anos, um relatório público de síntese informativa, que incluirá uma análise de todas as informações recebidas em conformidade com a AR.RAMP.145. O referido relatório será simples e fácil de entender e a fonte da informação não será revelada.

APÊNDICE I AO ANEXO II

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (Certificação de operadores aéreos)		
Tipos de operação: Transporte aéreo comercial (CAT) ♦ Passageiros; ♦ Carga; ♦ Outro ¹ :..... Operações comerciais especializadas (SPO) ♦ ²		
5	Estado do operador ³ Autoridade emissora ⁴	5
AOC # ⁶ :	Denominação social do operador ⁷ Dbá Nome comercial ⁸ Morada do operador ¹⁰ : Telefone ¹¹ : Fax: Correio electrónico:	Pontos de contacto operacionais: ⁹ As informações de contacto, através das quais podem ser imediatamente contactados os gestores operacionais encontram-se em ¹² .
Este certificado atesta que ¹³ está autorizado a efectuar operações aéreas comerciais, como definidas nas especificações operacionais em anexo, em conformidade com o manual de operações, Anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução.		
Data de emissão ¹⁴ :	Nome e assinatura ¹⁵ : Cargo:	

1. Especificar o tipo de transporte.
2. Especificar o tipo de operação, por exemplo, serviços ligados à agricultura, construção, fotografia, reconhecimento aéreo, observação e patrulha, publicidade aérea.
3. Substituir pelo nome do Estado do operador.
4. Substituir pela identificação da autoridade competente que emitiu o certificado.
5. Para uso da autoridade competente.
6. Referência da certificação concedida, conforme emitida pela autoridade competente.
7. Substituir pela denominação social do operador.
8. Nome comercial do operador, se diferente. Inserir «Dbá» (*Doing business as* – exercendo a sua actividade sob o nome) antes do nome comercial.
9. Nas informações de contacto, incluem-se os números de telefone e de fax (com o indicativo do país) e o endereço de correio electrónico (se existir) através dos quais os gestores operacionais podem ser imediatamente contactados para questões relacionadas

Anexo II «Parte-AR»

com as operações de voo, a aeronavegabilidade, as competências das tripulações de voo e de cabina, mercadorias perigosas e outras questões.

10. Morada do local de actividade principal do operador.
11. Números de telefone e fax (com o indicativo do país) do local de actividade principal do operador. Se existir um endereço de correio electrónico, este também deve ser indicado.
12. Identificação do documento verificado, presente a bordo, onde se encontram as informações de contacto, acompanhada da referência ao parágrafo ou página pertinente. Ex.: «As informações de contacto ... encontram-se no manual de operações, Generalidades/Básico, capítulo 1, 1.1»; ou «... encontram-se nas especificações operacionais, página 1»; ou «... encontram-se num anexo ao presente documento».
13. Denominação social do operador.
14. Data de emissão do AOC (dd-mm-aaaa).
15. Cargo, nome e assinatura do representante da autoridade competente. Além disso, poderá ser aposto um carimbo oficial sobre o AOC.

APÊNDICE II AO ANEXO II

ESPECIFICAÇÕES OPERACIONAIS (sujeitas às condições aprovadas no manual de operações)				
Informações de contacto da autoridade emissora Telefone ¹ : _____; Fax: _____; Correio electrónico: _____				
AOC ² : Denominação social do operador ³ : Data ⁴ : Dba Nome comercial		Assinatura:		
Especificações operacionais:				
Modelo de aeronave ⁵ : Número de matrícula ⁶ :				
Operações comerciais <input type="checkbox"/>				
Zona de operação ⁷ :				
Limitações especiais ⁸ :				
Aprovações específicas:	Sim	Não	Especificação ⁹	Observações
Mercadorias perigosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de baixa visibilidade			RVR ¹¹ : m	
Descolagem			CAT ¹⁰ RVR: m DH:	
Aproximação e aterragem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	pés	
Descolagem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM ¹² <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ¹³ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tempo máximo de desvio ¹⁴ : min.	
Especificações de navegação para operações PBN ¹⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		¹⁶
Especificações de desempenho mínimo de navegação	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicóptero com recurso a sistemas de visão nocturna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicóptero com guincho	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações com helicópteros de serviços de emergência médica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formação da tripulação de cabina ¹⁷	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Emissão de certificação CC ¹⁸	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Aeronavegabilidade permanente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁹	
Outras ²⁰				

1. Número de telefone e fax da autoridade competente, incluindo o indicativo do país. Se existir um endereço de correio electrónico, este também deve ser indicado.
2. Indicação do número de certificado de operador aéreo (AOC).
3. Indicação da denominação social do operador e do nome comercial do operador, se for diferente. Inserir «Dba» (*Doing business as* – exercendo a sua actividade sob o nome) antes do nome comercial.

Anexo II «Parte-AR»

4. Data de emissão das especificações operacionais (dd-mm-aaaa) e assinatura do representante da autoridade competente.
5. Indicação da designação OACI da marca, modelo e série, ou série Master da aeronave, se tiver sido designada uma série (ex., Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).
6. Os números de matrícula estão indicados nas especificações operacionais ou no manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações. No caso de nem todas as aprovações específicas se aplicarem ao modelo da aeronave, os números de matrícula poderão ser inseridos na coluna de observações da aprovação específica correspondente.
7. Indicação da(s) zona(s) geográfica(s) de operação autorizada (por coordenadas geográficas ou rotas específicas, região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).
8. Indicação das limitações especiais aplicáveis (ex., apenas VFR, apenas operação diurna, etc.).
9. Indicação nesta coluna dos critérios mais permissivos para cada aprovação ou o tipo de aprovação (com os critérios correspondentes).
10. Indicação da categoria aplicável de aproximação de precisão: CAT I, II, IIIA, IIIB ou IIIC. Indicação do valor mínimo do alcance visual de pista (RVR) em metros e altura de decisão (DH) em pés. Inserir uma linha por cada categoria de aproximação.
11. Indicação do RVR mínimo de descolagem aprovado em metros. Inserir uma linha por cada aprovação, se várias.
12. A caixa Não Aplicável (N/A) só poderá ser seleccionada se o tecto máximo da aeronave for inferior a FL290.
13. Actualmente, as operações prolongadas (ETOPS) aplicam-se apenas a aeronaves bimotor. Assim sendo, a caixa Não Aplicável (N/A) só deve ser seleccionada se o modelo de aeronave possuir mais ou menos do que dois motores.
14. A distância da soleira também pode ser indicada (em milhas náuticas), bem como o tipo de motor.
15. Navegação baseada no desempenho (PBN): inserir uma linha por cada aprovação PBN (ex.: navegação regional (RNAV) 10, RNAV 1, desempenho de navegação exigido (RNP) 4,...), com as devidas limitações ou condições estabelecidas nas colunas «Especificações» e/ou «Observações».
16. Limitações, condições e base regulamentar para a aprovação das operações relacionadas com a autorização PBN (ex.: sistema global de navegação por satélite (GNSS), equipamento de medição da distância/DME/unidade de referência por inércia (DME/DME/IRU), ...).
17. Autorização para a ministração do curso de formação e realização de exame pelos candidatos a um certificado de tripulação de cabina, conforme especificado na Parte-CC.
18. Autorização para a emissão de certificados de tripulação de cabina, conforme especificado na Parte-CC.
19. O nome da pessoa/organização responsável pela manutenção da aeronavegabilidade permanente da aeronave e uma referência ao regulamento que estabelece a obrigatoriedade dessa tarefa, nomeadamente a Parte-M, Subparte G.
20. Neste espaço, podem ser introduzidas outras autorizações ou dados, criando uma linha (ou um bloco de várias linhas) por autorização (ex., 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 localizado fora de uma

área congestionada, operações com helicóptero sem garantia de segurança em caso de aterragem forçada, operações com ângulos maiores de inclinação lateral, distância máxima até um aeródromo para aviões bimotores sem uma aprovação ETOPS, aeronaves usadas para operações não comerciais).

EASA FORM 139 Edição 1

APÊNDICE III AO ANEXO II

<p align="center">Lista de aprovações específicas Operações não comerciais (sujeitas às condições especificadas na aprovação e contidas no manual de operações ou no manual de operações do piloto)</p>		
Autoridade emissora ⁵ :		
Lista de aprovações específicas ⁶ : Nome do operador: Data ⁷ : Assinatura:		
Modelo e matrícula da aeronave ⁸ :		
Tipos de operações especializadas (SPO), se aplicável: <input type="checkbox"/> ⁹		
Aprovações específicas ¹⁰ :	Especificação ¹¹	Observações
...		
...		
...		
...		
...		

EASA FORM 140 Edição 1

⁵ Indicação do nome e informações de contacto.

⁶ Indicação do número associado.

⁷ Data de emissão das aprovações específicas (dd-mm-aaaa) e assinatura do representante da autoridade competente.

⁸ Indicação da designação da Equipa Europeia da Segurança da Aviação Comercial (CAST)/OACI da marca, modelo e série, ou série Master da aeronave, se tiver sido designada uma série (ex., Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). A taxonomia CAST/OACI encontra-se disponível no seguinte endereço: [Hhttp://www.intlaviationstandards.org/H](http://www.intlaviationstandards.org/H).

Os números de matrícula deverão ser incluídos na lista de aprovações específicas ou no manual de operações. Neste último caso, a lista de aprovações específicas deverá remeter para a página correspondente do manual de operações.

⁹ Especificar o tipo de operação, por exemplo, serviços ligados à agricultura, construção, fotografia, reconhecimento aéreo, observação e patrulha, publicidade aérea.

¹⁰ Indicar nesta coluna todas as eventuais operações aprovadas, por ex., mercadorias perigosas, LVO, RVSM, RNP, MNPS, NVIS, HHO.

¹¹ Indicar nesta coluna os critérios mais permissivos para cada aprovação, por ex. a altura de decisão e o RVR mínimo para a CAT II.

APÊNDICE IV AO ANEXO II

Formulário de relatório-tipo



Autoridade Competente (denominação)

(Estado)

Relatório-Tipo (SR)

¹N.º:

²Fonte: SR

³Data: ⁴Local:

⁵(em branco)

⁶Operador: ⁷Número de AOC:

⁸Estado:

⁹Itinerário: com partida de..... ¹..... ⁰Número do voo:

¹¹Itinerário: com destino a..... ¹²Número do voo:

¹³Fretado pelo operador*:

¹⁴Estado do fretador:

* (se aplicável)

¹⁵Tipo de aeronave: ¹⁶Matrícula:

¹⁷Número de construção:

¹⁸Tripulação de voo: Estado de licenciamento:

¹⁹Observações:
.....
.....
.....

²⁰Acções empreendidas:
.....
.....
.....

²¹(em branco)

Anexo II «Parte-AR»

APÊNDICE V AO ANEXO II

Certificado de Inspeção na Plataforma de Estacionamento					
Data:	Hora:	Local:			
Operador:		Estado:	Número de AOC:		
Itinerário com partida de:	Número do voo:	Itinerário com destino a:	Número do voo:		
Tipo de voo:	Fretado pelo operador:	Tipo de aeronave:	Configuração da aeronave:		
Estado do fretador:		Matrícula:	N.º de construção:		
Estado(s) de licenciamento da tripulação de voo:	Comprovativo de Recepção^(*)				
	Nome:	Função:		Assinatura:	
	Função:				

Informações em formato livre da autoridade competente (logótipo, contacto, telefone/fax/correio electrónico)

Observações		Observações		Observações	
A	Cabina de pilotagem	B	Segurança da cabina	C	Estado da aeronave
1	Estado geral	20	Licença/composição da tripulação de voo	1	Estado exterior geral
2	Saída de emergência		Diário de bordo da viagem/Diário técnico ou equivalente	2	Portas e fechos
3	Equipamento	21	Diário de bordo da viagem ou equivalente	3	Comandos de voo
Documentação		22	Ficha de manutenção	4	Rodas, pneus e travões
4	Manuais	23	Notificação e rectificação de anomalias (incluindo diário técnico)	5	Trem de aterragem, deslizadores/flutuadores
5	Listas de controlo	24	Inspeção pré-voo	6	Poço das rodas
6	Cartas de navegação/Instrumentos			7	Grupo motopropulsor e pilão
7	Lista de equipamentos mínimos	1	Estado interior geral	8	Pás dos ventiladores, hélices, rotores (principal e de cauda)
8	Certificado de matrícula	2	Posto da tripulação de cabina e zona de descanso da tripulação	9	Reparações evidentes
9	Certificado de ruído (quando aplicável)	3	Estojo de primeiros socorros/Estojo de emergência médica	10	Danos evidentes por reparar
10	AOC ou equivalente	4	Extintores de incêndio manuais	11	Fugas
11	Licença de rádio	5	Coletes salva-vidas/dispositivos de		
12	Certificado de aeronavegabilidade				

Anexo II «Parte-AR»

					flutuação							
	Dados de voo				6	Estado dos cintos de segurança e dos assentos			D	Carga		
13	Preparação do voo				7	Saídas de emergência, iluminação e lanternas			1	Estado geral do porão de carga		
14	Registo do peso e da distribuição do peso				8	Rampas de emergência/Balsas salva-vidas (conforme necessário), ELT			2	Mercadorias perigosas		
	Equipamento de segurança				9	Fontes de oxigénio (tripulação e passageiros)			3	Arrumação da carga		
15	Extintores de incêndio manuais				10	Instruções de segurança						
16	Coletes salva-vidas/dispositivos de flutuação				11	Tripulantes de cabina			E	Geral		
17	Cintos de ombros				12	Acesso às saídas de emergência			1	Geral		
18	Equipamento de oxigénio				13	Arrumação da bagagem dos passageiros						
19	Lanterna				14	Número de lugares						

Anexo II «Parte-AR»

Acções empreendidas		Elemento inspecionado	Categoria	Observações
	(3d) Proibição imediata de operação			
	(3c) Aeronave imobilizada pela autoridade aeronáutica que procedeu à inspecção			
	(3b) Acções correctivas antes do voo			
	(3a) Restrições ao voo da aeronave			
	(2) Informação à autoridade e ao operador			
	(1) Informação ao piloto em comando			
	(0) Sem observações			
Nome ou código do(s) inspector(es)				
Observações da tripulação (se existirem)				
<p>(*) 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.</p> <p>O presente relatório fornece uma indicação do que foi constatado nesta ocasião, não devendo ser interpretado como uma determinação 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.</p>				

APÊNDICE VI AO ANEXO II

Relatório de Inspeção na Plataforma de Estacionamento



Autoridade Competente (*denominação*)

(*Estado*)

Relatório de Inspeção na Plataforma de Estacionamento

N.º: _____

Fonte: RI (*Ramp inspection*)

Data: ____/____/____ Local: _____

Hora local: ____:____

Operador: _____ Número de AOC: _____

Estado: _____ Tipo de operação: _____

Itinerário com partida de: _____ Número do voo: _____

Itinerário com destino a: _____ Número do voo: _____

Fretado pelo operador*: _____ Estado do fretador*: _____

* (*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
---	-------------------------

_____-_____-_____-_____-_____
_____-_____-_____-_____-_____
_____-_____-_____-_____-_____
_____-_____-_____-_____-_____
_____-_____-_____-_____-_____
_____-_____-_____-_____-_____

Classe de acções empreendidas: Descrição pormenorizada

3d) Proibição imediata de operação

Anexo II «Parte-AR»

3c) Aeronave imobilizada pela autoridade competente que procedeu à inspecção.....

3b) Acções correctivas antes do voo.....

3a) Restrições ao voo da aeronave.....

2) Informação à autoridade e ao operador

1) Informação ao piloto em comando

(eventuais) Informações adicionais

Nome ou número do(s) inspector(es):.....

- O presente relatório fornece uma indicação do que foi constatado nesta ocasião, não devendo ser interpretado como uma determinação de que a aeronave está apta para o voo previsto.

- Os dados apresentados no presente relatório podem sofrer correcções na sua redacção ao serem introduzidos na base de dados centralizada.

Código do elemento	Verificação	Observações
A. Cabina de pilotagem		
Geral		
1. Estado geral	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Saída de emergência	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Equipamento.....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
Documentação		
4. Manuais.....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Listas de controlo ...	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Cartas de radionavegação	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Lista de equipamento mínimo.....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Certificado de matrícula.....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Certificado de ruído (quando aplicável)	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. AOC ou equivalente	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Licença de rádio	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12. Certificado de aeronavegabilidade	12. <input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
Dados de voo		
13. Preparação do voo	13. <input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14. Registo do peso e da distribuição do peso	14. <input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>
Equipamento de segurança		
15. Extintores de incêndio manuais.....	15. <input type="checkbox"/>	15. <input type="checkbox"/>
16. Coletes salva-vidas/dispositivos de flutuação	16. <input type="checkbox"/>	16. <input type="checkbox"/>
17. Cintos de ombros	17. <input type="checkbox"/>	17. <input type="checkbox"/>

Anexo II «Parte-AR»

18. Equipamento de oxigénio.....	18.	<input type="checkbox"/>	18.	<input type="checkbox"/>
19. Lanterna....	19.	<input type="checkbox"/>	19.	<input type="checkbox"/>
Tripulação de voo				
20. Licença/composição da tripulação de voo.....	20.	<input type="checkbox"/>	20.	<input type="checkbox"/>
Diário de bordo da viagem/Diário técnico ou equivalente				
21. Diário de bordo da viagem ou equivalente.....	21.	<input type="checkbox"/>	21.	<input type="checkbox"/>
22. Ficha de manutenção.....	22.	<input type="checkbox"/>	22.	<input type="checkbox"/>
23. Notificação e rectificação de anomalias (incluindo diário técnico).....	23.	<input type="checkbox"/>	23.	<input type="checkbox"/>
24. Inspeção pré-voo.....	24.	<input type="checkbox"/>	24.	<input type="checkbox"/>
B. Segurança da cabina				
1. Estado interior geral.....	1.	<input type="checkbox"/>	1.	<input type="checkbox"/>
2. Posto da tripulação de cabina e zona de descanso da tripulação.....	2.	<input type="checkbox"/>	2.	<input type="checkbox"/>
3. Estojo de primeiros socorros/Estojo de emergência médica.....	3.	<input type="checkbox"/>	3.	<input type="checkbox"/>
4. Extintores de incêndio manuais.....	4.	<input type="checkbox"/>	4.	<input type="checkbox"/>
5. Coletes salva-vidas/Dispositivos de flutuação.....	5.	<input type="checkbox"/>	5.	<input type="checkbox"/>
6. Estado dos cintos de segurança e dos assentos.....	6.	<input type="checkbox"/>	6.	<input type="checkbox"/>
7. Saídas de emergência, iluminação e lanternas.....	7.	<input type="checkbox"/>	7.	<input type="checkbox"/>
8. Rampas de emergência/Balsas salva-vidas (conforme necessário), Emissores Localizadores de Emergência - ELT.....	8.	<input type="checkbox"/>	8.	<input type="checkbox"/>
9. Fontes de oxigénio (tripulação e passageiros).....	9.	<input type="checkbox"/>	9.	<input type="checkbox"/>
10. Instruções de segurança.....	10.	<input type="checkbox"/>	10.	<input type="checkbox"/>
11. Tripulantes de cabina.....	11.	<input type="checkbox"/>	11.	<input type="checkbox"/>
12. Acesso às saídas de emergência.....	12.	<input type="checkbox"/>	12.	<input type="checkbox"/>
13. Arrumação da bagagem dos passageiros.....	13.	<input type="checkbox"/>	13.	<input type="checkbox"/>
14. Número de lugares	14.	<input type="checkbox"/>	14.	<input type="checkbox"/>

Anexo II «Parte-AR»

Código do elemento	Verificação	Observações
C. Estado da aeronave		
1. Estado exterior geral..... 2. Portas e fechos 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.....	1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/> 4. <input type="checkbox"/> 5. <input type="checkbox"/> 6. <input type="checkbox"/> 7. <input type="checkbox"/> 8. <input type="checkbox"/> 9. <input type="checkbox"/> 10. <input type="checkbox"/> 11. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/> 4. <input type="checkbox"/> 5. <input type="checkbox"/> 6. <input type="checkbox"/> 7. <input type="checkbox"/> 8. <input type="checkbox"/> 9. <input type="checkbox"/> 10. <input type="checkbox"/> 11. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
D. Carga		
1. Estado geral do porão de carga..... 2. Mercadorias perigosas..... 3. Arrumação da carga	1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/>
E. Geral		
1. Geral	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>

EASA FORM 137 Edição 1

ANEXO III
REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS ORGANIZAÇÕES RELATIVAMENTE ÀS
OPERAÇÕES AÉREAS

Parte-OR

OR.GEN.005 Âmbito

A presente parte estabelece os requisitos aplicáveis aos operadores aéreos que executam:

- a) Operações não comerciais com aeronaves a motor complexas; ou
- b) Operações comerciais.

Subparte GEN — Requisitos gerais

Secção 1 — Generalidades

OR.GEN.105 Autoridade competente

Para efeitos desta Parte, a autoridade competente que exerce a supervisão sobre os operadores sujeitos a certificação ou declaração será:

- a) no caso dos operadores cujo local de actividade principal se localize num Estado-Membro, a autoridade designada por esse mesmo Estado-Membro;
- b) no caso dos operadores cujo local de actividade principal se localize num país terceiro, a Agência.

OR.GEN.110 Responsabilidades do operador

- (a) O operador é responsável pela operação da aeronave em conformidade com o Anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008, com os requisitos pertinentes da presente Parte e com a respectiva declaração ou certificado.
- b) Todos os voos devem ser executados em conformidade com as disposições do manual de operações.
- c) O operador deverá estabelecer e aplicar um sistema de controlo operacional de todos os voos operados ao abrigo da respectiva declaração ou certificado.
- d) O operador deverá assegurar-se de que o equipamento da sua aeronave e as qualificações da sua tripulação cumprem os requisitos exigidos para a área e tipo de operação.
- e) O operador deverá garantir que todo o pessoal directa ou indirectamente ligado às operações de voo e em terra possui formação adequada, capacidade comprovada para o desempenho das suas funções específicas e consciência das suas responsabilidades e da relação existente entre as suas funções e a operação no seu conjunto.
- (f) O operador deverá estabelecer os procedimentos e as instruções de segurança para cada tipo de aeronave, dos quais deverão constar as funções e responsabilidades do pessoal de terra e dos tripulantes relativamente a todos os tipos de operações em terra ou de voo. Tais

procedimentos não exigirão que um tripulante desempenhe quaisquer actividades durante fases críticas do voo, para além das necessárias à operação segura da aeronave.

- g) O operador deverá assegurar-se de que todos os funcionários estão conscientes de que devem cumprir as leis, os regulamentos e os procedimentos dos Estados em que se efectuam as operações e que são pertinentes para o desempenho das suas funções.
- h) O operador deverá estabelecer, para cada tipo de aeronave, um sistema de listas de verificação a utilizar pelos membros das tripulações em todas as fases do voo sob condições normais, anormais ou de emergência, de modo a assegurar que os procedimentos de operação indicados no manual de operações sejam cumpridos. A concepção e utilização das listas de verificação deverão respeitar os princípios relacionados com os factores humanos e ter em conta a mais recente documentação relevante do fabricante da aeronave.
- i) O operador deverá especificar os procedimentos de planeamento de voo destinados a garantir a operação segura do voo com base no desempenho da aeronave, noutras limitações operacionais e nas condições expectáveis relevantes na rota a seguir e nos aeródromos ou locais de operação em causa. Tais procedimentos deverão constar do manual de operações.
- j) O operador deverá estabelecer e manter programas de formação de pessoal, conforme indicado nas Instruções Técnicas. Os programas de formação deverão ser proporcionais às responsabilidades dos formandos.

OR.GEN.115 Pedido de certificado de operador

- a) Qualquer pedido de certificado de operador ou de alteração a um certificado existente deverá ser efectuado da forma estabelecida pela autoridade competente, tendo em conta os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008¹² e respectivas regras de execução.
- b) Os requerentes de um certificado inicial deverão fornecer à autoridade competente a documentação necessária para demonstrar que cumprirão os requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução. Tal documentação incluirá a descrição dos procedimentos de gestão das alterações que não requerem aprovação prévia e de notificação à autoridade competente.

OR.GEN.120 Meios de conformidade

- a) O operador poderá utilizar meios de conformidade alternativos aos adoptados pela Agência para garantir a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução.
- b) Nos casos em que um operador pretenda utilizar meios de conformidade alternativos aos meios de conformidade aceitáveis (AMC) adoptados pela Agência para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, deverá, antes de implementá-los, fornecer uma descrição completa dos mesmos à

¹² 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 Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE. *JO L 79, 19.3.2008, p. 1*, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, *JO L 309, 24.11.2009, p. 51*.

autoridade competente. A descrição incluirá toda e qualquer revisão aos manuais ou procedimentos que possam ser relevantes, bem como uma avaliação demonstrando o cumprimento das regras de execução.

O operador só poderá implementar tais meios alternativos de conformidade após aprovação dos mesmos pela autoridade competente e recepção da notificação prevista na AR.GEN.120 (d).

- c) Qualquer operador obrigado a declarar a sua actividade deverá notificar a autoridade competente quando utilizar meios alternativos para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução.

OR.GEN.125 Condições de homologação e prerrogativas de um operador

Um operador certificado deverá cumprir as prerrogativas e o âmbito de actividade definidos nas condições da homologação anexa ao respectivo certificado.

OR.GEN.130 Alterações

- a) Qualquer alteração que afecte:
 - (1) o âmbito do certificado ou as condições de homologação de um operador; ou
 - (2) qualquer um dos elementos do sistema de gestão do operador, conforme previsto na OR.GEN.200 (a)(1) e (a)(2),

exigirá a aprovação prévia da autoridade competente.

- (b) No caso de qualquer alteração que requeira aprovação prévia em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, o operador solicitará tal aprovação à autoridade competente. O requerimento será entregue antes da realização da alteração, por forma a permitir à autoridade competente verificar a continuidade da conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução e alterar, se necessário, o certificado do operador e as condições da homologação anexa ao mesmo.

O operador fornecerá à autoridade competente toda e qualquer documentação que se afigure pertinente.

A alteração só poderá ser concretizada após recepção de aprovação formal pela autoridade competente, em conformidade com a AR.GEN.330.

Durante a implementação das alterações, o operador deverá operar nas condições estipuladas pela autoridade competente, conforme aplicável.

- c) Quaisquer alterações que não requeiram aprovação prévia serão geridas e notificadas à autoridade competente conforme definido no procedimento aprovado pela autoridade competente, em conformidade com a AR.GEN.310 (c).

OR.GEN.135 Revalidação

- a) O certificado do operador permanecerá válido enquanto:
 - (1) o operador permanecer em conformidade com os requisitos pertinentes do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, tendo em conta as disposições relacionadas com o processamento das constatações, conforme estabelecido na OR.GEN.150;
 - (2) a autoridade competente continuar a ter acesso ao operador nos termos da OR.GEN.140 para determinar a continuidade da conformidade do mesmo com os

requisitos pertinentes do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução; e

- (3) o certificado não for objecto de renúncia ou revogação.
- b) Um certificado, após ser objecto de revogação ou renúncia, será imediatamente devolvido à autoridade competente.

OR.GEN.140 Acesso

Para efeitos de verificação da conformidade com os requisitos pertinentes do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respectivas regras de execução, o operador facilitará o acesso a qualquer uma das suas instalações, aeronaves, documentos, registos, dados, procedimentos ou a qualquer outro material relevante para as suas actividades sujeitas a certificação ou declaração, independentemente de tal se encontrar ou não disposto em contrato, a qualquer pessoa autorizada:

- a) à autoridade competente definida em OR.GEN.105; ou
- b) à autoridade actuando ao abrigo da AR.GEN.300 (d), AR.GEN.300 (e) ou da AR.RAMP.

OR.GEN.150 Constatações

Após recepção da notificação das constatações, o operador deverá:

- a) identificar a origem da não conformidade;
- b) definir um plano de medidas correctivas; e
- c) demonstrar que a medida correctiva foi implementada a contento da autoridade competente e no período de tempo acordado com a mesma, conforme definido em AR.GEN.350 (d).

OR.GEN.155 Resposta imediata a um problema de segurança

O operador deverá implementar:

- a) todas as medidas de segurança exigidas pela autoridade competente, em conformidade com a AR.GEN.135 (c); e
- b) todas as medidas vinculativas decorrentes das informações de segurança relevantes emitidas pela Agência, incluindo as directrizes relativas à aeronavegabilidade e ao reforço da segurança.

OR.GEN.160 Comunicação de ocorrências

- a) O operador comunicará à autoridade competente, e a qualquer outra organização cuja informação seja exigida pelo Estado do operador, qualquer acidente, incidente grave e ocorrência definidos no Regulamento (UE) n.º 996/2010¹³ e na Directiva 2003/42/CE¹⁴.
- b) Salvaguardando o disposto na alínea a), o operador comunicará à autoridade competente e à organização responsável pela concepção da aeronave qualquer incidente, avaria, defeito técnico, desrespeito das limitações técnicas ou ocorrência que possa trazer à luz qualquer

¹³ Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Directiva 94/56/CE (Texto relevante para efeitos do EEE), *JO L 295, 12.11.2010, p. 35-50*.

¹⁴ Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil, *JO L 167, 4.7.2003, p. 23-36*.

informação imprecisa, incompleta ou ambígua contida nos dados de adequação operacional ou ainda outras circunstâncias irregulares que tenham ou possam ter colocado em risco a segurança da operação da aeronave e que não tenham resultado num acidente ou incidente grave.

- c) Salvaguardando as disposições do Regulamento (UE) n.º 996/2010 e da Directiva 2003/42/CE, as comunicações referidas nas alíneas a) e b) serão efectuadas conforme estabelecido pela autoridade competente e conterão todas as informações pertinentes sobre as anomalias que são do conhecimento do operador.
- d) As comunicações deverão ser efectuadas assim que possível, mas no prazo máximo de 72 horas após a identificação da anomalia a que a comunicação se refere, a não ser que tal seja impossibilitado por circunstâncias excepcionais.
- e) Sempre que pertinente, o operador elaborará um relatório de acompanhamento com informações detalhadas das medidas que pretende tomar para evitar a ocorrência de situações similares no futuro, assim que tais medidas forem definidas. Tal relatório será elaborado conforme estabelecido pela autoridade competente.

Secção 2 — Gestão

OR.GEN.200 Sistema de gestão

- a) O operador estabelecerá, implementará e manterá um sistema de gestão que inclua:
 - (1) linhas de responsabilização claramente definidas em toda a estrutura do operador, incluindo a responsabilização directa do administrador responsável pela segurança.
 - (2) uma descrição das filosofias e dos princípios globais do operador com respeito à segurança, designadas como «política de segurança»;
 - (3) a identificação dos perigos de segurança aeronáutica inerentes às actividades do operador, a sua avaliação e a gestão dos riscos associados, incluindo a tomada de medidas para a redução dos riscos e a verificação da eficácia de tais medidas;
 - (4) a manutenção de pessoal formado e competente para a execução das tarefas;
 - (5) a documentação de todos os processos-chave do sistema de gestão, incluindo do processo de sensibilização do pessoal para as respectivas responsabilidades e dos procedimentos de alteração da referida documentação;
 - (6) o controlo da conformidade do operador com os requisitos pertinentes. O controlo da conformidade incluirá um sistema de comunicação das constatações das auditorias ao administrador responsável, por forma a assegurar, se necessário, a tomada de medidas correctivas; e
 - (7) quaisquer requisitos adicionais previstos nas subpartes relevantes desta Parte ou de outras Partes pertinentes.
- b) O sistema de gestão deverá corresponder à dimensão do operador e à natureza e complexidade das suas actividades, tendo em conta os perigos e riscos associados inerentes a estas actividades.

OR.GEN.205 Contratação de serviços

- a) Entre os serviços contratados incluem-se todos os serviços abrangidos pela homologação do operador, prestados por outras organizações certificadas para a prestação do serviço em causa ou, caso não sejam certificadas, que exerçam a sua actividade ao abrigo da

homologação do operador. O operador deverá assegurar-se da conformidade dos serviços ou produtos que contrata ou compra no âmbito da sua actividade.

- b) Sempre que o operador certificado contratar uma organização não certificada nos termos desta Parte para a prestação de um determinado serviço, a organização contratada trabalhará ao abrigo da homologação do operador. A organização contratante assegurar-se-á de que a autoridade competente tem acesso à organização contratada, por forma a verificar a continuidade da conformidade com os requisitos aplicáveis.

OR.GEN.210 Requisitos do pessoal

- a) O operador nomeará um administrador responsável, com autoridade para assegurar que todas as actividades sejam financiadas e levadas a cabo em conformidade com os requisitos aplicáveis. Ao administrador responsável caberá criar e manter um sistema de gestão eficaz.
- b) A pessoa ou grupo de pessoas será nomeado pelo operador e assumirá a responsabilidade de assegurar a continuidade da conformidade do mesmo com os requisitos aplicáveis. Tal(is) pessoa(s) terá(ão) de prestar contas ao administrador responsável.
- c) O operador deverá possuir pessoal qualificado em número suficiente para que as tarefas e actividades previstas sejam levadas a cabo em conformidade com os requisitos aplicáveis.
- d) O operador deverá manter registos adequados de experiência, das qualificações e das acções de formação, por forma a poder demonstrar a sua conformidade com a alínea c) supra.
- e) O operador deverá assegurar que todo o pessoal tem conhecimento das regras e procedimentos relevantes para o desempenho das suas tarefas.

OR.GEN.215 Requisitos das instalações

O operador deverá dispor de instalações que permitam a realização e gestão de todas as tarefas e actividades previstas em conformidade com os requisitos aplicáveis.

OR.GEN.220 Conservação de registos

- a) O operador criará um sistema de conservação de registos que permita o armazenamento adequado e o acompanhamento fiável de todas as actividades desenvolvidas, abrangendo, em especial, todos os elementos indicados em OR.GEN.200.
- b) O formato dos registos será especificado nos procedimentos do operador.
- c) Os registos serão armazenados de forma a garantir a protecção dos mesmos contra danos, alterações e furto.

Subparte AOC — Certificado de operador aéreo

OR.AOC.100 Pedido de certificado de operador aéreo

- a) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1008/2008¹⁵, antes de se dedicar ao exercício de operações aéreas comerciais, o operador deverá requerer e obter um certificado de operador aéreo (AOC) emitido pela autoridade competente.
- b) O operador deverá fornecer as seguintes informações à autoridade competente:
 - (1) a denominação social e o nome comercial, a morada e o endereço postal do requerente;
 - (2) a descrição da operação pretendida, incluindo o(s) tipo(s) e o número da aeronave a operar;
 - (3) a descrição do sistema de gestão, incluindo da estrutura organizacional;
 - (4) o nome do administrador responsável;
 - (5) os nomes das pessoas nomeadas nos termos da OR.AOC.135 (a), bem como as respectivas qualificações e experiência; e
 - (6) uma cópia do manual de operações exigido pela OR.MLR.100.
- c) Os requerentes deverão comprovar perante a autoridade competente que:
 - (1) cumprem todos os requisitos aplicáveis do Anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008, da presente Parte e da Parte-CAT, da Parte-SPO e da Parte-SPA, conforme aplicável;
 - (2) todas as aeronaves operadas possuem um certificado de aeronavegabilidade (CofA) em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão; e
 - (3) possuem sistemas de organização e gestão adequados e proporcionais à escala e ao âmbito da operação.

OR.AOC.105 Especificações operacionais e prerrogativas de um titular de um AOC

As prerrogativas do operador, incluindo aquelas concedidas ao abrigo da Parte-SPA, serão indicadas nas especificações operacionais do certificado.

OR.AOC.110 Contrato de locação

Qualquer locação

- a) Sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, qualquer contrato de locação relativo a uma aeronave utilizada por um operador certificado ao abrigo da presente Parte estará sujeito à aprovação prévia da autoridade competente.
- b) O operador certificado ao abrigo da presente Parte só poderá alugar uma aeronave com tripulação a um operador de um país terceiro que não esteja sujeito a uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005¹⁶.

¹⁵ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação), *JO L 293, 31.10.2008, p. 3*;

¹⁶ Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva 2004/36/CE, *JO L 344, 27.12.2005, p. 15*.

Locação com tripulação

- c) O requerente da aprovação da locação de uma aeronave com tripulação de um operador de um país terceiro deverá demonstrar à autoridade competente que:
- (1) o operador do país terceiro:
 - i) detém um AOC válido, emitido em conformidade com o Anexo 6 da OACI; e
 - ii) cumpre todos os requisitos de segurança aplicáveis pela UE às operações aéreas e às empresas de aviação ou outras normas equivalentes;
 - e
 - (2) a aeronave possui um CofA normalizado, emitido em conformidade com o Anexo 8 da OACI.

Contrato de locação sem tripulação

- e) Todo e qualquer operador certificado em conformidade com a presente Parte e que pretenda celebrar um contrato de locação da sua aeronave sem tripulação deverá solicitar primeiro a aprovação prévia da autoridade competente. O pedido deverá ser acompanhado por cópias do contrato de locação ou por uma descrição das disposições de locação, à excepção das disposições de natureza financeira, e por qualquer outra documentação relevante.

Contrato de locação com tripulação

- f) Antes de celebrar um contrato de locação de uma aeronave com tripulação, o operador certificado ao abrigo da presente Parte deverá notificar a autoridade competente.

OR.AOC.115 Acordos de código partilhado

- a) Os acordos de código partilhado celebrados entre um operador certificado em conformidade com a presente Parte e um operador de um país terceiro estarão sujeitos à aprovação prévia por parte da autoridade competente.
- b) Para obter aprovação, o operador deverá demonstrar à autoridade competente que o operador do país terceiro:
 - (1) detém um AOC válido, emitido em conformidade com o Anexo 6 da OACI; e
 - (2) estabeleceu um programa de auditoria ao código partilhado que permite supervisionar o mesmo e controlar de forma contínua a sua conformidade.
- c) Ao implementar o programa de auditoria do código partilhado referido na alínea b), n.º 2, o operador deverá começar por realizar auditorias in situ, passando depois a realizar auditorias regulares ao operador do país terceiro durante todo o período de vigência do acordo de código partilhado, de modo a garantir a conformidade do operador do país terceiro com o Anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008. As auditorias in situ serão efectuadas a cada 24 meses.
- d) As auditorias, incluindo eventuais constatações, serão registadas num relatório de auditoria. As constatações de nível 1 deverão ser encerradas antes da celebração ou continuação de um acordo de código partilhado. As constatações de nível 2 deverão ser encerradas no prazo máximo de 6 meses após a auditoria. O operador entregará todos os relatórios de auditoria, incluindo as constatações e respectivos encerramentos, à autoridade competente. Todos os relatórios de auditoria deverão ser conservados durante, pelo menos, 5 anos.

- e) O operador certificado ao abrigo da presente Parte não venderá nem emitirá bilhetes para voos operados por um operador de um país terceiro quando este estiver sujeito a uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

OR.AOC.120 Aprovações para a ministração de formação especificada na Parte-CC e para a emissão de certificados de tripulação de cabina

- (a) Antes de ministrar o curso de formação exigido na Parte-CC, o operador deverá requerer e obter uma aprovação emitida pela autoridade competente. Para tal, o requerente deverá demonstrar a sua conformidade com os requisitos relativos à ministração e ao conteúdo do curso de formação estabelecidos na CC.TRA.215 e na CC.TRA.220 e fornecer à autoridade competente:
- (1) a data de início previsto de actividade;
 - (2) os dados pessoais e as qualificações dos instrutores, tendo em conta a sua relevância para os itens de formação a cobrir;
 - (3) o(s) nome(s) e morada(s) do(s) estabelecimento(s) onde será ministrada a formação;
 - (4) uma descrição das instalações, dos métodos de formação, dos manuais e dos dispositivos representativos a utilizar; e
 - (5) o programa e os planos conexos relativos ao curso de formação.
- b) Se um Estado-Membro decidir, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, que os certificados de tripulação de cabina podem ser emitidos por operadores aprovados, o requerente deverá, além do disposto na alínea a):
- (1) demonstrar à autoridade competente que:
 - i) a organização possui a capacidade e o sentido de responsabilidade necessário para a execução da tarefa;
 - ii) os examinadores estão devidamente qualificados e não apresentam conflitos de interesse; e
 - (2) dar a conhecer os procedimentos e as condições específicas para:
 - i) a realização dos exames indicados em CC.TRA.220;
 - ii) a emissão dos certificados de tripulação de cabina; e
 - iii) o fornecimento à autoridade competente de toda a informação e documentação relevante relacionada com os certificados que emitirá e com os respectivos titulares, para efeitos de conservação de registos, supervisão e adopção de medidas de repressão pela autoridade em causa.
- c) As aprovações referidas nas alíneas a) e b) serão descritas nas especificações operacionais.

OR.AOC.125 Operações não comerciais de aeronaves listadas nas especificações operacionais por titulares de AOC

O titular de um AOC poderá levar a cabo operações não comerciais com aeronaves utilizadas para operações comerciais listadas nas especificações operacionais do respectivo AOC, sem que lhe seja imposta a obrigação de entregar uma declaração conforme com a presente Parte, desde que o operador:

- a) descreva detalhadamente as referidas operações no manual de operações, incluindo:
- (1) a identificação dos requisitos aplicáveis;

- (2) a identificação clara das eventuais diferenças entre os procedimentos operacionais utilizados em operações comerciais e não comerciais; e
 - (3) os meios de garantir que todo o pessoal envolvido nas operações está plenamente familiarizado com os procedimentos associados;
- b) informe a autoridade competente sobre as diferenças identificadas entre os procedimentos operacionais referidos na alínea a), n.º 2, para efeitos de aprovação prévia.

OR.AOC.130 Controlo dos parâmetros de voo — aviões

- a) O operador deverá estabelecer e manter um sistema de controlo dos parâmetros de voo para aviões com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 27 000 kg. Os referidos parâmetros serão posteriormente integrados no respectivo sistema de gestão.
- b) O sistema de controlo dos parâmetros de voo não terá carácter punitivo e contemplará meios adequados para proteger a(s) fonte(s) dos dados.

OR.AOC.135 Requisitos do pessoal

- a) Nos termos da OR.GEN.210 (b), o operador nomeará pessoas responsáveis pela gestão e supervisão das seguintes áreas:
 - (1) operações de voo;
 - (2) formação da tripulação; e
 - (3) operações em terra.
- b) *Adequação e competência do pessoal*
 - (1) O operador empregará pessoal em número suficiente para as operações previstas em terra e em voo.
 - (2) Todo o pessoal designado para, ou directamente envolvido em, operações em terra e em voo deverá:
 - i) possuir 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 funções e as operações como um todo.
- c) *Supervisão do pessoal*
 - (1) O operador nomeará um número suficiente de supervisores de pessoal, tendo em conta a sua estrutura organizacional e o número de funcionários.
 - (2) Os deveres e responsabilidades dos supervisores serão definidos de modo a garantir que os mesmos serão capazes de cumprir as suas obrigações de supervisão, sendo ainda adoptadas outras medidas que se revelem necessárias para a prossecução deste mesmo objectivo.
 - (3) A supervisão dos tripulantes e do pessoal afecto à operação será levada a cabo por indivíduos com a experiência adequada e as qualificações necessárias ao cumprimento dos padrões especificados no manual de operações.

OR.AOC.140 Requisitos das instalações

Nos termos da OR.GEN.215, o operador deverá:

- a) dispor de instalações e equipamento de assistência em terra adequados, a fim de assegurar uma assistência segura dos aviões;
- b) manter instalações de apoio operacionais na base principal de operação, adequadas à área e ao tipo de operação; e
- c) assegurar que a zona de trabalho disponível ofereça ao pessoal espaço suficiente, em cada base operacional, de modo a garantir a segurança das operações de voo. Devem ter-se em consideração as necessidades do pessoal de terra, bem como do pessoal encarregado do controlo operacional, do arquivo de registos essenciais e do planeamento de voo das tripulações.

OR.AOC.150 Requisitos da documentação

- a) O operador deverá tomar providências no sentido da produção de manuais e de qualquer outra documentação necessária, bem como das respectivas alterações.
- b) O operador deverá ser capaz de distribuir prontamente instruções operacionais e outras informações.

Subparte DEC — Declaração

OR.DEC.100 Declaração

O operador deverá:

- a) fornecer à autoridade competente todas as informações relevantes antes de dar início às operações, usando, para isso, o formulário contido no Apêndice I da presente Parte;
- b) fornecer à autoridade competente uma lista dos meios alternativos de conformidade utilizados;
- c) manter a conformidade com os requisitos aplicáveis e com as informações prestadas na declaração;
- d) notificar prontamente a autoridade competente de quaisquer alterações à respectiva declaração ou aos meios alternativos de conformidade, entregando, para isso, uma declaração alterada, conforme com o formulário contido no Apêndice I da presente Parte; e
- e) notificar a autoridade competente quando cessar a sua actividade.

Subparte MLR — Manuais, cadernetas e registos

OR.MLR.100 Manual de operações — generalidades

- a) O operador deverá assegurar-se de que o manual de operações (OM) está em conformidade com o Anexo IV, n.º 8.b., do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- b) O conteúdo do OM deverá reflectir os requisitos definidos na presente Parte e na Parte-CAT, na Parte NCC, na Parte-SPO e na Parte-SPA, e não deverá contradizer as condições constantes das especificações operacionais do certificado de operador aéreo (AOC) ou da declaração e respectiva lista de aprovações específicas, conforme aplicável.
- c) O OM poderá ser emitido em partes separadas.

- d) Todo o pessoal de operações deverá ter fácil acesso às partes do OM relevantes para o desempenho das respectivas funções.
- e) O OM deverá ser mantido actualizado. Todo o pessoal de operações tomará conhecimento das alterações que sejam relevantes para o desempenho das respectivas funções.
- f) Ao pessoal da tripulação será fornecida uma cópia pessoal das partes do OM relevantes para o desempenho das respectivas funções. Todos aqueles que tiver em seu poder um OM, ou partes adequadas dele, deverão manter a sua cópia actualizada segundo as alterações ou revisões fornecidas pelo operador.
- g) Para os titulares de AOC:
 - (1) no que respeita às alterações sujeitas a notificação conforme com a OR.GEN.115 (b) e com a OR.GEN.130 (c), o operador deverá apresentar à autoridade competente as alterações pretendidas, antes da data em que entrarem em vigor; e
 - (2) quando a alteração disser respeito a procedimentos que tenham de ser previamente aprovados em conformidade com a OR.GEN.130, a aprovação deverá ser obtida antes de a alteração entrar em vigor.
- h) Salvaguardando a disposição da alínea g), quando forem necessárias alterações ou revisões imediatas no interesse da segurança, elas poderão ser publicadas e imediatamente aplicadas, desde que qualquer aprovação necessária tenha sido anteriormente requerida.
- i) O operador deverá incorporar todas as alterações e revisões exigidas pela autoridade competente.
- j) O operador deverá assegurar-se de que a informação retirada de documentos aprovados, e qualquer alteração à mesma, é reflectida correctamente no OM. No entanto, este requisito não impede que o operador use dados e procedimentos mais conservadores no OM.
- k) O operador deverá assegurar que todo o pessoal compreenda a língua em que estão escritas as partes do OM que dizem respeito às respectivas funções e responsabilidades. O conteúdo do OM será apresentado de uma forma que permita a sua fácil utilização e respeite princípios relacionados com factores humanos.

OR.MLR.101 Manual de operações — estrutura para as operações comerciais e operações não comerciais especializadas com aeronaves a motor complexas

A estrutura principal do OM é a seguinte:

- a) Parte A: Generalidades/básico, incluindo todas as políticas de operação que não sejam de qualificação de tipo, assim como as instruções e os procedimentos;
- b) Parte B: Assuntos relacionados com a operação da aeronave, incluindo todas as instruções e todos os procedimentos de qualificação de tipo, atendendo a quaisquer diferenças entre tipos/classes, variantes ou aeronaves utilizadas pelo operador;
- c) Parte C, conforme aplicável:
 - (1) Operações de transporte aéreo comercial, incluindo as instruções e informações sobre a rota/o papel/a área e os aeródromos/o local de operação;
 - (2) Operações não comerciais especializadas com aeronaves a motor complexas e operações comerciais especializadas, incluindo instruções e informações sobre tarefas e áreas de operação;
- d) Parte D: Formação, incluindo todas as instruções de formação do pessoal necessárias para a segurança da operação.

OR.MLR.105 Lista de equipamento mínimo

- a) Deverá ser criada uma lista de equipamento mínimo (MEL) conforme indicado no ponto 8.a.3. do Anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008, tendo por base a lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) conforme definida nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão¹⁷.
- b) A MEL e qualquer alteração à mesma deverão ser aprovadas pela autoridade competente. Relativamente às operações não comerciais efectuadas com aeronaves a motor complexas registadas num país terceiro, o operador deverá solicitar a aprovação da MEL por parte do Estado de registo da aeronave.
- c) O operador terá um prazo razoável para alterar a MEL após a introdução de qualquer alteração à MMEL.
- d) Além da lista de elementos, a MEL deverá conter:
 - (1) um preâmbulo, incluindo orientações e definições para as tripulações de voo e para o pessoal de manutenção que utiliza a MEL;
 - (2) o estado de revisão da MMEL que serve de base à MEL e o estado de revisão da MEL; e
 - (3) o âmbito, abrangência e finalidade da MEL.
- e) O operador deverá:
 - (1) estabelecer intervalos de rectificação para cada instrumento, equipamento ou função inoperacional previsto na MEL. O intervalo de rectificação na MEL não deverá ser menos restritivo do que o correspondente intervalo de rectificação na MMEL;
 - (2) estabelecer um programa eficaz de rectificação; e
 - (3) operar a aeronave após a expiração do intervalo de rectificação especificado na MEL apenas quando:
 - i) a anomalia tiver sido corrigida; ou
 - ii) o intervalo de rectificação tiver sido prorrogado em conformidade com a alínea f).
- f) Se obtiver a aprovação da autoridade competente, ou do Estado de registo da aeronave, consoante aplicável nos termos da alínea b), o operador poderá usar um procedimento para a prorrogação dos intervalos de rectificação de categoria B, C e D uma única vez, desde que:
 - (1) a prorrogação do intervalo de rectificação se situe no âmbito da MMEL relativamente ao tipo de aeronave;
 - (2) a prorrogação do intervalo de rectificação tenha, no máximo, a mesma duração que o intervalo de rectificação especificado na MEL;
 - (3) a prorrogação do intervalo de rectificação não seja utilizada como um meio habitual de rectificação do elemento de uma MEL e seja apenas usada em situações que escapem ao controlo do operador e que tenham impedido a realização de uma rectificação;
 - (4) descreva as funções e responsabilidades específicas no controlo das prorrogações;

¹⁷ Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção, *JO L 243 de 27.9.2003, p. 6.*

- (5) a autoridade competente seja notificada de qualquer prorrogação do intervalo de rectificação aplicável; e
- (6) seja estabelecido um plano de concretização da rectificação no mais curto espaço de tempo possível.
- (g) O operador deverá estabelecer os procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MEL, tendo em conta os procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MMEL. Tais procedimentos encontrar-se-ão descritos no manual do operador ou na MEL.
- h) O operador deverá alterar os procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MEL após eventuais alterações relevantes aos procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MMEL.
- i) Salvaguardando qualquer disposição em contrário na MEL, o operador deverá executar:
 - (1) os procedimentos operacionais referenciados na MEL quando estiver a operar com o elemento da lista inoperacional ou pretender fazê-lo; e
 - (2) os procedimentos de manutenção referenciados na MEL antes de operar com o elemento da lista inoperacional.
- j) Sem prejuízo de uma aprovação específica e individual pela autoridade competente, ou pelo Estado de registo da aeronave se aplicável nos termos da alínea b), o operador poderá operar uma aeronave com instrumentos, equipamentos ou funções inoperacionais fora das limitações da MEL mas dentro das limitações da MMEL, desde que:
 - (1) os referidos instrumentos, equipamentos ou funções sejam abrangidos pela MMEL, tal como definida nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão;
 - (2) a aprovação não seja utilizada como um meio habitual de conduzir as operações fora das limitações da MEL aprovada e seja apenas usada em situações que escapem ao controlo do operador e que sejam impeditivas do cumprimento da MEL;
 - (3) descreva as funções e as responsabilidades de controlo da operação da aeronave ao abrigo de tal aprovação; e
 - (4) seja estabelecido um plano para rectificar os instrumentos, equipamentos ou funções inoperacionais ou para voltar a operar a aeronave de acordo com as limitações da MEL no mais curto espaço de tempo possível.

OR.MLR.110 Diário de bordo

Os dados da aeronave, da tripulação e de cada viagem deverão ser registados para cada voo, ou série de voos, num diário de bordo, ou outro equivalente.

OR.MLR.115 Conservação de registos

- a) Os seguintes registos deverão ser conservados durante, pelo menos, 5 anos:
 - (1) registos das actividades referidas na OR.GEN.200; e
 - (2) quando se trate de operações não comerciais com aeronaves a motor complexas, registos das actividades referidas na declaração do operador.
- b) As seguintes informações utilizadas na preparação e execução de um voo, bem como os relatórios associados, serão conservadas durante 3 meses:
 - (1) o plano de voo operacional, se aplicável;

Anexo III «Parte-OR»

- (2) documentação de «briefing» NOTAM (aviso aos aviadores)/AIS (serviços de informação aeronáutica) específica às rotas, se publicada pelo operador
- (3) documentação sobre massa e centragem;
- (4) notificação de cargas especiais, incluindo informação, por escrito, ao comandante/piloto em comando sobre mercadorias perigosas;
- (5) diário de bordo ou outro equivalente; e
- (6) relatório(s) de voo para registar detalhes de qualquer ocorrência, ou qualquer acontecimento que o comandante/piloto em comando entenda dever comunicar/registar;

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

Licença da tripulação de voo e certificado da tripulação de cabina	O tempo durante o qual o tripulante trabalha ao abrigo da licença ou certificado do operador da aeronave
Formação, testes e qualificações da tripulação	3 anos
Registos sobre a experiência recente da tripulação	15 meses
Competência e funções da tripulação em rotas e aeródromos, consoante aplicável	3 anos
Formação sobre mercadorias perigosas, conforme aplicável	3 anos
Registos de formação/qualificação de outro pessoal para o qual é necessário um programa de formação	2 últimos registos de formação

- d) O operador deverá:
- (1) conservar registos de toda a formação, testes e qualificações estipulados na Parte-OR efectuados pelos tripulantes; e
 - (2) disponibilizar, a pedido dos tripulantes, os registos que lhes digam respeito.
- e) O operador deverá conservar, dentro das escalas temporais indicadas na alínea c), a informação utilizada na preparação e execução dos registos de formação de pessoal e de voo, mesmo que deixe de ser o operador dessa aeronave ou o empregador do tripulante em causa.
- f) Se um tripulante mudar de operador, o primeiro operador deverá disponibilizar ao segundo os registos sobre o tripulante em causa, dentro das escalas temporais indicadas na alínea c).

Subparte SEC — Segurança

OR.SEC.100.A Segurança da cabina de pilotagem

- a) Em todos os aviões equipados com uma porta de cabina de pilotagem, esta deverá poder ser trancada, devendo ainda ser disponibilizados meios que permitam à tripulação de cabina notificar a tripulação técnica de voo em caso de actividade suspeita ou de falhas de segurança na cabina.
- b) Todos os aviões de transporte de passageiros com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 45 500 kg ou com uma capacidade máxima aprovada superior a 60 lugares de passageiros deverão estar equipados com uma porta de cabina de pilotagem que

possa ser trancada e aberta a partir de qualquer lugar de piloto e que corresponda aos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.

- c) Em todos os aviões equipados com uma porta de cabina de pilotagem conforme com a alínea b):
- (1) essa porta deverá ser fechada antes da colocação dos motores em marcha para a descolagem e será trancada sempre que exigido por um procedimento de segurança ou pelo piloto em comando, até que o(s) motor(es) seja(m) desligado(s) após a aterragem, excepto quando se considerar necessário o acesso ou saída de pessoas autorizadas, em conformidade com os programas nacionais de segurança da aviação civil;
 - (2) deverão ser previstos os meios para monitorizar, a partir de qualquer lugar de piloto, toda a zona exterior à cabina de pilotagem por forma a identificar as pessoas que solicitem a entrada na cabina e a detectar comportamentos suspeitos ou uma potencial ameaça.

OR.SEC.100.H Segurança da cabina de pilotagem

Se instalada uma porta de cabina de pilotagem num helicóptero destinado ao transporte de passageiros, a mesma deverá poder ser trancada a partir da referida cabina, com vista a impedir um eventual acesso não autorizado.

Subparte FC — Tripulação de voo

OR.FC.005 Âmbito

- a) A presente Subparte estabelece os requisitos aplicáveis ao operador em matéria de formação, experiência e qualificação da tripulação de voo, e inclui:
- (1) uma Secção 1, que fixa os requisitos comuns aplicáveis às operações não comerciais com aeronaves a motor complexas e a quaisquer operações comerciais;
 - (2) uma Secção 2, que fixa requisitos adicionais aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial, à excepção das operações referidas na alínea b); e
 - (3) uma Secção 3, que fixa requisitos adicionais aplicáveis às operações comerciais que não sejam operações de transporte aéreo comercial.
- b) Os operadores que executem as seguintes operações de transporte aéreo comercial deverão cumprir os requisitos estabelecidos na alínea a), n.^{os} 1 e 3:
- (1) operações de transporte aéreo comercial com planadores ou balões; e
 - (2) operações de transporte aéreo comercial de passageiros realizadas de acordo com as regras de voo visual (VFR), com início e fim no mesmo aeródromo/local de operação e com duração máxima de 30 minutos, ou numa área local especificada pela autoridade competente, com:
 - i) aviões monomotor a hélice com uma massa máxima à descolagem igual ou inferior a 5 700 kg e com lotação máxima de seis pessoas, incluindo o piloto; ou
 - ii) helicópteros monomotor com lotação máxima de seis pessoas, incluindo o piloto.

Secção I — Requisitos comuns

OR.FC.100 Composição da tripulação de voo

- a) A composição da tripulação de voo e o número de tripulantes de voo nos locais de serviço não deverão ser inferiores aos mínimos especificados no manual de voo da aeronave ou nas limitações operacionais prescritas para a aeronave.
- b) A tripulação de voo deverá incluir tripulantes de voo adicionais quando exigido pelo tipo de operação, e não deverá encontrar-se abaixo do número especificado no manual de operações.
- c) Todos os tripulantes deverão possuir uma licença e qualificações emitidas ou reconhecidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º xxx/xxxx da Comissão¹⁸, adequadas às funções que lhes forem atribuídas.
- d) Um tripulante de voo poderá ser substituído, durante o voo, nas suas funções aos comandos por outro tripulante de voo devidamente qualificado.
- e) Ao contratar os serviços de tripulantes de voo que trabalhem por conta própria ou a tempo parcial, o operador deverá certificar-se do cumprimento de todos os requisitos aplicáveis da presente Subparte e dos elementos relevantes da Parte-FCL, incluindo dos requisitos relativos à experiência recente, tendo em conta todos os serviços prestados pelo tripulante de voo a outros operadores, com vista a determinar, em especial:
 - (1) o número total de tipos ou variantes de aeronaves operadas; e
 - (2) as limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e os requisitos de repouso aplicáveis.

OR.FC.105 Designação de piloto em comando/comandante

- a) Em conformidade com o Anexo IV, ponto 8.e, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, de entre os membros da tripulação de voo, o operador deverá designar um piloto, qualificado como piloto em comando nos termos da Parte-FCL, para as funções de piloto em comando, ou, no caso de se tratar de operações de transporte aéreo comercial, de comandante.
- b) O operador deverá assegurar-se de que, ao proceder à nomeação de um tripulante de voo para as funções de piloto em comando ou comandante, o mesmo possui:
 - (1) o nível mínimo de experiência especificado no manual de operações;
 - (2) à excepção da operação de balões, um conhecimento adequado da rota ou da área a sobrevoar e dos aeródromos, incluindo aeródromos alternativos, instalações e procedimentos a aplicar; e
 - (3) em operações de tripulações com mais de um elemento, o curso de comando do operador, caso pretenda ser promovido de co-piloto a piloto em comando ou comandante.
- (c) Quando se trate de operações comerciais com aviões ou helicópteros, o piloto em comando/comandante ou o piloto a quem possa ser delegada a condução do voo deverão 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 efeitos de preservação dos conhecimentos sobre a rota/área e sobre o aeródromo, deverá efectuar-se, a cada período de 12 meses, uma operação na rota ou na área relevante ou para o aeródromo em causa.

¹⁸ Regulamento (CE) n.º XXX/XXXX da Comissão relativo às tripulações de voo.

- d) A alínea c) não será aplicável a aviões com desempenho de classe B envolvidos em operações de transporte aéreo comercial em condições diurnas de voo visual (VFR).

OR.FC.110 Técnico de voo

Sempre que seja previsto um posto de técnico de voo na concepção de um avião, a tripulação de voo incluirá um tripulante devidamente qualificado em conformidade com as normas nacionais aplicáveis.

OR.FC.115 Formação em gestão de recursos de pessoal de voo (CRM)

- a) Antes de iniciar a actividade, o tripulante deverá ter recebido formação em CRM, adequada às funções que irá desempenhar, conforme especificado no manual de operações.
- b) Alguns elementos da formação em CRM serão incluídos na formação do tipo ou classe de aeronave e na formação contínua, bem como no curso de comando de aeronaves.

OR.FC.120 Formação de conversão do operador

- (a) No caso de operações com aviões ou helicópteros, os tripulantes deverão concluir um curso de conversão do operador antes de iniciarem voos de linha não supervisionados:
- (1) quando mudarem para uma aeronave que exige nova qualificação de tipo ou classe; ou
- (2) quando mudarem de operador.
- b) O curso de conversão do operador deverá incluir formação sobre os equipamentos instalados na aeronave, conforme relevante para as funções desempenhadas pelos tripulantes.

OR.FC.125 Formação em diferenças e formação de familiarização

- a) A tripulação de voo deverá concluir uma formação em diferenças ou de familiarização quando tal lhe for exigido pela Parte-FCL e aquando da mudança de equipamento ou procedimentos que exijam a aquisição de conhecimentos adicionais sobre tipos ou variantes correntemente operados.
- b) O manual de operações especificará em que alturas é necessário concluir uma formação em diferenças ou formação de familiarização.

OR.FC.130 Formação contínua e testes

- a) Toda a tripulação de voo deverá concluir anualmente uma formação contínua em técnicas de voo e assistência em terra relevante para o tipo ou a variante da aeronave onde operam, incluindo sobre a localização e utilização de todos os equipamentos de emergência e segurança existentes a bordo.
- b) Toda a tripulação de voo será sujeita a testes periódicos destinados a aferir da sua competência para a execução de procedimentos normais, anormais e de emergência.

OR.FC.135 Qualificações de pilotos para operar em qualquer lugar de piloto

Os tripulantes de voo cujas funções prevejam uma operação em qualquer um dos lugares de piloto deverão concluir uma formação e testes adequados, conforme indicado no manual de operações.

OR.FC.140 Operação em mais do que um tipo ou variante

- a) Os tripulantes de voo que operem em mais do que um tipo ou variante de aeronave deverão cumprir todos os requisitos previstos na presente Subparte no que respeita a cada tipo ou variante, a menos que sejam definidos créditos em relação aos requisitos relativos a formação, testes e experiência recente nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão para os tipos ou variantes relevantes.
- b) Deverão ser especificados procedimentos adequados e/ou restrições operacionais no manual de operações para qualquer operação realizada em mais de um tipo ou variante.

OR.FC.145 Formação

- a) Toda a formação exigida na presente Subparte será 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 de um curso que inclua formação e testes em voo e em simulador de voo, exige-se que o pessoal que ministra a formação e realiza os testes possua qualificações conformes com a Parte-FCL.
- b) Ao estabelecer os programas e planos de formação, o operador deverá ter em conta as normas dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão para os tipos relevantes.
- c) No que diz respeito às operações comerciais, os programas de formação e testes, incluindo os planos e a utilização de dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD), deverão ser aprovados pela autoridade competente.
- d) O FSTD deverá ser uma réplica o mais aproximada possível da aeronave utilizada pelo operador. As diferenças entre o FSTD e a aeronave deverão ser descritas e tratadas através de uma sessão de informação ou de uma acção de formação, conforme adequado.
- e) O operador deverá estabelecer um sistema para monitorizar adequadamente eventuais alterações ao FSTD e para impedir que tais alterações afectem a adequação dos programas de formação.

Secção 2 — Requisitos adicionais para operações de transporte aéreo comercial

OR.FC.200 Composição da tripulação de voo

- a) Não deverá haver mais do que um tripulante inexperiente em cada tripulação de voo.
- b) O comandante poderá delegar o comando do voo noutro piloto qualificado para o efeito em conformidade com a Parte-FCL, desde que sejam igualmente cumpridos os requisitos da OR.FC.105 (b)(1), (b)(2) e (c).
- c) Requisitos específicos para operações com avião em condições de voo por instrumento (IFR) ou à noite.
 - (1) Para todos os aviões turbo-hélice de capacidade máxima aprovada (MOPSC) superior a nove passageiros, e para todos os aviões turbo-reactores, a tripulação de voo mínima será de dois pilotos.
 - (2) Os aviões não abrangidos pela alínea c), n.º 1, poderão ser operados por um único piloto, desde que sejam cumpridos os requisitos da OR.FC.202. Se tais requisitos não forem cumpridos, a tripulação mínima deverá ser de dois pilotos.

- d) Requisitos específicos para operações de helicóptero
- (1) Relativamente a todas as operações com helicópteros autorizados a transportar mais de 19 passageiros e às operações realizadas em IFR com helicópteros autorizados a transportar mais de nove passageiros:
 - i) a tripulação mínima de voo deverá ser de dois pilotos; e
 - ii) o comandante deverá ser titular de uma licença de piloto de transporte aéreo para helicópteros (ATPL(H)) com uma qualificação de instrumentos emitida em conformidade com a Parte-FCL.
 - (2) As operações não abrangidos pela alínea d), n.º 1, poderão ser efectuadas por um único piloto em IFR ou à noite, desde que sejam cumpridos os requisitos da OR.FC.202.

OR.FC.A.201 Substituição em voo de membros da tripulação de voo

- a) O comandante poderá delegar a condução do voo:
- (1) noutro comandante qualificado; ou
 - (2) para operações acima de um nível de voo (FL) 200, num piloto que cumpra as seguintes qualificações mínimas:
 - i) ATPL;
 - ii) formação e testes de conversão, incluindo a formação de qualificação de tipo, conforme indicado na OR.FC.220;
 - iii) toda a formação contínua e testes, conforme indicado na OR.FC.230 e na OR.FC.240; e
 - iv) qualificação de competência em rota/área, conforme indicado na OR.FC.105.
- b) O co-piloto poderá ser substituído por:
- (1) outro piloto devidamente qualificado; ou
 - (2) em operações acima de FL 200, um co-piloto de cruzeiro substituto que cumpra as seguintes qualificações mínimas:
 - i) licença de piloto comercial (CPL) válida com uma qualificação de instrumentos;
 - ii) formação e testes de conversão, incluindo a formação de qualificação de tipo, conforme indicado na OR.FC.220, excepto o requisito da formação de descolagem e aterragem; e
 - iii) toda a formação contínua e todos os testes, conforme indicado na OR.FC.230, excepto o requisito de formação de descolagem e aterragem.
- c) Um técnico de voo poderá ser substituído por um tripulante devidamente qualificado em conformidade com as regras nacionais aplicáveis.

OR.FC.202 Operações IFR ou voos nocturnos com um único piloto

As aeronaves poderão ser operadas por um único piloto em IFR ou voos nocturnos, tal como previsto na OR.FC.200 (c)(2) e (d)(2), desde que se cumpram os seguintes requisitos:

- a) O operador deverá incluir, no manual de operações, um programa de formação contínua e de conversão de pilotos, que inclua os requisitos adicionais para uma operação com um único piloto. O piloto deverá concluir uma formação sobre os procedimentos do operador, em especial nas matérias seguintes:

- (1) gestão da unidade propulsora e procedimento de emergência;
 - (2) uso 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; e
 - (7) gestão de recursos de tripulação de piloto único.
- b) Os testes contínuos, estipulados na OR.FC.230, deverão ser efectuados na função de piloto único, no tipo ou classe de aeronave, num ambiente representativo da operação.
- c) No que diz respeito às operações com aviões em IFR, o piloto deverá:
- (1) ter um mínimo de 50 horas de voo, no tipo ou classe específica de avião em IFR, das quais 10 horas como comandante; e
 - (2) ter concluído nos 90 dias precedentes e no tipo ou classe de avião relevante:
 - i) cinco voos IFR, incluindo três aproximações por instrumentos, efectuadas na função de piloto único; ou
 - ii) um teste de aproximação por instrumentos em IFR.
- d) No que diz respeito às operações com aviões à noite, o piloto deverá:
- (1) ter um mínimo de 15 horas de voo à noite, que poderão ser incluídas nas 50 horas de voo em IFR indicadas na alínea c), n.º 1; e
 - (2) ter concluído nos 90 dias precedentes e no tipo ou classe de avião relevante:
 - i) três descolagens e aterragens à noite em função de piloto único; ou
 - ii) um teste de descolagem e aterragem nocturna.
- e) No que diz respeito às operações com helicópteros em IFR, o piloto deverá:
- (1) ter 25 horas de experiência de voo em IFR no ambiente de operação relevante; e
 - (2) ter 25 horas de experiência de voo como piloto único no tipo de helicóptero em causa, aprovado para operação com piloto único em IFR, das quais 10 horas poderão ser passadas em voos com supervisão, incluindo cinco sectores de voos de linha IFR com supervisão e com procedimentos de piloto único; e
 - (3) ter concluído durante os 90 dias precedentes:
 - i) cinco voos IFR como piloto único, incluindo três aproximações por instrumentos, efectuadas num helicóptero aprovado para o efeito; ou
 - ii) um teste de aproximação por instrumentos em IFR como piloto único no tipo de helicóptero relevante, num dispositivo de treino de voo (FTD) ou num simulador de voo completo (FFS).

OR.FC.205 Curso de comando

- a) Relativamente às operações de avião e helicóptero, o curso de comando deverá incluir, pelo menos, os seguintes elementos:
- (1) formação em FSTD, incluindo formação em voo de linha orientado (LOFT) e/ou treino de voo;
 - (2) um teste de proficiência do operador, como comandante;
 - (3) formação em matéria de responsabilidades do comandante;
 - (4) formação de linha em comando, sob supervisão, exigindo-se um mínimo de:

- i) 10 sectores de voo, no caso de se tratar de aviões; e
 - ii) 10 horas, incluindo pelo menos 10 sectores de voo, no caso de se tratar de helicópteros;
- (5) conclusão de um teste de linha como comandante e demonstração de um nível adequado de conhecimento das rotas ou áreas a sobrevoar e dos aeródromos, incluindo aeródromos alternativos, instalações e procedimentos a aplicar; e
- (6) formação em gestão de recursos de pessoal de voo.

OR.FC.215 Formação inicial em gestão de recursos de pessoal de voo (CRM) do operador

- a) A tripulação de voo deverá ter concluído uma formação inicial em CRM antes de efectuar voos de linha não supervisionados.
- b) A formação inicial em CRM será conduzida por, no mínimo, um instrutor de CRM devidamente qualificado, que poderá ser assistido por peritos a fim de abordar domínios específicos.
- c) Se o membro da tripulação de voo não tiver previamente recebido formação teórica em Factores Humanos ao nível ATPL, deverá completar um curso teórico do operador, baseado no programa de desempenho e limitações humanas para a ATPL (conforme estabelecido na Parte-FCL), antes da formação inicial em CRM ou em combinação com essa formação.

OR.FC.220 Formação e testes de conversão do operador

- a) O curso de conversão do operador deverá integrar elementos de formação em CRM.
- b) Após iniciar um curso de conversão do operador, os tripulantes não deverão desempenhar funções de voo noutra classe de aeronave até completarem ou terminarem o curso. Os tripulantes que operam apenas com aviões com desempenho de classe B poderão ser destacados para voos de outros tipos de aviões com desempenho de classe B durante os cursos de conversão na medida do necessário para assegurar a operação.
- c) A quantidade de formação exigida ao tripulante de voo no curso de conversão do operador será determinada em função dos requisitos de qualificação e experiência especificados no manual de operações, depois de ter sido devidamente considerada a formação anterior do referido tripulante.
- d) A tripulação de voo deverá concluir:
 - (1) o teste de proficiência do operador e formação e testes sobre equipamento de segurança e de emergência antes de dar início aos voos de linha com supervisão (LIFUS); e
 - (2) testes em linha após conclusão de voos de linha com supervisão. No que diz respeito aos aviões com desempenho da classe B, os voos de linha com supervisão (LIFUS) podem ser efectuados em qualquer avião da classe aplicável.
- e) No caso dos aviões, os pilotos que tenham recebido uma qualificação de tipo baseada num curso de formação com tempo de voo zero (ZFTT) deverão:
 - (1) começar a efectuar voos de linha com supervisão, o mais rapidamente possível no prazo de 21 dias após a conclusão do teste de capacidades ou após formação adequada fornecida pelo operador. O conteúdo da formação será descrito no manual de operações.

- (2) efectuar seis descolagens e aterragens num dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD), o mais tardar 21 dias após a conclusão do teste de capacidades com supervisão de um instrutor de qualificação de tipo para aviões (TRI(A)), que ocupará o lugar de piloto. O número de descolagens e aterragens poderá ser reduzido quando os créditos forem definidos nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão. Se estas descolagens e aterragens não tiverem sido realizadas no prazo de 21 dias, o operador proporcionará formação de reciclagem. O conteúdo da formação será descrito no manual de operações.
- (3) efectuar as primeiras quatro descolagens e aterragens do voo de linha com supervisão no avião, sob a supervisão de um TRI(A) que ocupará o outro lugar de piloto. O número de descolagens e aterragens poderá ser reduzido quando forem definidos créditos nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão.

OR.FC.230 Formação contínua e testes

- a) Todos os tripulantes de voo deverão receber formação contínua e ser submetidos a testes relevantes para o tipo ou variante de aeronave em que operam.
- b) *Teste de proficiência do operador*
 - (1) Todos os tripulantes de voo serão sujeitos a testes de proficiência do operador como parte de um complemento normal de formação da tripulação, destinados a aferir da sua competência para a execução de procedimentos normais, anormais e de emergência.
 - (2) O teste de proficiência do operador deverá ser efectuado sem referência visual exterior, quando o tripulante tiver de operar em IFR.
 - (3) O teste de proficiência do operador será válido por seis meses. Será suficiente um só teste de proficiência do operador para as operações VFR executadas de dia com aviões com desempenho de classe B durante períodos não superiores a 8 meses consecutivos. O teste de proficiência deverá ser realizado antes de se iniciarem as operações de transporte aéreo comercial.
 - (4) Os tripulantes de voo que operem de dia com helicópteros a motor não complexos e em rotas navegadas com referências visuais terrestres poderão concluir o teste de proficiência em apenas um dos tipos relevantes. O teste de proficiência do operador deverá ser realizado no tipo de aeronave em que há mais tempo não se realizar o teste. Os tipos relevantes de helicópteros passíveis de serem agrupados para efeitos do teste de proficiência do operador serão os indicados no manual de operações.
 - (5) Sem prejuízo das disposições da OR.FC.145 (a)(2), em operações diurnas realizadas com helicópteros a motor não complexos em rotas navegadas com referências visuais terrestres e com aviões com desempenho de classe B, os testes poderão ser conduzidos por um comandante devidamente qualificado, nomeado pelo operador, com formação nos temas CRM e capacidade de avaliação de competências CRM. O operador deverá informar a autoridade competente sobre as pessoas nomeadas.
- c) *Teste de linha*
 - (1) Todos os tripulantes de voo deverão efectuar um teste de linha a bordo para demonstrar a sua competência na execução das operações de linha normais descritas no manual de operações. O teste de linha será válido por 12 meses.

- (2) Sem prejuízo das disposições da OR.FC.145 (a)(2), os testes de linha poderão ser conduzidos por um comandante devidamente qualificado, nomeado pelo operador, com formação nos temas CRM e capacidade de avaliação de competências CRM.
- d) *Formação e testes sobre equipamento de segurança e de emergência*
Todos os tripulantes de voo deverão concluir formação e testes sobre o uso e a localização de todo o equipamento de segurança e de emergência existente a bordo. Os testes sobre equipamento de segurança e de emergência terão uma validade de 12 meses.
- e) *Formação em CRM*
(1) Os elementos da CRM deverão ser integrados em todas as fases pertinentes da formação contínua.
(2) Todos os tripulantes de voo deverão frequentar uma formação modular específica em CRM. Todos os temas fundamentais da formação em CRM deverão ser cobertos por módulos de formação ministrados com a maior uniformização possível em intervalos não superiores a três anos.
- f) Todos os tripulantes de voo deverão receber formação em terra e em voo num FSTD ou numa aeronave, ou formação combinada em FSTD e aeronave, pelo menos a cada 12 meses.
- g) Os prazos de validade indicados na alínea b), n.º 3, e nas alíneas c) e d) serão contabilizados a partir do final do mês em que o teste foi efectuado.
- h) Se a formação ou teste exigidos supra forem realizados nos últimos 3 meses do prazo de validade da formação ou teste anteriores, o novo prazo de validade contará a partir da data de termo original.

OR.FC.235 Qualificações de pilotos para operar em qualquer lugar de piloto

- a) Os comandantes cujas funções exijam a operação em qualquer lugar de piloto e que desempenhem as funções de co-piloto, ou de comandantes com a função de formadores ou de examinadores, deverão efectuar uma formação e testes adicionais, conforme especificado no manual de operações. O teste poderá ser realizado juntamente com o teste de proficiência do operador referido na OR.FC.230 (b).
- b) A formação e os testes adicionais deverão cobrir, pelo menos, as seguintes situações:
- (1) uma falha de motor durante a descolagem;
 - (2) uma aproximação e aproximação falhada («go around») com um motor inoperacional; e
 - (3) uma aterragem com um motor inoperacional.
- c) No caso dos helicópteros, os comandantes também deverão concluir testes de proficiência alternados destinados a aferir da sua competência para operar tanto no lugar à esquerda como no lugar à direita, desde que o comandante conclua a sua formação ou teste no lugar que normalmente ocupa se o teste de proficiência de qualificação de tipo for combinado com o teste de proficiência do operador.
- d) Num avião, quando forem executadas manobras de falha de motor, esta deverá ser simulada.
- e) Para operar no lugar de co-piloto, os testes exigidos pela OR.FC.230 para operar no lugar do comandante deverão, adicionalmente, ser válidos e correntes.
- f) Um piloto que substitui o comandante deverá ter demonstrado prática de procedimentos e de exercícios, concorrente com os testes de proficiência de operador estipulados na

OR.FC.230 (b), que não seriam, normalmente, da sua responsabilidade. Quando as diferenças entre os lugares do lado direito e do lado esquerdo não forem significativas, a prática poderá ser efectuada em qualquer um dos lados.

- g) Quando um piloto, que não o comandante, ocupar o lugar do comandante, deverá demonstrar prática de exercícios e de procedimentos, concorrentes com os testes de proficiência de operador, estipulados na OR.FC.230 (b), que, de outro modo, seriam da responsabilidade do comandante actuando como monitorizador do piloto. Quando as diferenças entre os lugares do lado direito e do lado esquerdo não forem significativas, a prática poderá ser efectuada em qualquer um dos lados.

OR.FC.240 Operação em mais do que 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, deverão abranger:
- (1) o nível mínimo de experiência dos membros da tripulação de voo;
 - (2) o nível mínimo de experiência num tipo ou variante antes do início da formação para operar outro tipo ou variante;
 - (3) o processo pelo qual a tripulação de voo com qualificações num determinado tipo ou variante receberá formação e obterá qualificações para outro tipo ou variante; e
 - (4) todos os requisitos de experiência recente aplicáveis para cada tipo ou variante.
- b) Se um membro da tripulação de voo operar tanto helicópteros como aviões, o mesmo deverá limitar-se a operar apenas um tipo de cada.
- c) A alínea a) não será aplicável a operações realizadas por aviões com desempenho de classe B se as mesmas estiverem limitadas a classes de aviões com motores alternativos, com um único piloto e em operações diurnas de voo visual. A alínea b) não será aplicável a operações realizadas por aviões com desempenho de classe B se as mesmas estiverem limitadas a classes de aviões com motores alternativos, com um único piloto.

OR.FC.A.245 Programa alternativo de formação e qualificação

- a) Um operador de aviões com experiência adequada poderá substituir um ou mais dos seguintes requisitos de formação e teste aplicáveis à tripulação de voo por um programa alternativo de formação e qualificação (ATQP) aprovado pela autoridade competente:
- (1) SPA.LVO.120 sobre a formação e qualificação da tripulação de voo;
 - (2) formação e testes de conversão;
 - (3) formação em diferenças e formação de familiarização;
 - (4) curso de comando;
 - (5) formação contínua e testes; e
 - (6) operação em mais do que um tipo ou variante.
- (b) O ATPQ deverá integrar formação e testes que estabeleçam e mantenham, pelo menos, um nível equivalente de proficiência ao nível alcançado mediante o cumprimento das disposições da OR.FC.220 e da OR.FC.230. O nível de proficiência da formação e qualificação da tripulação de voo deverá ser demonstrado antes da aprovação do ATPQ pela autoridade competente.

- c) Um operador que apresente um pedido de aprovação para a execução de um ATPQ deverá facultar à autoridade competente um plano de execução, incluindo uma descrição do nível de proficiência da formação e qualificação da tripulação de voo a ser alcançado.
- d) Para além dos testes exigidos pelas OR.FC.230 e FCL.060, cada membro da tripulação de voo deverá ser submetido a uma avaliação em voo de linha orientado (LOE) num FSTD. O prazo de validade de uma LOE será de 12 meses, contado a partir do final do mês em que foi efectuada a avaliação. Se a LOE for realizada nos últimos 3 meses do prazo de validade da LOE anterior, o novo prazo de validade será contado a partir da data de termo original.
- e) Após 2 anos de operações no âmbito de um ATPQ aprovado, um operador poderá, mediante aprovação da autoridade competente, prorrogar os prazos de validade dos testes previstos na OR.FC.230 do seguinte modo:
 - (1) Teste de proficiência de operador — 12 meses. O prazo de validade será contado a partir do final do mês em que foi efectuada o teste. Se o teste for realizado nos últimos 3 meses do prazo de validade do teste anterior, o novo prazo de validade será contado a partir da data de termo original.
 - (2) Teste de linha — 24 meses. O prazo de validade será contado a partir do final do mês em que foi efectuada o teste. Se o teste for realizado nos últimos 6 meses do prazo de validade do teste anterior, o novo prazo de validade será contado a partir da data de termo original.
 - (3) Testes sobre o equipamento de segurança e de emergência — 24 meses. O prazo de validade será contado a partir do final do mês em que foi efectuada o teste. Se o teste for realizado nos últimos 6 meses do prazo de validade do teste anterior, o novo prazo de validade será contado a partir da data de termo original.

OR.FC.A.250 Comandantes com CPL(A)

- a) O titular de uma licença CPL(A) (avião) só deverá operar como comandante de um avião de transporte aéreo comercial para operações de piloto único se:
 - (1) quando efectuar 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, tiver um mínimo de 500 horas de tempo total de voo em aviões ou for titular de uma qualificação de voo por instrumentos válida; ou
 - (2) quando operar num tipo de avião de multimotores em condições de voo por instrumentos (IFR), tiver um mínimo de 700 horas de tempo total de voo em aviões, incluindo 400 horas como piloto em comando. Dessas horas, 100 deverão ter sido em IFR, incluindo 40 horas em operação de multimotores. As 400 horas como piloto em comando poderão ser substituídas por horas de operação como co-piloto, atendendo a que duas horas como co-piloto equivalem a uma hora como piloto em comando, desde que essas horas tenham sido realizadas no âmbito de um sistema de tripulação de voo múltipla estipulado no manual de operações.
 - (3) A alínea a), n.º 1, não será aplicável a aviões com desempenho de classe B envolvidos em operações em condições diurnas de voo visual (VFR).

OR.FC.H.250 Comandantes com CPL(H)

- a) O titular de uma licença CPL(H) (helicóptero) só deverá operar como comandante de um helicóptero de transporte aéreo comercial para operações de piloto único se:

- (1) quando operar em condições de voo por instrumentos (IFR), tiver um mínimo de 700 horas de tempo total de voo em helicópteros, incluindo 300 horas como piloto em comando. Estas horas deverão incluir 100 horas em IFR. As 300 horas como piloto em comando poderão ser substituídas por horas de operação como co-piloto, atendendo a que duas horas como co-piloto equivalem a uma hora como piloto em comando, desde que essas horas tenham sido realizadas no âmbito de um sistema de tripulação de voo múltipla estipulado no manual de operações;
- (2) quando operar em condições meteorológicas visuais (VMC) à noite, tiver:
 - i) uma qualificação de voo por instrumentos válida; ou
 - ii) 300 horas de tempo de voo em helicóptero, incluindo 100 horas como piloto em comando e 10 horas como piloto em condições de voo nocturnas.

Secção 3 — Requisitos adicionais para operações comerciais que não operações de transporte aéreo comercial e operações de transporte aéreo comercial em conformidade com a OR.FC.005
(b)

OR.FC.330 Formação contínua e testes — teste de proficiência do operador

- a) Cada tripulante de voo será submetido a testes de proficiência do operador para demonstrar a sua competência na execução de procedimentos normais, anormais e de emergência, abrangendo os aspectos pertinentes das tarefas especializadas descritas no manual de operações.
- b) Será dada especial atenção aos casos em que as operações são realizadas em IFR ou à noite.
- c) O teste de proficiência de operador será válido por 12 meses. O prazo de validade será contado a partir do final do mês em que foi efectuado o teste. Se o teste de proficiência do operador for realizado nos últimos 3 meses do prazo de validade do teste anterior, o novo prazo de validade será contado a partir da data de termo original.

Subparte CC — Tripulação de cabina

OR.CC.005 Âmbito

A presente subparte estabelece os requisitos aplicáveis ao operador ao operar uma aeronave com tripulação de cabina e inclui:

- a) uma Secção 1, que fixa os requisitos comuns aplicáveis às operações não comerciais com aeronaves a motor complexas e a quaisquer operações de transporte aéreo comercial, e
- b) uma Secção 2, que estabelece requisitos adicionais apenas aplicáveis a operações de transporte aéreo comercial.

Secção 1 — Requisitos comuns

OR.CC.100 Número e composição da tripulação de cabina

- a) O número e a composição da tripulação de cabina será determinado em conformidade com o ponto 7.a. do Anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008, atendendo aos factores operacionais ou às circunstâncias do voo a ser operado. Pelo menos, um membro da

tripulação de cabina deverá ser designado para a operação da aeronave com uma MOPSC superior a 19 passageiros e que transporte um ou mais passageiros.

- b) O número mínimo de membros da tripulação de cabina deverá ser o maior de:
 - (1) número de membros da tripulação de cabina determinado pelo exercício de evacuação ou pela análise efectuada em termos de configuração da cabina da aeronave, ao abrigo das especificações de certificação aplicáveis; ou
 - (2) um membro da tripulação de cabina para cada grupo de 50, ou fracção de 50, lugares de passageiros instalados no mesmo «deck» da aeronave.
- c) Quando for designado mais do que um tripulante de cabina para a realização das operações, um deles deverá ser nomeado, pelo operador, como responsável perante o piloto em comando/comandante.

OR.CC.110 Condições para a atribuição de funções

- a) Aos tripulantes de cabina só serão atribuídas funções numa aeronave se:
 - (1) tiverem idade igual ou superior a 18 anos;
 - (2) tiverem sido considerados, em conformidade com os requisitos aplicáveis da Parte-MED, aptos do ponto de vista físico e mental para o desempenho seguro das funções e responsabilidades que lhes incumbem; e
 - (3) tiverem concluído com aproveitamento todas as acções de formação e testes exigidos pela presente Subparte e demonstrarem ser competentes para o desempenho das funções que lhes incumbem de acordo com os procedimentos especificados no manual de operações.
- b) O operador deverá assegurar que todos os requisitos da presente Subparte são cumpridos ao atribuir funções a membros da tripulação de cabina que trabalhem como independentes ou a tempo parcial, tendo em conta todos os serviços prestados pelo tripulante de cabina a qualquer operador, por forma a verificar, em particular:
 - (1) o número total de tipos ou variantes de aeronaves operadas; e
 - (2) as limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e os requisitos de repouso aplicáveis.
- c) Os membros da tripulação de cabina deverão ser facilmente identificados pelos passageiros, tal como a sua função no que diz respeito à segurança dos passageiros e do voo.

OR.CC.115 Condução dos cursos de formação e testes associados

- a) Para cada curso de formação, o operador deverá estabelecer um programa e um plano detalhado, em conformidade com os requisitos aplicáveis da presente Subparte, e da Parte-CC quando aplicável, por forma a abranger as funções e responsabilidades dos membros da tripulação de cabina.
- b) Todos os cursos de formação deverão incluir uma componente teórica e uma componente prática, aliadas a exercícios individuais ou colectivos, conforme relevante para cada tema de formação, por forma a permitir que os tripulantes de cabina alcancem e mantenham um nível adequado de proficiência conforme com a presente Subparte.
- c) Todos os cursos de formação deverão ser:
 - (1) conduzidos de forma estruturada e realista; e
 - (2) ministrados por pessoal devidamente qualificado para o tema abordado.

- d) Durante ou após a conclusão de todas as acções de formação exigidas na presente Subparte, os tripulantes de cabina deverão ser sujeitos a um teste que abrangerá todos os itens de formação do programa de formação relevante, à excepção da formação em gestão de recursos de pessoal de voo (CRM). Os testes deverão ser realizados por pessoal devidamente qualificado para verificar se os tripulantes de cabina alcançaram e/ou mantêm o nível de proficiência exigido.
- e) Os cursos de formação em CRM e, se aplicável, os módulos CRM, deverão ser ministrados por um instrutor em CRM da tripulação de cabina. Sempre que existam itens CRM integrados noutras acções de formação, a definição e implementação do programa deverão ser geridas por um instrutor em CRM da tripulação de cabina.

OR.CC.120 Curso de formação inicial

- a) Todos os novos funcionários que não possuam ainda um certificado de tripulação de cabina válido emitido em conformidade com a Parte-CC:
 - (1) deverão concluir um curso de formação inicial, conforme especificado na CC.TRA.220; e
 - (2) deverão obter aproveitamento no exame correspondente antes de frequentarem outra acção de formação exigida pela presente Subparte.
- b) Alguns elementos do programa de formação inicial poderão ser combinados com a primeira formação específica sobre o tipo de aeronave e com a formação de conversão do operador, desde que fique assegurado o cumprimento dos requisitos da CC.TRA.220 e que tais elementos sejam registados como elementos do curso de formação inicial nos registos de formação dos tripulantes de cabina.

OR.CC.125 Formação específica sobre o tipo de aeronave e formação de conversão do operador

- a) Todos os tripulantes de cabina deverão ter concluído uma formação específica sobre o tipo de aeronave e formação de conversão do operador, bem como todos os testes conexos, antes de:
 - (1) serem designados pelo operador para iniciarem actividades como membros da tripulação de cabina; ou
 - (2) serem designados pelo operador para trabalhar noutra tipo de aeronave.
- b) Ao estabelecer os programas e planos de formação específica sobre o tipo de aeronave e da formação de conversão, o operador deverá ter em conta, se possível, as normas relevantes dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão.
- c) O programa de formação específica sobre o tipo de aeronave deverá:
 - (1) envolver uma componente teórica e outra prática ministradas num simulador utilizado para formação ou na própria aeronave; e
 - (2) incluir, pelo menos, os seguintes tópicos de formação específica sobre o tipo de aeronave:
 - i) descrição da aeronave, conforme relevante para as funções da tripulação de cabina;
 - ii) todos os sistemas e equipamentos de segurança instalados relevantes para as funções da tripulação de cabina;

- iii) manobra e abertura real, por todos os membros da tripulação de cabina, de cada tipo ou variante de portas e saídas normais e de emergência nos modos normal e de emergência;
 - iv) demonstração do funcionamento de todas as outras saídas, incluindo janelas da cabina de pilotagem;
 - v) utilização do equipamento de protecção contra incêndios e de protecção respiratória, sempre que existente;
 - vi) formação sobre a utilização de mangas de evacuação, se instaladas; e
 - vii) accionamento dos mecanismos do assento e do cinto de segurança e utilização do equipamento de oxigénio para agir em caso de incapacidade do piloto.
- d) O programa de formação de conversão do operador referente a cada tipo de aeronave deverá:
- (1) envolver uma componente teórica e outra prática ministradas num simulador utilizado para formação ou na própria aeronave;
 - (2) dar a conhecer os procedimentos normais de operação do operador antes de os tripulantes de cabina iniciarem a sua actividade ao serviço do mesmo; e
 - (3) incluir, pelo menos, os seguintes tópicos de formação específica do operador, conforme a sua relevância para o tipo de aeronave a operar:
 - i) descrição da configuração da cabina;
 - ii) a localização, a remoção e a utilização de todo o equipamento portátil de segurança e emergência a bordo da aeronave;
 - iii) todos os procedimentos normais e de emergência;
 - iv) tratamento de passageiros e controlo de multidões;
 - v) formação sobre incêndios e fumos, incluindo sobre o uso de todo o equipamento de combate a incêndios e do equipamento de protecção representativo daquele que existe a bordo;
 - vi) procedimentos de evacuação;
 - vii) procedimentos em caso de incapacidade do piloto;
 - viii) requisitos e procedimentos de segurança aplicáveis; e
 - ix) gestão de recursos de pessoal de voo.

OR.CC.130 Formação em diferenças

- a) Além da formação exigida em OR.CC.125, a tripulação de cabina deverá ainda concluir uma formação e realizar testes adequados que abranjam quaisquer diferenças entre aeronaves antes de iniciarem actividades:
- (1) numa variante de um tipo de aeronave correntemente operado; ou
 - (2) num tipo ou variante de aeronave correntemente operada mas com diferenças em termos de:
 - 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 deverá:

- (1) ser definido com base na comparação com o programa de formação concluído pela tripulação de cabina, em conformidade com a OR.CC.125 (c) e (d), para o tipo de aeronave relevante; e
 - (2) envolver uma componente teórica e outra prática ministradas num simulador utilizado para formação ou na própria aeronave, conforme relevante para o tópico de formação em diferenças a ser abordado.
- c) Ao estabelecer os programas e planos de formação em diferenças para uma variante de um tipo de aeronave correntemente operado, o operador deverá ter em conta, se existirem, as normas dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão para o tipo de aeronave e respectiva(s) variante(s).

OR.CC.135 Familiarização

Após a conclusão de uma formação específica num tipo de aeronave e de uma formação de conversão do operador, cada tripulante de cabina deverá efectuar voos de familiarização supervisionados no tipo de aeronave em causa antes de iniciar funções como membro da tripulação mínima exigida pela OR.CC.100.

OR.CC.140 Formação contínua

- a) Todos os tripulantes de cabina deverão concluir, todos os anos, uma formação contínua e efectuar os respectivos testes.
- b) A formação contínua deverá abranger as funções atribuídas a cada membro da tripulação de cabina no âmbito dos procedimentos normais e de emergência e dos exercícios relevantes para cada tipo e/ou variante de aeronave a operar.
- c) Elementos de formação específicos de cada tipo de aeronave:
 - (1) A formação contínua deverá incluir, anualmente, para todos os membros da tripulação de cabina, exercícios de manobra de todos os tipos ou variantes das saídas normais e de emergência para evacuação de passageiros.
 - (2) A formação contínua deverá ainda incluir, pelo menos, de três em três anos:
 - i) a manobra e abertura real, por cada tripulante de cabina, de cada tipo ou variante de saídas normais e de emergência nos modos normal e de emergência, num simulador utilizado para formação ou na própria aeronave;
 - ii) a manobra por cada tripulante de cabina, num simulador utilizado para formação ou na própria aeronave, da porta de segurança da cabina de pilotagem, nos modos normal e de emergência, e dos mecanismos do assento e do cinto de segurança e utilização do equipamento de oxigénio para agir em caso de incapacidade do piloto;
 - iii) demonstração do funcionamento de todas as outras saídas, incluindo janelas da cabina de pilotagem; e
 - iv) demonstração da utilização de barcos salva-vidas e de mangas de evacuação, se instaladas.
- d) Elementos de formação específicos do operador:
 - (1) Todos os anos, a formação contínua deverá incluir:
 - (i) por cada membro da tripulação de cabina:

- A) a localização e o manuseamento de todo o equipamento de segurança e emergência instalado ou existente a bordo; e
 - B) a aplicação de coletes salva-vidas, equipamento de oxigénio portátil e equipamento de protecção respiratória (PBE);
 - ii) arrumação de artigos na cabina;
 - iii) procedimentos relativos à contaminação da superfície da aeronave;
 - iv) procedimentos de emergência;
 - v) procedimentos de evacuação;
 - vi) análise de incidentes e acidentes;
 - vii) gestão de recursos de pessoal de voo;
 - viii) aspectos médicos e primeiros socorros, incluindo equipamento; e
 - ix) procedimentos de segurança.
- (2) De três em três anos, a formação contínua deverá incluir igualmente:
- i) a utilização de dispositivos pirotécnicos (reais ou representativos);
 - ii) a demonstração prática da utilização de listas de verificação da tripulação de voo;
 - iii) formação realista e prática no uso de todo o equipamento de combate a incêndios, incluindo vestuário de protecção, representativo do utilizado na aeronave; e
 - iv) por cada membro da tripulação de cabina:
 - A) a extinção de um incêndio característico do que se pode produzir no interior de uma aeronave; e
 - B) a aplicação e utilização de PBE num ambiente de simulação fechado e cheio de fumo.
- (e) Períodos de validade:
- (1) O período de validade da formação contínua será de 12 meses a contar do final do mês em que foi efectuado o teste.
 - (2) Se a formação contínua ou teste exigidos na alínea a) forem realizados nos últimos 3 meses do período de validade, o novo período de validade será contado a partir da data de termo original.
 - (3) No que diz respeito aos elementos de formação trienais especificados na alínea c), n.º 2, e na alínea d), n.º 2, o período de validade será de 36 meses a contar do final do mês em que os testes foram efectuados.

OR.CC.145 Formação de reciclagem

- a) Quando um membro da tripulação de cabina, nos 6 meses que precedem o final do período de validade da última formação contínua e teste:
- (1) não tiver exercido qualquer função de voo, deverá, antes de voltar a ser designado para tal função, concluir uma formação de reciclagem e teste para cada tipo de aeronave a ser operada; ou
 - (2) não tiver exercido qualquer função de voo num determinado tipo de aeronave, deverá, antes de voltar a ser designado para tal função, concluir, para esse tipo de aeronave:
 - i) uma formação de reciclagem e testes; ou

- ii) dois voos de familiarização conformes com a OR.CC.135.
- b) O programa de formação de reciclagem para cada tipo de aeronave deverá incluir, pelo menos:
 - (1) procedimentos de emergência;
 - (2) procedimentos de evacuação;
 - (3) a manobra e abertura real, por todos os membros da tripulação 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) a demonstração do funcionamento de todas as outras saídas, incluindo janelas da cabina de pilotagem; e
 - (5) a localização e o manuseamento de equipamento de segurança e emergência instalado ou existente a bordo.
- c) O operador poderá optar por substituir a formação de reciclagem por formação contínua se o membro da tripulação de cabina reiniciar as suas funções de voo dentro do período de validade da última formação contínua e teste. Se o período de validade tiver expirado, a formação de reciclagem só poderá ser substituída por uma formação específica sobre o tipo de aeronave ou por uma formação de conversão do operador, conforme indicado na OR.CC.125.

Secção 2 — Requisitos adicionais para operações de transporte aéreo comercial

OR.CC.200 Número e composição da tripulação de cabina

Quando for necessário mais do que um tripulante de cabina, a composição da tripulação de cabina deverá incluir um chefe de cabina nomeado pelo operador e qualificado em conformidade com a OR.CC.260.

OR.CC.205 Operações normais em terra e circunstâncias imprevistas

- a) Sempre que existam passageiros a bordo de uma aeronave, deverá estar presente na cabina de passageiros o número mínimo de tripulantes de cabina exigido em conformidade com a OR.CC.100.
- b) Nas condições especificadas na alínea c), este número poderá ser reduzido:
 - (1) quando a aeronave está em terra, num local de estacionamento, sem que esteja em curso qualquer operação de reabastecimento/extracção de combustível; ou
 - (2) em circunstâncias imprevistas se o número de passageiros transportado for reduzido. Neste caso, as autoridades competentes deverão receber um relatório após a conclusão do voo.
- c) Condições:
 - (1) o manual de operações deverá estabelecer procedimentos que garantam um nível de segurança equivalente com esse número reduzido de tripulantes de cabina, em especial no que diz respeito à evacuação de passageiros;
 - (2) a tripulação de cabina reduzida deverá incluir um chefe de cabina, conforme especificado na OR.CC.260;
 - (3) deverá existir, pelo menos, um tripulante de cabina por cada grupo de 50, ou fracção de 50, passageiros presentes a bordo da aeronave; e

- (4) em caso de operações normais em terra realizadas com aeronaves que exijam mais do que um tripulante de cabina, o número determinado nos termos da alínea c), n.º 3, será aumentado de modo a integrar um tripulante de cabina por cada par de saídas de emergência ao nível do chão.

OR.CC.210 Condições para a atribuição de funções

Aos membros da tripulação de cabina só serão atribuídas funções num determinado tipo ou variante de aeronave se:

- a) possuírem um certificado válido em conformidade com a Parte-CC;
- b) possuírem qualificações no tipo ou variante em causa, em conformidade com a presente Subparte;
- c) cumprirem os restantes requisitos aplicáveis da presente Subparte e da Parte-CAT; e
- d) usarem o uniforme da tripulação de cabina fornecido pelo operador.

OR.CC.215 Condução dos cursos de formação e testes associados

- a) Os programas de formação e os testes, incluindo os planos exigidos na presente Subparte, serão aprovados pela autoridade competente e especificados no manual de operações.
- b) Após a conclusão de um curso de formação e da realização dos testes associados pelo tripulante de cabina, o operador deverá:
 - (1) actualizar os registos de formação do tripulante de cabina em conformidade com a OR.MLR.115; e
 - (2) fornecer-lhe uma lista dos períodos de validade actualizados relevantes para o(s) tipo(s) e variante(s) que o tripulante de cabina está qualificado a operar.

OR.CC.250 Operação em mais do que um tipo ou variante de aeronave

- a) Nenhum membro da tripulação de cabina deverá exercer a sua actividade em mais do que três tipos de aeronaves; no entanto, e com a aprovação da autoridade competente, o membro da tripulação poderá exercer a sua actividade em quatro tipos de aeronave, desde que, pelo menos, para dois desses tipos:
 - (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 especificação de tipo sejam idênticos.
- b) Para efeitos do estipulado na alínea a), e para a formação e qualificação da tripulação de cabina, o operador deverá considerar:
 - (1) cada aeronave como um tipo ou variante, atendendo, sempre que possível, às normas relevantes dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão para o tipo ou variante de aeronave pertinentes;
 - (2) que as variantes de um tipo de aeronave são tipos diferentes, se não forem semelhantes em todos os seguintes aspectos:
 - i) operação das saídas de emergência;
 - ii) localização e tipo de equipamento de segurança e de emergência portátil; e
 - iii) procedimentos de emergência de tipo específico.

OR.CC.255 Operações com um único membro da tripulação de cabina

- a) O operador deverá seleccionar, recrutar, formar e testar a proficiência dos membros da tripulação de cabina que planeia designar para operações com um único tripulante de cabina, de acordo com os critérios aplicáveis a este tipo de operação.
- b) Os tripulantes de cabina que não tenham experiência prévia comparável como único membro da tripulação de cabina só poderão exercer essa função após:
 - (1) terem concluído a formação exigida na alínea c), além de outras acções de formação e testes exigidos na presente Subparte;
 - (2) terem sido aprovados nos testes que atestam a sua proficiência nas funções e responsabilidades que lhes incumbem em conformidade com os procedimentos especificados no manual de operações; e
 - (3) terem realizado voos de familiarização que totalizem, pelo menos, 20 horas e 15 sectores, no tipo de aeronave relevante e sob a supervisão de um membro competente e experiente da tripulação de cabina.
- c) Deverá ser dada especial atenção aos seguintes itens adicionais de formação, com vista a reflectir as operações com um único membro da tripulação de cabina:
 - (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, em particular na gestão de problemas com passageiros indisciplinados ou causadores de distúrbios;
 - (3) análise dos requisitos do operador e dos requisitos legais;
 - (4) documentação;
 - (5) comunicação de acidentes e incidentes; e
 - (6) as limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e os requisitos de repouso.

OR.CC.260 Chefe de cabina

- a) O operador só deverá nomear chefe de cabina um tripulante de cabina que tenha:
 - (1) pelo menos um ano de experiência como membro da tripulação de cabina; e
 - (2) concluído o curso de formação de chefe de cabina e realizado os testes associados.
- b) O curso de formação de chefe de cabina deverá abranger todas as funções e responsabilidades de um chefe de cabina e incluir, pelo menos, os seguintes pontos:
 - (1) «briefing» antes do voo;
 - (2) cooperação entre a tripulação;
 - (3) análise dos requisitos do operador e dos requisitos legais;
 - (4) comunicação de acidentes e incidentes;
 - (5) factores humanos e gestão de recursos de pessoal de voo (CRM); e
 - (6) limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e requisitos de repouso.
- c) O chefe de cabina será responsável perante o comandante pela execução e coordenação dos procedimentos normais e de emergência especificados no manual de operações, incluindo pela suspensão das actividades não ligadas à segurança, caso a segurança da aeronave assim o exija.

- d) O operador deverá estabelecer procedimentos que permitam seleccionar o membro de tripulação de cabina mais qualificado para substituir o chefe de cabina, em caso de incapacidade deste último. Qualquer alteração a tais procedimentos deverá ser notificada à autoridade competente.

Subparte TC — Tripulação técnica envolvida em operações HEMS, HHO ou NVIS

OR.TC.100 Âmbito

A presente Subparte estabelece os requisitos aplicáveis ao operador ao operar uma aeronave com tripulação técnica no âmbito de operações com helicópteros de transporte aéreo comercial envolvidos em serviços de emergência médica (HEMS), em operações com recurso a um sistema de visão nocturna (NVIS) ou em operações com guincho (HHO).

OR.TC.105 Condições para a atribuição de funções

- a) Aos membros da tripulação técnica envolvidos em operações de transporte aéreo comercial HEMS, HHO ou NVIS só serão atribuídas funções se:
- (1) tiverem idade igual ou superior a 18 anos;
 - (2) estiverem aptos do ponto de vista físico e mental para o desempenho seguro das funções e responsabilidades que lhes incumbem;
 - (3) tiverem concluído com aproveitamento todas as acções de formação exigidas pela presente Subparte para o exercício das funções que lhes foram atribuídas; e
 - (4) tiverem sido considerados proficientes para o exercício de todas as funções atribuídas em conformidade com os procedimentos especificados no manual de operações.
- b) O operador deverá assegurar que todos os requisitos da presente Subparte são cumpridos ao atribuir funções a membros da tripulação técnica que trabalhem como independentes e/ou a tempo parcial, tendo em conta todos os serviços prestados pelo técnico a qualquer operador, por forma a verificar, em particular:
- (1) o número total de tipos ou variantes de aeronaves operadas; e
 - (2) as limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e os requisitos de repouso aplicáveis.

OR.TC.110 Formação e testes

- a) O operador estabelecerá um programa de formação conforme com os requisitos aplicáveis da presente Subparte, o qual deverá abranger as funções e responsabilidades que incumbem aos membros da tripulação técnica.
- b) Após a conclusão da formação inicial, da formação de conversão do operador e da formação em diferenças e contínua, todos os membros da tripulação técnica deverão ainda submeter-se a testes para demonstrarem a sua proficiência na execução de procedimentos normais e de emergência.
- c) A acções de formação e os testes deverão ser conduzidos, em cada curso de formação, por pessoal devidamente qualificado e experiente na matéria. O operador deverá informar a autoridade competente sobre o pessoal responsável pela realização dos referidos testes.

OR.TC.115 Formação inicial

Antes de frequentarem a formação de conversão do operador, todos os membros da tripulação técnica deverão concluir uma formação inicial, incluindo:

- a) conhecimentos gerais da teoria e dos regulamentos aeronáuticos que abranjam todos os elementos relevantes para as funções e responsabilidades exigidas à tripulação técnica;
- b) formação sobre incêndios e fumos;
- c) formação em sobrevivência na água ou em terra, adequada aos tipos e zonas de operação;
- d) aspectos médicos e primeiros socorros; e
- e) comunicação e elementos de CRM relevantes da OR.FC.115 e da OR.FC.215.

OR.TC.120 Formação de conversão do operador

Todos os membros da tripulação deverão concluir:

- a) uma formação de conversão do operador, incluindo elementos de CRM relevantes,
 - (1) antes de serem designados pelo operador para integrar a tripulação técnica; ou
 - (2) ao efectuarem uma mudança para um tipo ou classe diferentes de aeronave, se qualquer um dos equipamentos ou procedimentos referidos na alínea b) for diferente.
- b) A formação de conversão do operador incluirá:
 - (1) a localização e utilização de todo o equipamento de segurança e sobrevivência transportado a bordo;
 - (2) todos os procedimentos normais e de emergência; e
 - (3) a utilização do equipamento de bordo destinado a prestar assistência ao piloto, na aeronave ou em terra, no âmbito de operações HEMS, HHO ou NVIS.

OR.TC.125 Formação em diferenças

- a) Todos os membros da tripulação técnica deverão concluir uma formação em diferenças quando forem sujeitos a uma mudança de equipamento ou procedimentos em tipos ou variantes correntemente operados.
- b) O operador deverá especificar, no manual de operações, em que alturas será necessário levar a cabo uma formação em diferenças.

OR.TC.130 Voos de familiarização

Após a conclusão da formação de conversão do operador, todos os membros da tripulação técnica terão de realizar voos de familiarização antes da sua integração em operações HEMS, HHO ou NVIS como membros da tripulação técnica.

OR.TC.135 Formação contínua

- a) De 12 em 12 meses, os membros da tripulação técnica deverão receber formação contínua relevante para o tipo ou classe de aeronave e equipamento que operam. Os elementos da CRM deverão ser integrados em todas as fases pertinentes da formação contínua.
- b) A formação contínua deverá incluir elementos práticos e teóricos.

OR.TC.140 Formação de reciclagem

- a) Todos os membros da tripulação técnica que não tenham exercido funções nos 6 meses anteriores deverão concluir a formação de reciclagem especificada no manual de operações.
- b) Todos os membros da tripulação técnica que não tenham exercido qualquer função de voo num determinado tipo ou classe de aeronave nos 6 meses anteriores deverão, antes de serem designados para exercerem funções nesse mesmo tipo ou classe de aeronave:
 - (1) concluir uma formação de reciclagem sobre o tipo ou classe em causa; ou
 - (2) concluir dois sectores de familiarização no tipo ou classe de aeronave.

Apêndice I do Anexo III

DECLARAÇÃO	
em conformidade com o Regulamento (CE) n.º XXX/XXX da Comissão relativo às operações aéreas	
Operador	
Nome:	
Local de estabelecimento ou residência do operador:	
Nome e contacto do administrador responsável:	
Operação da aeronave	
Data de início da operação/data de implementação da alteração:	
Tipo(s) de operação:	
<input type="checkbox"/> Parte-NCC: (especificar se passageiros e/ou carga)	
<input type="checkbox"/> Parte-SPO: (especificar a(s) tarefa(s) especializada(s))	
Tipo(s) de aeronave, registo(s) e base(s):	
Dados das aprovações emitidas (anexar lista das aprovações específicas à declaração, se aplicável)	
Lista de meios alternativos de conformidade com referências aos AMC que substituem (anexar à declaração)	
Declarações	
<input type="checkbox"/> A documentação do sistema de gestão, incluindo o manual de operações, reflecte os requisitos aplicáveis estabelecidos na Parte-NCC, na Parte-SPO e na Parte-SPA. Todos os voos serão realizados em conformidade com os procedimentos e as instruções especificados no manual de operações.	
<input type="checkbox"/> Todas as aeronaves em operação possuem um certificado válido de aeronavegabilidade e cumprem as disposições do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão.	
<input type="checkbox"/> Todos os membros da tripulação de voo, da tripulação de cabina e da tripulação técnica, conforme aplicável, possuem formação conforme com os requisitos aplicáveis.	
<input type="checkbox"/> (Se aplicável) O operador implementou uma norma industrial oficialmente reconhecida e demonstrou conformidade com a mesma. Referência da norma: Organismo de certificação: Data da última auditoria de conformidade:	
<input type="checkbox"/> Qualquer alteração operacional que afecte a informação divulgada na declaração será notificada à autoridade competente.	

Anexo III «Parte-OR»

O operador atesta a exactidão da informação divulgada na presente declaração.

Data, nome e assinatura do administrador responsável

ANEXO IV

Parte-CAT

Subparte A — Requisitos gerais

CAT.GEN.100 Autoridade competente

A autoridade competente será a autoridade designada pelo Estado-Membro onde o operador possui o seu local de actividade principal.

Secção 1 — Aeronave a motor

CAT.GEN.MPA.100 Deveres da tripulação

- a) Compete ao membro da tripulação exercer de forma adequada as suas funções:
 - (1) relacionadas com a segurança do avião e dos seus ocupantes; e
 - (2) especificadas nas instruções e procedimentos do manual de operações.
- b) Qualquer membro da tripulação deverá:
 - (1) informar o comandante sobre qualquer erro, falha, mau funcionamento ou deficiência que considere poder afectar a aeronavegabilidade ou segurança da operação da aeronave, incluindo os sistemas de emergência, se ainda não tiver sido comunicado por outro membro da tripulação;
 - (2) informar o comandante sobre qualquer incidente que tenha ou possa ter constituído um risco para a segurança da operação, se ainda não tiver sido comunicado por outro membro da tripulação;
 - (3) cumprir os requisitos aplicáveis dos sistemas de comunicação de ocorrências do operador;
 - (4) cumprir todas as limitações do período de serviço de voo e do período de trabalho (FTL) e os requisitos de repouso aplicáveis às suas actividades; e
 - (5) quando desempenhar funções para mais do que um operador:
 - i) conservar os respectivos registos individuais relativos aos períodos de serviço de voo e de trabalho e aos períodos de repouso referidos na OR.OPS.FTL;
 - ii) fornecer a cada operador os dados necessários para o planeamento das actividades em conformidade com os requisitos FTL aplicáveis.
- c) Um membro da tripulação não poderá executar as suas funções a bordo da aeronave nas seguintes situações:
 - (1) sob a influência de substâncias psicotrópicas ou álcool ou por outros motivos previstos no Anexo IV, ponto 7.g., do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

- (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 estiverem satisfeitos os requisitos médicos aplicáveis;
- (4) se estiver em dúvida sobre a sua capacidade de realizar as tarefas que lhe estão atribuídas; ou
- (5) quando tenha conhecimento ou suspeite que está a sofrer de fadiga, conforme referido no Anexo IV, ponto 7.f., do Regulamento (CE) n.º 216/2008, ou se sinta incapaz de continuar, ao ponto de a segurança do voo poder vir a ser afectada.

CAT.GEN.MPA.105 Deveres do comandante

- a) Além de cumprir as disposições da CAT.GEN.MPA.100, o comandante deverá:
- (1) ser responsável pela segurança de todos os membros da tripulação, dos passageiros e da carga a bordo, logo que chega a bordo e até sair da aeronave no final do voo;
 - (2) ser responsável pela operação e segurança da aeronave:
 - i) para um avião, desde o momento em que este está pronto para rolar pela pista antes da descolagem até ao momento em que finalmente pára no fim do voo e o motor ou os motores utilizados como unidades de propulsão primárias são desligados;
 - ii) para um helicóptero, quando os rotores estão ligados;
 - (3) ter autoridade para dar todas as ordens que considerar necessárias para salvaguardar a segurança da aeronave, dos ocupantes e da carga transportada, em conformidade com o Anexo IV, ponto 7.c., do Regulamento (CE) n.º 216/2008;
 - (4) ter autoridade para fazer desembarcar qualquer pessoa ou qualquer volume de carga que possam constituir um risco potencial para a segurança da aeronave e dos seus ocupantes;
 - (5) não permitir o transporte de qualquer pessoa que aparente estar sob a influência de álcool ou drogas, de tal modo que possa vir a afectar a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes;
 - (6) ter o direito de recusar o transporte de passageiros inadmissíveis, de deportados ou pessoas sob custódia legal, se a sua presença a bordo constituir um risco para a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes;
 - (7) assegurar que todos os passageiros sejam informados sobre a localização das saídas de emergência e a localização e utilização do equipamento de segurança e de emergência pertinente;
 - (8) assegurar que sejam cumpridos todos os procedimentos operacionais e listas de verificação, de acordo com o manual de operações;
 - (9) não permitir que qualquer membro da tripulação desempenhe qualquer actividade durante as fases críticas do voo, excepto as tarefas necessárias à segurança da operação da aeronave;
 - (10) assegurar que os registadores de parâmetros de voo:
 - i) não são desactivados, desligados ou apagados durante o voo; e

- ii) caso se venha a verificar um acidente ou incidente sujeitos a comunicação obrigatória:
 - A) não são propositadamente apagados;
 - B) são imediatamente desactivados após o voo; e
 - C) são reactivados apenas com a autorização das entidades de investigação;
- (11) aceitar ou rejeitar uma aeronave com anomalias permitidas pela lista de desvios de configuração (CDL) ou pela lista de equipamento mínimo (MEL); e
- (12) assegurar que foi efectuada a inspecção antes do voo em conformidade com os requisitos dispostos na Parte-M; e
- (13) certificar-se da facilidade de acesso e utilização do equipamento de emergência.
- b) O comandante, ou o piloto em quem foi delegada a condução da aeronave, deverá, numa situação de emergência que exija decisão e acção imediatas, tomar as medidas que considerar necessárias naquelas circunstâncias, em conformidade com o Anexo IV, ponto 7.d., do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Em tais casos, poderá desviar-se de regulamentos ou de procedimentos e métodos operacionais, no interesse da segurança.
- c) O comandante apresentará um relatório ACAS (sistema de anticollisão de bordo) à autoridade competente sempre que a aeronave em voo manobre em resposta a um aviso de resolução (RA) ACAS.
- d) Risco e colisão com aves
 - (1) Sempre que se verificar a existência de um risco potencial causado por aves, o comandante informará os serviços de tráfego aéreo (ATS) assim que a carga de trabalho da tripulação de voo o permita.
 - (2) Se a aeronave pela qual o comandante é responsável sofrer uma colisão com aves que provoque danos importantes na mesma ou perda ou avaria de qualquer sistema essencial, o comandante deverá, após a aterragem, apresentar um relatório escrito de colisão com aves à autoridade competente.

CAT.GEN.MPA.110 Autoridade do comandante

O operador deve tomar as medidas necessárias para assegurar que todas as pessoas a bordo da aeronave obedeçam a todas as ordens legais dadas pelo comandante, tendo em vista a segurança da aeronave e dos ocupantes ou da carga transportada.

CAT.GEN.MPA.115 Presença no compartimento dos passageiros de pessoal ou membros da tripulação que não sejam membros da tripulação de cabina

Sempre que, além dos membros da tripulação de cabina, existam membros da tripulação que desempenhem actividades no compartimento dos passageiros, o operador deverá assegurar que esses membros da tripulação:

- a) não sejam confundidos pelos passageiros com os membros da tripulação de cabina;
- b) não ocupem os lugares atribuídos à tripulação de cabina; e
- c) não interfiram com a tripulação de cabina no desempenho dos seus deveres.

CAT.GEN.MPA.120 Linguagem comum

O operador deverá assegurar que todos os membros da tripulação possam comunicar numa língua comum.

CAT.GEN.MPA.125 Rolagem de aviões na pista

O operador deverá garantir que a rolagem do avião na área de rolagem de um aeródromo só será efectuada se a pessoa sentada aos comandos:

- a) for um piloto devidamente qualificado; ou
- b) tiver sido designada pelo operador e:
 - (1) for competente para rolar a aeronave na pista;
 - (2) for competente para utilizar o radiotelefone;
 - (3) tiver recebido formação quanto 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 exigidas para a rolagem segura do avião no aeródromo.

CAT.GEN.MPA.130 Activação do rotor — helicópteros

O rotor de um helicóptero só deverá ser activado para a realização de um voo com um piloto qualificado nos comandos.

CAT.GEN.MPA.135 Acesso à cabina de pilotagem

- a) O operador deverá assegurar que ninguém, além dos membros da tripulação escalados para o voo, tenha acesso ou seja transportado na cabina de pilotagem, a não ser que essa pessoa seja:
 - (1) um membro da tripulação no exercício das suas funções;
 - (2) um representante da autoridade competente ou responsável pela inspecção, se tal for necessário para o desempenho das suas funções oficiais; ou
 - (3) autorizada e transportada de acordo com as instruções contidas no manual de operações.
- b) O comandante deverá assegurar que:
 - (1) o acesso à cabina de pilotagem não cause distracção e não interfira com a operação do voo; e
 - (2) todas as pessoas transportadas na cabina de pilotagem estejam 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 electrónicos portáteis

O operador não permitirá — e tomará todas as medidas necessárias nesse sentido — que ninguém utilize a bordo quaisquer aparelhos electrónicos portáteis (PED) que possam perturbar o bom funcionamento dos sistemas e do equipamento da aeronave.

CAT.GEN.MPA.145 Informação sobre equipamento de emergência e de sobrevivência a bordo

O operador deverá assegurar que existam, disponíveis para comunicação imediata a centros de coordenação de salvamento (RCC), listas com informações sobre todo o equipamento de emergência e de sobrevivência existente a bordo das suas aeronaves.

CAT.GEN.MPA.150 Amaragem — aviões

O operador não deverá operar um avião com uma capacidade aprovada de mais de 30 lugares, 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, adoptando-se o menor destes valores, salvo se o avião cumprir os requisitos de amaragem estabelecidos nas normas de navegabilidade aplicáveis.

CAT.GEN.MPA.155 Transporte de armas e munições de guerra

- a) O operador não deverá transportar armas de guerra nem munições de guerra, por via aérea, salvo se lhe tiver sido concedida autorização para o efeito, por todos os Estados cujo espaço aéreo será sobrevoado, e para circunstâncias eventualmente diferentes das previstas.
- b) No caso de lhe ser concedida uma autorização, o operador deverá assegurar que as armas e as munições de guerra se encontrem:
 - (1) armazenadas na aeronave num local inacessível aos passageiros durante o voo; e
 - (2) no caso de armas de fogo, descarregadas.
- c) O operador deverá assegurar que o comandante seja informado, antes do início do voo, sobre os pormenores e a localização a bordo da aeronave de quaisquer munições e armas de guerra a serem transportadas.

CAT.GEN.MPA.160 Transporte de armas de desporto e respectivas munições

- a) O operador deverá tomar todas as medidas necessárias para assegurar que lhe seja dado conhecimento de quaisquer armas de desporto a serem transportadas por via aérea.
- b) Um operador que aceite transportar armas de desporto deverá assegurar que estas se encontrem:
 - (1) armazenadas na aeronave num local inacessível aos passageiros durante o voo; e
 - (2) descarregadas, no caso de armas de fogo ou outras armas que possam conter munições.
- c) As munições das armas de desporto 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 de desporto e munições - derrogações

Salvaguardando o disposto na CAT.GEN.MPA.160 (c), num helicóptero com massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) igual ou inferior a 3 175 kg, operado em condições diurnas e sobre rotas navegadas com referências visuais terrestres, uma arma de desporto poderá ser transportada num local acessível durante o voo, desde que o operador tenha estabelecido procedimentos adequados e seja impossível guardá-la num local de armazenamento inacessível durante o voo.

CAT.GEN.MPA.165 Método de transporte de pessoas

O operador tomará todas as medidas necessárias para assegurar que nenhuma pessoa se encontre a bordo da aeronave em voo noutra local que não seja o destinado a acomodar pessoas, salvo se tiver obtido autorização do comandante para ter acesso temporário a qualquer parte da aeronave:

- a) para empreender uma acção necessária à segurança da aeronave ou de quaisquer pessoas, animais ou mercadorias a bordo; ou
- b) onde seja transportada carga ou contentores, sendo um local destinado a permitir o acesso durante o voo.

CAT.GEN.MPA.170 Álcool e drogas

O operador não permitirá — e tomará todas as medidas necessárias nesse sentido — que ninguém entre ou permaneça na aeronave sob a influência de álcool ou drogas, colocando em risco a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes.

CAT.GEN.MPA.175 Ameaça à segurança

O operador tomará todas as medidas necessárias para assegurar que ninguém actue de forma irresponsável ou negligente, ou se abstenha de actuar:

- a) pondo em perigo a aeronave ou qualquer pessoa a bordo;
- b) levando a aeronave a pôr em perigo pessoas ou bens, ou permitindo que tal aconteça.

CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuais e informações a bordo

- a) Salvo indicação em contrário, deverão encontrar-se a bordo de todos os voos os seguintes documentos, manuais e informações, ou cópias dos mesmos:
 - (1) o manual de voo (AFM) ou um documento equivalente;
 - (2) o certificado de matrícula original;
 - (3) o certificado de aeronavegabilidade (CofA) original;
 - (4) o certificado de ruído, bem como uma versão inglesa, caso tenha sido emitida pela autoridade responsável pela emissão do certificado de ruído;
 - (5) uma cópia autenticada do certificado de operador aéreo (AOC);
 - (6) as especificações operacionais relevantes para o tipo de aeronave, emitidas com o AOC;
 - (7) a licença de radiocomunicações original da aeronave, se aplicável;
 - (8) o(s) certificado(s) de seguro de responsabilidade civil;

- (9) o diário de bordo, ou outro equivalente, da aeronave;
 - (10) a caderneta técnica da aeronave, em conformidade com a Parte-M;
 - (11) pormenores relativos ao plano de voo ATS, se aplicável;
 - (12) mapas e cartas actualizadas e adequadas, necessárias ao voo previsto, assim como a qualquer alteração de rota que possa ocorrer;
 - (13) informações sobre procedimentos e sinais visuais para uso por aeronaves que interceptem ou sejam interceptadas;
 - (14) informações sobre os serviços de busca e salvamento na zona prevista de sobrevoo da aeronave, as quais deverão encontrar-se facilmente acessíveis na cabina de pilotagem;
 - (15) as partes do manual de operações relevantes para as funções a desempenhar pelos membros da tripulação, as quais deverão estar facilmente acessíveis a toda a tripulação;
 - (16) a MEL;
 - (17) documentação adequada de «briefing» NOTAM (aviso aos aviadores)/AIS (serviços de informação aeronáutica);
 - (18) informação meteorológica adequada;
 - (19) o manifesto de carga e/ou manifesto de passageiros, se aplicável;
 - (20) documentação sobre massa e centragem;
 - (21) o plano de voo operacional, se aplicável;
 - (22) notificação de categorias especiais de passageiros (SCP) e de cargas especiais, se aplicável; e
 - (23) qualquer outra documentação que possa ser pertinente para o voo ou exigida pelos Estados a que o voo diz respeito.
- b) Salvaguardando as disposições da alínea a), no que diz respeito às operações realizadas de acordo com as 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, os seguintes documentos e informações poderão ser conservados no aeródromo ou no local de operação:
- (1) certificado de ruído;
 - (2) licença de radiocomunicações;
 - (3) diário de bordo da viagem ou equivalente;
 - (4) caderneta técnica da aeronave;
 - (5) documentação de «briefing» NOTAM/AIS;
 - (6) informação meteorológica;
 - (7) notificação de SCP e de cargas especiais, se aplicável; e
 - (8) documentação sobre massa e centragem.

- c) Salvaguardando as disposições da alínea a), em caso de extravio ou furto dos documentos especificados na alínea a), n.ºs 2 a 8, a operação poderá continuar até que o voo chegue ao seu destino ou a um lugar onde possa ser fornecido um documento de substituição.

CAT.GEN.MPA.185 Informação conservada em terra

- a) O operador deverá assegurar que, pelo menos, durante cada voo ou série de voos:
- (1) seja conservada em terra toda a informação relevante para o voo e adequada àquele tipo de operação; e
 - (2) a informação seja conservada até ser duplicada no local onde será armazenada; ou, se tal for impraticável
 - (3) a mesma informação seja transportada a bordo, dentro de uma embalagem à prova de fogo.
- b) A informação referida na alínea a) supra inclui:
- (1) uma cópia do plano de voo operacional, se for caso disso;
 - (2) cópias da(s) parte(s) relevante(s) da caderneta técnica da aeronave;
 - (3) documentação NOTAM de rotas específicas, se especificamente editada pelo operador;
 - (4) documentação sobre massa e centragem, se necessária; e
 - (5) notificação de cargas especiais.

CAT.GEN.MPA.190 Apresentação de documentação e registos

O comandante deverá, num espaço de tempo razoável após o pedido de uma pessoa autorizada pela autoridade, apresentar a essa pessoa a documentação que deve ser transportada a bordo.

CAT.GEN.MPA.195 Conservação, apresentação e utilização dos registos de voo

- a) A seguir a um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória, o operador da aeronave deverá conservar os parâmetros originais relativos ao acidente durante um período de 60 dias, salvo decisão em contrário da autoridade encarregada da investigação.
- b) O operador deverá realizar testes e avaliações operacionais dos dados obtidos através do registador de parâmetros de voo (FDR), do gravador de voz da cabina de pilotagem (CVR) e através dos registos de ligações de dados, por forma a assegurar o bom funcionamento permanente destes equipamentos.
- c) O operador deverá guardar os FDR durante o período de tempo exigido pela CAT.IDE.A.190, excepto para efeitos de teste e de manutenção do FDR, em que pode ser apagado o material mais antigo gravado até 1 hora antes do momento do teste.
- (d) O operador deverá guardar e manter actualizada toda a documentação que apresente a informação necessária para converter os parâmetros de voo armazenados em parâmetros expressos em unidades de engenharia.
- (e) O operador deverá entregar à autoridade competente, a pedido desta, quaisquer registos feitos por um registador de voo que tenham sido conservados.
- (f) Sem prejuízo da legislação penal aplicável ao nível nacional:

- (1) as gravações constantes do gravador de voz da cabina de pilotagem não podem ser utilizadas para fins que não sejam a investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória, excepto se tiver o consentimento de todos os membros da tripulação e do pessoal de manutenção envolvidos.
- (2) As gravações do FDR ou do registador de ligações de dados não podem ser utilizadas para fins que não sejam a investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória, excepto nos casos em que tais gravações sejam:
 - i) utilizadas pelo operador exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou de manutenção; ou
 - ii) não identificadas; ou
 - iii) reveladas de acordo com procedimentos confidenciais.

CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercadorias perigosas

- a) Salvaguardando qualquer disposição em contrário na presente Parte, o transporte aéreo de mercadorias perigosas deverá ser efectuado em conformidade com o Anexo 18 da Convenção de Chicago, conforme alterado e aditado pelas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (*Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, Doc OACI 9284-AN/905), incluindo os respectivos suplementos e qualquer adenda ou rectificação.
- b) As mercadorias perigosas só poderão ser transportadas por um operador aprovado ao abrigo da SPA.DG, a não ser que:
 - (1) não se encontrem sujeitas às disposições das Instruções Técnicas, em conformidade com a Parte 1 das referidas instruções; ou
 - (2) sejam transportadas por passageiros ou membros da tripulação, ou estejam contidas na bagagem, em conformidade com a Parte 8 das Instruções Técnicas.
- c) O operador deverá estabelecer procedimentos que assegurem a tomada de todas as medidas razoáveis para evitar que mercadorias perigosas sejam inadvertidamente transportadas a bordo.
- d) Conforme exigido nas Instruções Técnicas, o operador deverá fornecer ao seu pessoal todas as informações necessárias ao cumprimento dos seus deveres.
- e) Em conformidade com as Instruções Técnicas, o operador deverá elaborar imediatamente um relatório dirigido à autoridade competente e à autoridade do Estado em que ocorreu o evento, no caso de se verificar qualquer uma das seguintes situações:
 - (1) acidente ou incidente com mercadorias perigosas;
 - (2) a descoberta de mercadorias perigosas não declaradas ou incorrectamente declaradas na carga ou nas bagagens dos passageiros; ou
 - (3) a descoberta de mercadorias perigosas transportadas por passageiros ou membros da tripulação, ou contidas nas respectivas bagagens, quando tal situação não estiver conforme com a Parte 8 das Instruções Técnicas.
- f) O operador deverá assegurar-se de que a informação é difundida em conformidade com o disposto nas Instruções Técnicas, a fim de avisar os passageiros quanto ao tipo de artigos considerados mercadorias perigosas.

- g) O operador deverá certificar-se de que, nos pontos de aceitação de carga, são dispostos avisos com informações sobre o transporte de mercadorias perigosas, conforme previsto nas Instruções Técnicas.

Subparte B — Procedimentos operacionais

Secção 1 — Aeronave a motor

CAT.OP.MPA.100 Utilização dos serviços de tráfego aéreo

- a) O operador deverá assegurar que:
 - (1) os serviços de tráfego aéreo (ATS) competentes para o espaço aéreo e as regras aeronáuticas sejam tidos em conta em todos os voos, sempre que disponíveis;
 - (2) as instruções operacionais que implicarem alterações ao plano de voo ATS sejam coordenadas, sempre que possível, com os serviços de tráfego aéreo competentes antes de serem transmitidas à aeronave.
- b) Salvaguardando a alínea a), a utilização de ATS não é exigível a menos que os requisitos de espaço aéreo determinem o contrário para:
 - (1) operações diurnas de voo visual (VFR) de aviões a motor não complexos;
 - (2) helicópteros com MCTOM igual ou inferior a 3 175 kg, operado em condições diurnas e sobre rotas navegadas com referências visuais terrestres; ou
 - (3) operações locais com helicópteros,desde que continuem assegurados os serviços de busca e salvamento.

CAT.OP.MPA.105 Utilização de aeródromos e locais de operação

- a) O operador só deverá planear a utilização de aeródromos e locais de operação adequados ao tipo de aeronave e de operação em causa.
- b) A utilização de locais de operação aplicar-se-á apenas a
 - (1) aviões a motor não complexos; e
 - (2) helicópteros.

CAT.OP.MPA.106 Utilização de aeródromos isolados — aviões

- a) É necessária a aprovação prévia da autoridade competente para a utilização de aeródromos isolados como aeródromos de destino de aviões.
- b) Um aeródromo isolado é um aeródromo para o qual a reserva alternativa e a reserva final de combustível necessária para o aeródromo alternativo de destino mais próximo é superior:
 - (1) para aviões com motores alternativos, ao combustível necessário para voar durante 45 minutos, mais 15 % do tempo de voo previsto a nível de cruzeiro ou duas horas, consoante o que for menor; ou
 - (2) para aviões com motores de turbina, ao combustível necessário para sobrevoar durante duas horas, a um consumo de cruzeiro normal, o aeródromo de destino, incluindo o combustível de reserva final.

CAT.OP.MPA.107 Aeródromo adequado

O operador considerará adequado um aeródromo que, no momento previsto para a sua utilização, esteja disponível e equipado com os serviços auxiliares necessários, designadamente serviços de tráfego aéreo (ATS), iluminação suficiente, comunicações, informação meteorológica, ajudas de navegação e serviços de emergência.

CAT.OP.MPA.110 Mínimos de operação de aeródromo

- a) O operador deverá especificar os mínimos de operação de aeródromo para cada aeródromo de partida, destino ou alternativo cujo uso foi autorizado. Os mínimos não deverão ser inferiores aos estabelecidos para esses aeródromos pelo Estado onde se situa o aeródromo, excepto quando especificamente aprovados por aquele Estado. Quaisquer incrementos impostos pela autoridade competente terão de ser adicionados aos mínimos especificados.
- b) A utilização de colimadores de pilotagem frontal (HUD), de sistemas de aterragem por guiamento frontal (HUDLS) ou de sistemas de visibilidade melhorada (EVS) poderá permitir operações em condições de visibilidade inferiores às normalmente associadas aos mínimos de operação do aeródromo, se aprovados em conformidade com a SPA.LVO.
- c) Ao estabelecer os mínimos de operação de aeródromo, o operador deverá tomar em consideração o seguinte:
 - (1) o tipo, o desempenho e as características de utilização da aeronave;
 - (2) a composição da tripulação de voo, a sua competência e experiência;
 - (3) as características e as dimensões das pistas ou das áreas de aproximação final e de descolagem (FATO) que podem ser utilizadas;
 - (4) o desempenho e a adequação das ajudas visuais e não visuais, em terra;
 - (5) o equipamento disponível a bordo da aeronave, para navegação e/ou controlo da trajectória do voo durante a descolagem, aproximação, arredondamento, aterragem, rolagem e aproximação falhada;
 - (6) para a determinação da distância livre de obstáculos, os obstáculos nas áreas de aproximação, aproximação falhada e subida necessários para a execução de procedimentos especiais de contingência;
 - (7) a altitude ou altura livre de obstáculos para os procedimentos de aproximação por instrumentos;
 - (8) os meios de determinar e relatar as condições meteorológicas; e
 - (9) a técnica de voo a utilizar durante a aproximação final.
- d) O operador deverá especificar, no manual de operações, o método de determinação dos mínimos de operação de aeródromo.
- e) Os mínimos para um tipo específico de procedimento de aproximação e aterragem aplicar-se-ão nas seguintes condições:
 - (1) deverá estar operacional o equipamento de terra representado no mapa respectivo e necessário para o procedimento em causa;
 - (2) deverão estar operacionais os sistemas da aeronave necessários para o tipo de aproximação em causa;

- (3) deverão ser cumpridos os critérios de desempenho da aeronave; e
- (4) a tripulação deverá possuir a devida qualificação.

CAT.OP.MPA.115 Técnica de aproximação — aviões

- a) Todas as aproximações serão efectuadas como aproximações estabilizadas, a menos que a autoridade competente aprove um procedimento diferente para uma determinada aproximação a uma pista específica.
- b) Aproximações de não precisão
 - (1) Todas as aproximações de não precisão serão efectuadas mediante utilização da técnica das aproximações finais em descida contínua (CDFA).
 - (2) Sem prejuízo do disposto na alínea 1), poderá ser utilizada outra técnica de aproximação para uma determinada combinação de aproximação/pista, desde que aprovada pela autoridade competente. Em tais casos, o valor mínimo do alcance visual de pista (RVR):
 - i) será aumentado em 200 m para aviões de Categoria A e B e em 400 m para aviões de Categoria C e D; ou
 - ii) no caso dos aeródromos nos quais existe interesse público em manter as operações existentes e que não permitam a aplicação da técnica CDFa, será estabelecido e regularmente revisto pela autoridade competente, que levará 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) para operações sobre a água — helicópteros

- a) Uma ARA só será efectuada se:
 - (1) o radar orientar a trajectória por forma a assegurar a inexistência de obstáculos; e
 - (2) se verificar uma das seguintes condições:
 - 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), acrescida de uma margem adequada.
- b) As ARA a plataformas marítimas ou embarcações em movimento só deverão ser efectuadas com uma tripulação múltipla.
- c) A distância de decisão deverá garantir uma zona livre de obstáculos na aproximação falhada a partir de qualquer destino para o qual esteja planeada uma ARA.
- d) A aproximação só deverá ser continuada para além do ponto 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 com um único piloto, serão efectuados incrementos adequados à MDA/H e ao ponto de decisão.

CAT.OP.MPA.125 Procedimentos de partida e de aproximação por instrumentos

- a) Compete ao operador assegurar que são cumpridos os procedimentos de partida e de aproximação por instrumentos estabelecidos pelo Estado em cujo território se situa o aeródromo a utilizar.
- b) Sem prejuízo da alínea a), o comandante poderá aceitar uma autorização dos serviços de controlo de tráfego aéreo («ATC clearance») para se desviar de uma rota de chegada ou de partida estabelecida, desde que observe as alturas mínimas aos obstáculos e tenha plenamente em conta as condições de operação. Em todo o caso, a aproximação final deverá ser feita visualmente ou de acordo com os procedimentos estabelecidos para a aproximação por instrumentos.
- c) Um operador só poderá implementar procedimentos diferentes dos descritos na alínea a) supra quando tiverem sido aprovados pelo Estado em cujo território se situa o aeródromo em causa e se estiverem especificados no manual de operações.

CAT.OP.MPA.130 Procedimentos de atenuação do ruído — aviões

- a) À excepção das operações VFR de aviões a motor não complexos, o operador estabelecerá procedimentos operacionais de partida e chegada/aproximação adequados para cada tipo de avião, tendo em conta a necessidade de minimizar o ruído da aeronave.
- b) Os procedimentos deverão:
 - (1) garantir que a segurança prevaleça 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 deverá assegurar que os procedimentos de descolagem e aterragem têm em conta a necessidade de minimizar o ruído do helicóptero.
- b) Os procedimentos deverão:
 - (1) garantir que a segurança prevaleça 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 — generalidades

- a) O operador deverá assegurar que as operações sejam apenas conduzidas em rotas ou áreas em que:
 - (1) existam instalações e serviços de terra, incluindo serviços de meteorologia, adequados à operação planeada;
 - (2) o desempenho da aeronave a ser utilizada permita efectuar a operação cumprindo os requisitos de altitude mínima de voo;
 - (3) o equipamento da aeronave a utilizar cumpra os requisitos mínimos da operação planeada;
 - (4) estejam disponíveis mapas e cartas apropriados.

- b) O operador deverá assegurar que as operações sejam efectuadas respeitando as restrições nas rotas ou nas áreas de operação impostas pela autoridade competente.
- c) A alínea a), n.º 1, não será aplicável a operações realizadas de acordo com as 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.

CAT.OP.MPA.136 Rotas e áreas de operação — aviões monomotores

O operador deverá assegurar que as operações efectuadas com aviões monomotores ocorram apenas ao longo de rotas ou em áreas onde estejam disponíveis superfícies que permitam a execução segura de uma aterragem forçada.

CAT.OP.MPA.137 Rotas e áreas de operação — helicópteros

O operador deverá assegurar que:

- a) no que respeita a helicópteros de classe de desempenho 3, estejam disponíveis superfícies que permitam a execução segura de uma aterragem forçada, a menos que o helicóptero esteja autorizado a operar ao abrigo da CAT.POL.H.420;
- b) no que respeita a helicópteros com desempenho de classe 3 envolvidos em operações costeiras, o manual de operações descreva os procedimentos que asseguram a adequação da largura do corredor costeiro, e do equipamento transportado, relativamente às condições existentes na altura da operação.

CAT.OP.MPA.140 Distância máxima de um aeródromo adequado para aviões bimotores sem aprovação ETOPS

- a) A menos que possua uma autorização específica da autoridade competente nos termos da SPA.ETOPS, o operador não deverá operar um avião bimotor numa rota em que exista um ponto cuja distância de um aeródromo adequado (em condições normais, sem vento) seja superior:
 - (1) tratando-se de aviões com desempenho de classe A:
 - i) com capacidade máxima aprovada (MOPSC) de 20 ou mais passageiros; ou
 - ii) com uma massa máxima à descolagem de 45 360 kg ou superior,à distância voada em 60 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional determinada de acordo com a alínea b);
 - (2) tratando-se de aviões com desempenho de classe A com:
 - i) uma capacidade máxima aprovada não superior a 19 passageiros;
 - ii) uma massa máxima à descolagem inferior a 45 360 kg,à distância voada em 120 minutos ou, se aprovado pela autoridade competente, até 180 minutos para aviões turborreactores, à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional determinada de acordo com a alínea b);
 - (3) tratando-se de aviões com desempenho de classe B ou C:
 - i) à distância voada em 120 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional determinada de acordo com a alínea b); ou

- ii) a 300 milhas náuticas, prevalecendo a distância menor.
- b) O operador deverá determinar a velocidade para o cálculo da distância máxima até um aeródromo adequado para cada tipo ou variante de bimotor utilizado, não excedendo a V_{MO} (velocidade máxima de operação) com base na velocidade real que o avião pode manter com um motor inoperacional.
- c) O operador deverá assegurar que os seguintes dados, específicos de cada tipo de avião ou variante, constam do manual de operações:
 - (1) a velocidade de cruzeiro determinada com um motor inoperacional; e
 - (2) a distância máxima determinada de um aeródromo adequado.
- d) Para obter a aprovação referida na alínea a), n.º 2, o operador deverá fornecer provas de que:
 - (1) a combinação avião/motor possui um certificado de tipo e fiabilidade para as operações prolongadas com aviões bimotores (ETOPS) que se pretende realizar;
 - (2) foi implementado um conjunto de condições destinadas a garantir a manutenção do avião e dos respectivos motores de modo a cumprir os critérios de fiabilidade; e
 - (3) a tripulação de voo e todo o restante pessoal operacional envolvido estão devidamente formados e qualificados para a condução das operações em causa.

CAT.OP.MPA.145 Determinação das altitudes mínimas de voo

- a) O operador deverá estabelecer, para todos os segmentos de rota a voar:
 - (1) as altitudes mínimas de voo que respeitam a separação dos obstáculos, tendo em conta os requisitos da CAT.POL; e
 - (2) qualquer método de determinação das altitudes mínimas de voo por parte da tripulação de voo.
- b) Qualquer método de determinação das altitudes mínimas de voo deverá ser objecto de aprovação por parte da autoridade competente.
- c) Quando as altitudes mínimas de voo estabelecidas pelos Estados sobrevoados forem diferentes das estabelecidas pelo operador, serão aplicados os valores mais elevados.

CAT.OP.MPA.150 Política de combustível

- a) O operador deverá estabelecer uma política de combustível para efeitos de planeamento de voo e de replaneamento em voo, assegurando-se de que o combustível existente a bordo é suficiente, não só para a operação planeada, como também para cobrir desvios que seja necessário efectuar. Qualquer política de combustível ou alteração à mesma requer a aprovação prévia da autoridade competente.
- b) O operador deverá certificar-se de que o planeamento dos voos se baseia, pelo menos:
 - (1) nos procedimentos constantes do manual de operações e:
 - i) nas informações fornecidas pelo fabricante; ou
 - ii) nas informações específicas da aeronave, obtidas através de um sistema de monitorização do consumo de combustível;
 - e

- (2) nas condições operacionais em que o voo vai ser operado, incluindo:
 - i) nos dados reais sobre o consumo de combustível da aeronave;
 - ii) nas massas previstas;
 - iii) nas condições meteorológicas esperadas; e
 - iv) nos procedimentos e restrições do(s) prestador(es) de serviços de navegação aérea.
- c) O operador deverá assegurar que, do cálculo de combustível utilizável necessário para um voo, constem:
 - (1) combustível para rolagem no solo;
 - (2) combustível de percurso;
 - (3) combustível de reserva consistindo em:
 - i) combustível de contingência;
 - ii) combustível alternativo, se for necessário optar por um aeródromo alternativo de destino;
 - iii) combustível de reserva final; e
 - iv) combustível adicional, se necessário para o tipo de operação;
 - e
 - (4) combustível extra se exigido pelo comandante.
- d) O operador deverá assegurar que os procedimentos de replaneamento em voo para calcular o combustível utilizável necessário quando um voo tem de prosseguir na sua rota ou para um aeródromo de destino que não o originalmente previsto incluam:
 - (1) combustível de percurso para a restante parte do voo; e
 - (2) combustível de reserva consistindo em:
 - i) combustível de contingência;
 - ii) combustível alternativo, se for necessário optar por um aeródromo alternativo de destino;
 - iii) combustível de reserva final; e
 - iv) combustível adicional, se necessário para o tipo de operação;
 - e
 - (3) combustível extra se exigido pelo comandante.

CAT.OP.MPA.151 Política de combustível — atenuação

- a) Sem prejuízo da CAT.OP.MPA.150 (b) a (d), para operações que envolvam aviões com desempenho de classe B:
 - (1) para voos com partida e chegada ao mesmo aeródromo ou local de operação, o operador deverá especificar a reserva mínima de combustível após a conclusão do voo. Esse combustível mínimo — reserva final — não deverá ser inferior à quantidade necessária para 45 minutos de voo.

- (2) para os restantes voos, o operador deverá assegurar que, do cálculo de combustível utilizável necessário para um voo, constem:
- i) combustível para rolagem no solo, se significativo;
 - ii) combustível de percurso;
 - iii) combustível de reserva consistindo em:
 - A) combustível de contingência em quantidade não inferior a 5 % do combustível de percurso previsto ou, em caso de replaneamento em voo, 5 % do combustível de percurso para a restante parte do voo; e
 - B) combustível de reserva final para voar durante um período adicional de 45 minutos (motores alternativos) ou 30 minutos (motores de turbina);
 - iv) combustível alternativo para chegar ao aeródromo de destino alternativo, se for necessário um aeródromo de destino alternativo; e
 - v) combustível extra, se exigido pelo comandante.
- b) Sem prejuízo da CAT.OP.MPA.150 (b) a (d), no que diz respeito aos helicópteros com MCTOM igual ou inferior a 3 175 kg, operados em condições diurnas e sobre rotas navegadas com referências visuais terrestres ou em operações locais, a política de combustível deverá assegurar que, após a conclusão do voo, ou série de voos, o combustível de reserva final não é inferior à 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, quando a operação tiver lugar numa área que dispõe de locais de aterragem de precaução frequentes e adequados.

CAT.OP.MPA.155 Transporte de categorias especiais de passageiros (SCP)

- a) As pessoas que requeiram condições, assistência e/ou equipamentos especiais a bordo de uma aeronave serão consideradas SCP, incluindo:
- (1) pessoas com mobilidade reduzida (PRM) que, sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, sejam consideradas pessoas cuja mobilidade é reduzida devido a incapacidade física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária), incapacidade ou deficiência intelectual, ou a qualquer outra causa de incapacidade, ou idade;
 - (2) bebés e crianças desacompanhadas; e
 - (3) passageiros inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia legal.
- b) As SCP deverão ser transportadas em condições que assegurem a segurança da aeronave e dos seus ocupantes de acordo com os procedimentos estabelecidos pelo operador.
- c) As SCP não deverão ocupar assentos que permitam o acesso directo às saídas de emergência ou onde a sua presença possa:
- (1) dificultar a execução das funções da tripulação;
 - (2) obstruir o acesso ao equipamento de emergência; ou
 - (3) dificultar a evacuação de emergência da aeronave.
- d) A presença de SCP a bordo deverá ser previamente notificada ao comandante.

CAT.OP.MPA.160 Arrumação de bagagem e de carga

O operador deverá estabelecer procedimentos que assegurem que:

- a) apenas poderá ser transportada na cabina de passageiros a bagagem de mão que possa ser arrumada de forma adequada e segura; e
- b) toda a bagagem e carga transportadas a bordo, que possam causar danos físicos ou prejuízos, ou obstruir coxias e saídas, sejam colocadas em compartimentos concebidos para evitar a sua deslocação durante o voo.

CAT.OP.MPA.165 Lugares de passageiros

O operador deverá estabelecer procedimentos para assegurar que todos os passageiros sejam sentados de forma a que, em caso de emergência, a evacuação seja facilitada e não dificultada.

CAT.OP.MPA.170 Informações aos passageiros

O operador deverá assegurar que os passageiros:

- a) recebem instruções e demonstrações de segurança por forma a facilitar a implementação dos procedimentos aplicáveis em caso de emergência; e
- b) recebem um cartão com instruções sobre segurança, ilustrado com o funcionamento do equipamento de emergência e com as saídas que poderão ser utilizadas pelos passageiros.

CAT.OP.MPA.175 Preparação do voo

- a) Para todos os voos, deverá ser elaborado um plano de voo operacional baseado no desempenho da aeronave, noutras limitações operacionais e condições relevantes expectáveis na rota a seguir e nos aeródromos/locais de operação envolvidos.
- b) O comandante só iniciará um voo depois de se ter certificado de que:
 - (1) podem ser cumpridos todos os itens estipulados no Anexo IV, ponto 2.a.3, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, relativos à aeronavegabilidade e registo da aeronave, aos instrumentos e equipamento, à massa e centro de gravidade (CG), à bagagem e carga e às limitações operacionais;
 - (2) a aeronave será operada de acordo com o disposto na lista de desvios à configuração (CDL);
 - (3) os capítulos do manual de operações necessários à realização do voo em causa estão disponíveis;
 - (4) se encontram a bordo os documentos, as informações adicionais e os impressos exigidos nos termos da CAT.GEN.MPA.180;
 - (5) estão disponíveis mapas e cartas actualizadas, assim como outra documentação conexas, necessários à operação em causa, assim como a qualquer alteração de rota que possa ocorrer;
 - (6) existem instalações e serviços de apoio em terra adequados ao voo planeado;
 - (7) para o voo planeado, podem ser cumpridas as disposições especificadas no manual de operações respeitantes a requisitos de combustível, óleo e oxigénio, altitudes mínimas de segurança, aos mínimos de operação de aeródromo e à existência de um aeródromo alternativo, se for caso disso;

- (8) qualquer limitação operacional adicional pode ser cumprida.
- (c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), não é necessário definir um plano de voo operacional em condições VFR de:
- (1) aviões a motor não complexos com decolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação; ou
 - (2) helicópteros com MCTOM igual ou inferior a 3 175 kg, operados em condições diurnas e sobre rotas navegadas com referências visuais terrestres, em operações locais, conforme indicado no manual de operações.

CAT.OP.MPA.180 Escolha de aeródromos — aviões

- a) Sempre que, por razões meteorológicas ou de desempenho, não seja possível utilizar o aeródromo de partida como aeródromo alternativo de decolagem, o operador terá de escolher outro aeródromo alternativo adequado de decolagem que, em relação ao aeródromo de partida, não esteja localizado a uma distância superior:
- (1) tratando-se de aviões bimotores:
 - 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 decolagem; ou
 - ii) ao tempo de desvio ETOPS do operador aprovado nos termos da SPA.ETOPS, 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 decolagem;
 - (2) tratando-se de 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 decolagem.

Se o AFM não referir a velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, utilizar-se-á, para efeitos de cálculo, a velocidade obtida com o(s) restante(s) motor(es) em potência máxima contínua.

- b) Para cada voo IFR, o operador deverá escolher, pelo menos, um aeródromo alternativo de destino, a não ser que o aeródromo de destino seja um aeródromo isolado ou:
- (1) a duração do voo planeado, entre a decolagem e a aterragem, ou, em caso de replaneamento em voo em conformidade com a CAT.OP.MPA.150 (d), o tempo de voo que falta até ao destino não exceda seis horas; e
 - (2) no aeródromo de destino, estejam disponíveis e em condições de serem utilizadas duas pistas separadas e, quando os boletins ou as previsões meteorológicas, ou ambos, para esse aeródromo indicarem que, entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo de destino, o tecto seja de, pelo menos, 2 000 pés ou a altura de circuito superior a 500 pés, prevalecendo o valor mais alto, e a visibilidade de, pelo menos, 5 km.
- c) O operador terá de escolher dois aeródromos alternativos de destino sempre que:
- (1) os boletins ou as previsões meteorológicas no aeródromo de destino, ou ambos, 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) No plano de voo operacional, o operador deverá especificar o(s) aeródromo(s) alternativo(s) necessário(s).

CAT.OP.MPA.181 Escolha de aeródromos e locais de operação — helicópteros

a) No que diz respeito aos voos em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC), o comandante deverá seleccionar um aeródromo alternativo para descolagem, localizado a uma hora de voo a uma velocidade de cruzeiro normal, caso as condições meteorológicas não permitam regressar ao local de partida.

b) No que diz respeito aos voos IFR ou aos voos em VFR, com navegação por outros meios que não por referências visuais terrestres, o comandante deverá especificar, pelo menos, um aeródromo alternativo de destino no plano de voo operacional, a menos que:

(1) o destino seja um aeródromo costeiro e o helicóptero esteja a afastar-se de terra;

(2) em se tratando de voos para qualquer outro destino em terra, a duração do voo e as condições meteorológicas possibilitem, à hora prevista de chegada e no local previsto de aterragem, a utilização de técnicas de aproximação e aterragem em condições meteorológicas visuais (VMC); ou

(3) o local de aterragem previsto seja um local isolado e não existam alternativas disponíveis; neste caso, deverá ser determinado um ponto de não retorno (PNR).

c) O operador deverá escolher dois aeródromos alternativos de destino sempre que:

(1) os boletins ou as previsões meteorológicas no aeródromo de destino, ou ambos, indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas estarão abaixo dos mínimos de planeamento aplicáveis; ou

(2) não existam informações meteorológicas disponíveis para o aeródromo de destino.

d) O operador poderá seleccionar aeródromos alternativos de destino offshore quando forem satisfeitos os seguintes critérios:

(1) só será utilizado um aeródromo alternativo de destino em alto mar após um PNR. Antes do PNR, serão utilizados aeródromos alternativos em terra;

(2) o aeródromo alternativo permitirá aterragens OEI;

(3) na medida do possível, será garantida a disponibilidade das plataformas. As dimensões, a configuração e a área livre de obstáculos das heliplataformas individuais ou de outros locais afins serão determinadas por forma a aferir da sua adequação operacional para uso como aeródromo alternativo por cada tipo de helicóptero a ser utilizado;

(4) as condições meteorológicas mínimas serão estabelecidas tendo em conta a precisão e a fiabilidade das informações meteorológicas;

(5) a MEL deverá conter disposições especificamente aplicáveis a este tipo de operação;

e

- (6) a escolha de um aeródromo alternativo em alto mar só será possível se o operador tiver estabelecido um procedimento específico no manual de operações.
- e) No plano de voo operacional, o operador deverá especificar o(s) aeródromo(s) alternativo(s) necessário(s).

CAT.OP.MPA.185 Mínimos de planeamento para voos IFR — aviões

- a) Mínimos de planeamento para um aeródromo alternativo de descolagem

O operador só deverá escolher um aeródromo alternativo para descolagem se os boletins ou as previsões meteorológicas, ou ambos, indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas estarão dentro ou acima dos mínimos de aterragem especificados na CAT.OP.MPA.110. O tecto deverá ser tomado em consideração quando as únicas aproximações possíveis sejam de não precisão (NPA) e/ou de circuito de aproximação por instrumentos. Deverão ser também consideradas limitações relacionadas com operações OEI.

- b) Mínimos de planeamento para um aeródromo de destino que não um aeródromo de destino isolado

O operador só deverá escolher o aeródromo de destino quando:

- (1) os boletins ou as previsões meteorológicas, ou ambos, indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas estarão dentro ou acima dos mínimos de planeamento aplicáveis, como se segue:
- i) RVR/Visibilidade (VIS) especificada em conformidade com a CAT.OP.MPA.110; e
 - ii) para uma NPA, ou um circuito de aproximação por instrumentos («circling»), o tecto deverá ser igual ou superior à MDH;

ou

- (2) forem seleccionados dois aeródromos alternativos de destino.

- c) Mínimos de planeamento para um aeródromo alternativo de destino, ou um aeródromo isolado, ou um aeródromo ERA de combustível, ou um aeródromo alternativo em rota (ERA)

O operador só deverá escolher um aeródromo para um destes fins se os boletins ou as previsões meteorológicas, ou ambos, indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas estarão dentro ou acima dos mínimos de planeamento indicados no Quadro 1 infra.

Quadro 1: Mínimos de planeamento — Aeródromo alternativo de destino, aeródromo de destino isolado, aeródromo ERA de combustível e aeródromo ERA

Tipo de aproximação	Mínimos de planeamento
CAT. II e III	CAT. I RVR
CAT. I	NPA RVR/VIS O tecto será igual ou superior à MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m O tecto será igual ou superior à MDH + 200 pés
Circuito de aproximação por instrumentos («circling»)	Circuito de aproximação por instrumentos

CAT.OP.MPA.186 Mínimos de planeamento para voos IFR — helicópteros

a) Mínimos de planeamento para um aeródromo alternativo de descolagem

O operador só deverá escolher um aeródromo ou local de aterragem como aeródromo alternativo de descolagem se os boletins ou as previsões meteorológicas, ou ambos, indicarem que, no período compreendido entre uma hora antes e uma hora depois da hora prevista de chegada ao aeródromo, as condições meteorológicas estarão dentro ou acima dos mínimos de aterragem especificados na CAT.OP.MPA.110. O tecto deverá ser tomado em consideração quando as únicas aproximações possíveis sejam de não precisão (NPA). Deverão ser também consideradas limitações relacionadas com operações OEI.

b) Mínimos de planeamento para aeródromos de destino e aeródromos alternativos de destino

O operador só deverá escolher um aeródromo de destino e/ou um aeródromo alternativo de destino se os boletins ou as previsões meteorológicas, ou ambos, 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 estarão dentro ou acima dos mínimos de planeamento aplicáveis; ou

- (1) sem prejuízo do disposto na CAT.OP.MPA.181 (d), os mínimos de planeamento para um aeródromo de destino serão:
 - i) o RVR/Visibilidade especificada em conformidade com a CAT.OP.MPA.110; e
 - ii) para as operações NPA, o tecto igual ou superior à MDH;
- (2) os mínimos de planeamento para aeródromos alternativos de destino são apresentados no Quadro 1 infra.

Quadro 2: 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 O tecto será 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, serão depositadas informações adequadas para permitir que sejam activados os serviços de alerta, se for caso disso.
- b) Se a operação decorrer num local onde seja impossível apresentar um plano de voo ATS, este plano será transmitido assim que possível após a descolagem pelo comandante ou operador.

CAT.OP.MPA.195 Reabastecimento/extracção de combustível com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar

- a) Não deverá ser efectuada qualquer operação de reabastecimento ou extracção de Avgas (gasolina de aviação) ou de combustível de gasolina e querosene, ou de uma mistura destes dois tipos de combustível, durante o embarque, o desembarque ou a permanência de passageiros a bordo da aeronave.
- b) Para quaisquer outros tipos de combustível, deverão ser tomadas as precauções necessárias e a aeronave deverá ser devidamente assistida por pessoal qualificado, preparado para iniciar e dirigir uma evacuação da aeronave da forma mais prática e rápida possível.

CAT.OP.MPA.200 Reabastecimento/extracção de combustível de gasolina e querosene

As operações de reabastecimento/extracção de combustível de gasolina e querosene só deverão ser realizadas se o operador tiver estabelecido procedimento adequados tendo em conta o elevado risco que representa a utilização do referido tipo de combustível.

CAT.OP.MPA.205 Manobras de recuo e de reboque — aviões

Todas as manobras de recuo e de reboque especificadas pelo operador deverão obedecer às normas e procedimentos aeronáuticos estabelecidos.

CAT.OP.MPA.210 Tripulantes nos postos de trabalho

- a) Tripulantes de voo
 - (1) Durante a descolagem e a aterragem, todos os tripulantes de voo em serviço na cabina de pilotagem deverão estar no seu posto.

- (2) Durante todas as outras fases do voo, todos os tripulantes de voo em serviço deverão permanecer no seu posto, salvo se a sua ausência for necessária para o desempenho das suas funções relacionadas com a operação, ou devido a necessidades fisiológicas, desde que pelo menos um piloto qualificado permaneça aos comandos do avião.
- (3) Durante todas as fases do voo, todos os tripulantes de voo em serviço deverão permanecer atentos no seu posto. Se se verificar uma falta de atenção, deverão ser tomadas medidas apropriadas para a compensar. Se a fadiga surgir inesperadamente, o comandante poderá organizar pausas para descanso controladas, se o volume de trabalho o permitir. Essas pausas para descanso não poderão nunca ser consideradas como um verdadeiro período de repouso para efeitos do cálculo das limitações do período de serviço de voo, nem utilizadas para justificar qualquer extensão do período de trabalho.

b) Tripulantes de cabina

Durante as fases críticas de voo, os tripulantes de cabina deverão permanecer sentados nos respectivos postos e não deverão levar a cabo quaisquer actividades além das necessárias para a operação segura da aeronave.

CAT.OP.MPA.215 Uso de auscultadores — aviões

- a) Cada membro da tripulação de voo que deva exercer funções na cabina de pilotagem deverá usar auscultadores com microfone regulável ou equivalente. Os auscultadores deverão ser utilizados como dispositivo principal de comunicação com os ATS:
 - (1) em terra:
 - i) quando receber a autorização ATC de partida por comunicação vocal; e
 - ii) quando os motores se encontrarem em funcionamento;
 - (2) em voo:
 - i) abaixo da altitude de transição; ou
 - ii) de 10 000 pés, consoante a que for mais alta;
 - e
 - (3) sempre que o comandante o considere necessário.
- b) Nas condições a que se refere a alínea a), o microfone regulável ou equivalente deverá encontrar-se numa posição que permita a sua utilização para radiocomunicações bidireccionais.

CAT.OP.MPA.216 Uso de auscultadores — helicópteros

Cada membro da tripulação de voo que deva exercer funções na cabina de pilotagem deverá usar os auscultadores com microfone regulável ou equivalente e utilizá-los como dispositivo principal de comunicação com os ATS.

CAT.OP.MPA.220 Meios de apoio para a evacuação de emergência

O operador deverá estabelecer procedimentos que garantam que, antes da rolagem, da descolagem e da aterragem, e sempre que se considere seguro e exequível, existam meios de apoio de accionamento automático para evacuações de emergência.

CAT.OP.MPA.225 Assentos, cintos de segurança e arneses

- a) Membros da tripulação
 - (1) Durante a decolagem e a aterragem, e sempre que, por questões de segurança, o comandante o considere necessário, os tripulantes deverão apertar os cintos de segurança e os arneses.
 - (2) Durante as outras fases do voo, os tripulantes de voo presentes na cabina de pilotagem, quando nos seus postos, deverão manter os cintos apertados.
- b) Passageiros
 - (1) O comandante deverá assegurar que, antes da decolagem e da aterragem, durante a rolagem na pista, e sempre que se considere necessário por questões de segurança, os passageiros ocupem os seus assentos ou lugares e tenham os cintos devidamente apertados.
 - (2) O operador deverá providenciar assentos específicos para ocupação por mais de uma pessoa. O comandante deverá certificar-se de que tais assentos sejam apenas ocupados por um adulto e um bebé, devidamente seguro por um cinto suplementar ou por qualquer outro dispositivo de segurança.

CAT.OP.MPA.230 Acondicionamento da bagagem de cabina e do equipamento da copa

- a) O operador deverá estabelecer procedimentos para assegurar que, antes da rolagem na pista, da decolagem e da aterragem, todas as saídas e caminhos de emergência se encontrem desobstruídos.
- b) O comandante deverá certificar-se de que, antes da decolagem e da aterragem, e sempre que se considere necessário por questões de segurança, todo o equipamento e bagagem estejam devidamente acondicionados.

CAT.OP.MPA.235 Coletes salva-vidas — helicópteros

O operador deverá definir procedimentos que assegurem que, ao sobrevoar uma extensão de água com um helicóptero da classe de desempenho 3, a decisão quanto ao uso de coletes salva-vidas por todos os ocupantes tem em conta a duração do voo e as condições a enfrentar.

CAT.OP.MPA.240 Fumar a bordo

O comandante deverá certificar-se de que ninguém fume a bordo:

- a) sempre que as normas de segurança o exijam;
- b) durante o reabastecimento e extracção de combustível da aeronave;
- c) quando a aeronave estiver no solo, excepto se o operador tiver definido procedimentos para reduzir os riscos existentes durante as operações em terra;
- d) fora das áreas destinadas a fumadores, na(s) coxia(s) e na(s) casa(s) de banho;
- e) nos porões e/ou outras áreas onde seja transportada carga não acondicionada em contentores à prova de fogo ou envolvida em material à prova de fogo; e
- f) nas zonas da cabina de passageiros onde esteja a ser administrado oxigénio.

CAT.OP.MPA.245 Condições meteorológicas — todas as aeronaves

- a) Num voo IFR, o comandante só deverá:
- (1) iniciar a descolagem; ou
 - (2) tratando-se de um replaneamento em voo, ir além do ponto a que se aplica um plano de voo ATS revisto,
- se tiver informações indicando que as condições meteorológicas previstas à hora de chegada ao(s) aeródromo(s) de destino e/ou alternativo(s) necessário(s) são iguais ou superiores aos mínimos de planeamento.
- b) Num voo IFR, o comandante só deverá seguir para o aeródromo de destino previsto se as últimas informações disponíveis indicarem que, à hora prevista para a chegada, as condições meteorológicas no destino, ou pelo menos num aeródromo alternativo ao do destino, estão dentro ou acima dos mínimos de operação no aeródromo em causa.
- c) Num voo VFR, o comandante só deverá iniciar a descolagem se os boletins ou as previsões meteorológicas, ou ambos, indicarem que as condições meteorológicas ao longo da rota ou parte da rota que vai ser efectuada em VFR se encontrarão, à hora relevante, dentro ou acima dos limites VFR.

CAT.OP.MPA.246 Condições meteorológicas — aviões

Além das disposições previstas na CAT.OP.MPA.245, em voos IFR efectuados com aviões, o comandante só deverá continuar o voo para além do:

- a) ponto de decisão, quando utiliza o procedimento do combustível de contingência reduzido (RCF); ou
- b) ponto pré-determinado, quando utiliza o procedimento do ponto pré-determinado (PDP),
- se existirem informações indicando que as condições meteorológicas previstas à hora de chegada ao(s) aeródromo(s) de destino e/ou alternativo(s) necessário(s) são iguais ou superiores aos mínimos de operação aplicáveis ao aeródromo.

CAT.OP.MPA.247 Condições meteorológicas — helicópteros

Além do disposto na CAT.OP.MPA.245:

- a) Nos voos VFR realizados com helicópteros sobre água e sem visão da costa, o comandante só deverá iniciar a descolagem se os boletins ou as previsões meteorológicas, ou ambos, indicarem que o tecto nebuloso estará acima dos 600 pés durante o dia ou acima dos 1 200 pés durante a noite.
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), quando for realizado um voo entre heliplataformas localizadas num espaço aéreo de classe G em que o espaço sobre a água seja inferior a 10 milhas náuticas, os voos VFR poderão ser realizados quando os limites forem, pelo menos, os seguintes:

Quadro 3: Valores mínimos de voo entre heliplataformas localizadas num espaço aéreo de classe G

	Dia		Noite	
	Altura *	Visibilidad e	Altura *	Visibilidad e
Piloto único	300 pés	3 km	500 pés	5 km
Dois pilotos	300 pés	2 km **	500 pés	5 km ***

*: O tecto deverá permitir o voo à altura especificada, por baixo e sem nuvens.

**: Os helicópteros poderão ser operados com uma visibilidade de voo até um mínimo de 800 m, desde que o local de destino ou uma estrutura intermédia esteja permanentemente visível.

***: Os helicópteros poderão ser operados com uma visibilidade de voo até um mínimo de 1 500 m, desde que o local de destino ou uma estrutura intermédia esteja permanentemente visível.

- c) Os voos para uma heliplataforma ou FATO elevada só poderão ser realizados se a velocidade média do vento na heliplataforma ou na FATO elevada for inferior a 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Gelo e outras substâncias contaminantes — procedimentos em terra

- a) O operador deverá estabelecer os procedimentos a cumprir para efectuar inspecções e trabalhos de degelo e de antigelo no solo, necessários para garantir a segurança da aeronave.
- b) O comandante só deverá iniciar a descolagem se nas superfícies exteriores não houver qualquer depósito que possa afectar o desempenho e/ou a capacidade de controlo da aeronave, com excepção do previsto na alínea a) e no AFM.

CAT.OP.MPA.255 Gelo e outras substâncias contaminantes — procedimentos de voo

- a) O operador deverá estabelecer procedimentos para voos em condições reais ou previstas de formação de gelo.
- b) O comandante não deverá iniciar um voo ou dirigir-se intencionalmente para zonas em que existam ou se prevejam condições de gelo, excepto 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 encontrar gelo, o comandante sairá imediatamente da zona de gelo, alterando a altitude e/ou a rota da aeronave, comunicando, se necessário, uma situação de emergência ao ATC.

CAT.OP.MPA.260 Abastecimento de combustível e óleo

O comandante só deverá iniciar ou, em caso de replaneamento em voo, continuar um voo depois de se certificar de que as quantidades previstas de combustível e óleo utilizáveis a bordo da

aeronave são suficientes para efectuar o voo em segurança, tendo em conta as condições operacionais previstas.

CAT.OP.MPA.265 Condições de descolagem

Antes de iniciar a descolagem, o comandante deverá certificar-se de que:

- a) 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 vai utilizar permitem uma descolagem e partida em segurança; e
- b) os mínimos de operação do aeródromo serão cumpridos.

CAT.OP.MPA.270 Altitudes mínimas de voo

O comandante, ou o piloto em quem foi delegada a condução da aeronave, não deverá voar abaixo das altitudes mínimas especificadas, excepto quando:

- a) tal seja necessário para a descolagem ou aterragem; ou
- b) estiver a efectuar uma descida para aterragem da aeronave, em conformidade com os procedimentos aprovados pela autoridade competente.

CAT.OP.MPA.275 Simulação de situações anormais em voo

O operador deverá estabelecer procedimentos para garantir que, durante um voo de transporte de passageiros ou carga, não se proceda à simulação de:

- a) situações anormais ou de emergência que exigem a aplicação de procedimentos anormais ou de emergência;
- b) voos em IMC por meios artificiais.

CAT.OP.MPA.280 Gestão do combustível em voo — aviões

O operador deverá estabelecer um procedimento para garantir que sejam efectuadas verificações e a gestão do combustível em voo, de acordo com os seguintes critérios:

- a) Verificações do combustível em voo
 - (1) O comandante deverá assegurar a realização de verificações do combustível em voo, a intervalos regulares. A quantidade de combustível utilizável remanescente será objecto de registo e avaliação para:
 - i) comparar o consumo real com o previsto;
 - ii) verificar se a quantidade de combustível utilizável remanescente é suficiente para terminar o voo, em conformidade com a alínea b); e
 - iii) determinar a quantidade prevista de combustível utilizável remanescente à chegada ao aeródromo de destino.
 - (2) Os dados pertinentes relativos ao combustível devem ser registados.
- b) Gestão do combustível em voo
 - (1) O voo deverá realizar-se de forma a que a quantidade prevista de combustível utilizável remanescente à chegada ao aeródromo de destino não seja inferior:

- i) à soma do combustível alternativo necessário com o combustível de reserva final; ou
 - ii) ao combustível de reserva final, caso não seja exigido nenhum aeródromo alternativo.
- (2) Porém, se a verificação do combustível em voo revelar que a quantidade prevista de combustível utilizável remanescente à chegada ao aeródromo de destino é inferior:
- i) à soma do combustível alternativo necessário com o combustível de reserva final, o comandante deverá ter em conta o tráfego e as condições operacionais do aeródromo de destino, do aeródromo alternativo de destino e de qualquer outro aeródromo adequado, a fim de decidir se seguirá para o aeródromo de destino ou alternará, de modo a aterrar em segurança com uma quantidade de combustível não inferior à reserva final; ou
 - ii) ao combustível de reserva final, caso não seja exigido nenhum aeródromo alternativo, o comandante deverá tomar as medidas necessárias 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 deverá declarar uma situação de emergência, se a quantidade calculada de combustível utilizável para a aterragem no aeródromo adequado mais próximo, onde possa ser efectuada uma aterragem segura, for inferior à reserva final.
- (4) Condições adicionais para procedimentos específicos
- i) Em voos que utilizam o procedimento RCF para seguirem para o aeródromo de destino 1, o comandante deverá garantir que a quantidade de combustível utilizável remanescente no ponto de decisão corresponde, pelo menos, ao total:
 - A) do combustível de percurso desde o ponto de decisão até ao aeródromo de destino 1; e
 - B) do combustível de contingência, equivalente a 5 % do combustível de percurso desde o ponto de decisão até ao aeródromo de destino 1; e
 - C) do combustível para o aeródromo alternativo de destino 1, caso seja exigido um aeródromo alternativo de destino 1; e
 - D) do combustível de reserva final.
 - ii) Em voos que utilizam o procedimento PDP para seguirem para o aeródromo de destino, o comandante deverá garantir que a quantidade de combustível utilizável remanescente no ponto pré-determinado corresponde, pelo menos, ao total:
 - A) do combustível de percurso desde o ponto pré-determinado (PDP) até ao aeródromo de destino; e
 - B) do combustível de contingência desde o PDP até ao aeródromo de destino; e
 - C) do combustível adicional.

CAT.OP.MPA.281 Gestão do combustível em voo — helicópteros

- a) O operador deverá estabelecer um procedimento para garantir que sejam efectuadas verificações e a gestão do combustível em voo.
- b) O comandante deverá certificar-se de que a quantidade de combustível utilizável remanescente na aeronave não é inferior à quantidade necessária para prosseguir para um aeródromo ou local de operação onde se possa efectuar uma aterragem segura, ficando ainda o combustível da reserva final.
- c) Se o combustível existente a bordo for inferior à reserva final, o comandante deverá declarar uma situação de emergência.

CAT.OP.MPA.285 Utilização de oxigénio suplementar

O comandante deverá assegurar que os tripulantes de voo, no desempenho das funções essenciais à operação com segurança de uma aeronave e durante o voo, utilizem continuamente oxigénio suplementar, sempre que a altitude de cabina exceder 10 000 pés durante um período superior a 30 minutos, ou quando a altitude de cabina for superior a 13 000 pés.

CAT.OP.MPA.290 Detecção de proximidade do solo

Se um membro da tripulação de voo ou um sistema de aviso de proximidade do solo detectar uma proximidade excessiva do solo, o piloto encarregado da condução do voo deverá imediatamente proceder à manobra correctiva, por forma a restabelecer as condições de segurança do voo.

CAT.OP.MPA.295 Utilização do sistema de anticolisão de bordo (ACAS) — aviões

- a) O operador deverá estabelecer procedimentos para garantir que, quando o sistema ACAS estiver instalado e operacional, o mesmo seja utilizado em voo de modo a permitir a produção de Avisos de Resolução (RA) quando for detectada uma proximidade excessiva de outra aeronave, a menos que um procedimento anormal ou limitações de desempenho inibam a utilização exclusiva de RA com serviços consultivos do tráfego aéreo (TA) ou outros equivalentes.
- b) Se o sistema ACAS produzir um RA:
 - (1) o piloto ao comando da aeronave deverá seguir as indicações do RA, ainda que as mesmas contrariem uma instrução ATC, a menos que tal possa comprometer a segurança da aeronave;
 - (2) assim que o volume de trabalho da tripulação de voo o permita, a unidade ATC será imediatamente notificada de qualquer RA que requeira um desvio às instruções ou autorizações ATC fornecidas; e
 - (3) quando o conflito estiver sanado, o avião:
 - i) será rapidamente reposto nas condições das instruções ou autorizações ATC, sendo tais serviços informados sobre a manobra; ou
 - ii) cumprirá todas as instruções ou autorizações ATC com as alterações nelas introduzidas.

CAT.OP.MPA.296 Utilização do sistema de anticolisão de bordo (ACAS) — helicópteros

O operador deverá estabelecer procedimentos para garantir que, quando o sistema ACAS estiver instalado e operacional, o mesmo seja utilizado em voo de modo a permitir a visualização do TA.

CAT.OP.MPA.300 Condições de aproximação e aterragem

Antes de iniciar uma aproximação de aterragem, o comandante deverá 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 vai utilizar permitem uma aproximação e uma aterragem ou aproximação falhada, em segurança, tendo em conta a informação de «desempenho» do manual de operações.

CAT.OP.MPA.305 Início e prosseguimento da aproximação

- a) O comandante ou o piloto em quem tiver sido delegada a condução do voo poderá iniciar uma aproximação por instrumentos independentemente do RVR/Visibilidade.
- b) No entanto, não deverá prosseguir a aproximação se o RVR/Visibilidade comunicado for inferior aos mínimos aplicáveis:
 - (1) abaixo dos 1 000 pés acima do aeródromo; ou
 - (2) no segmento de aproximação final, se a DA/H ou MDA/H for superior a 1 000 pés acima do aeródromo.
- c) Se não forem conhecidos os valores de RVR, os mesmos poderão ser determinados através da conversão da visibilidade comunicada.
- d) Se, depois de passar os 1 000 pés acima do aeródromo, o RVR/VIS comunicado descer abaixo do mínimo aplicável, a aproximação poderá prosseguir até à DA/H ou MDA/H.
- e) A aproximação poderá prosseguir abaixo da DA/H ou da MDA/H e a aterragem poderá ser efectuada desde que se estabeleça e mantenha a necessária referência visual na DA/H ou MDA/H, atendendo ao tipo de operação de aproximação e à pista prevista.
- f) O RVR da zona de aterragem («touch-down») será sempre a referência obrigatória. Se for comunicado e pertinente, o RVR do meio e final da pista será também considerado referência obrigatória. O valor RVR mínimo para o ponto do meio da pista será de 125 m ou igual ao RVR da zona de aterragem, se este for inferior, sendo de 75 m para o final da pista. Para as aeronaves com sistema de guiamento ou controlo de rolagem, o valor RVR mínimo para o ponto do meio da pista será de 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Procedimentos operacionais — altura da passagem na soleira — aviões

O operador deverá estabelecer procedimentos operacionais destinados a assegurar que um avião, ao efectuar aproximações de precisão, atravesse a soleira da pista, na atitude e configuração de aterragem e com uma margem de segurança.

CAT.OP.MPA.315 Comunicação do número de horas de voo — helicópteros

O operador deverá comunicar à autoridade competente o número de horas voadas por cada um dos helicópteros operados no ano civil anterior.

CAT.OP.MPA.320 Categorias de aeronaves

- a) A classificação das aeronaves em categorias basear-se-á na velocidade indicada na soleira (V_{AT}), que é igual à velocidade de perda (V_{SO}) multiplicada por 1,3 ou 1-G (gravidade) de velocidade de perda (V_{S1G}) multiplicada por 1,23 na configuração de aterragem, com a massa máxima de aterragem certificada. Se se dispuser de informação tanto sobre o valor V_{SO} como sobre V_{S1G} , deverá usar-se o valor mais elevado de V_{AT} resultante.
- b) As categorias de aeronave encontram-se indicadas no quadro abaixo:

Quadro 4: Categorias de aeronaves correspondentes aos valores V_{AT}

Categoria de aeronave	VAT
A	Inferior 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

- c) A configuração de aterragem a tomar em consideração deverá ser definida no manual de operações.
- d) O operador poderá impor uma massa de aterragem permanente inferior, e utilizar esta massa para determinar o V_{AT} , se aprovado pela autoridade competente. A massa de aterragem é um valor permanente e, portanto, independente das alterações das condições de operação quotidianas.

Subparte C — Desempenho da aeronave e limitações operacionais

Secção 1 — Aviões

Capítulo 1 — Generalidades

CAT.POL.A.100 Classes de desempenho

- a) O avião deverá ser operado em conformidade com os requisitos de classe de desempenho aplicáveis.
- b) Quando não puder ser evidenciado o cumprimento total da presente Secção devido a características da estrutura, o operador deverá aplicar padrões de desempenho aprovados, que assegurem um nível de segurança equivalente ao do capítulo apropriado.

CAT.POL.A.105 Generalidades

- a) A massa do avião:
 - (1) no início da descolagem; ou
 - (2) no caso de replaneamento em voo, no ponto a partir do qual se aplica o plano de voo operacional revisto,não deverá ser superior à massa aprovada ao abrigo do capítulo aplicável para a realização do voo. Poderão ser tidas em conta as reduções de massa à medida que o voo prossegue, incluindo o alijamento de combustível.
- b) Os dados de desempenho aprovados constantes do AFM serão utilizados para determinar o cumprimento dos requisitos do capítulo pertinente, sendo complementados, conforme necessário, com outros dados prescritos no mesmo capítulo. O operador poderá especificar outros dados no manual de operações. Quando se aplicarem os factores estabelecidos no capítulo pertinente, poderão ser tidos em conta quaisquer factores operacionais já incorporados nos dados de desempenho do AFM para evitar duplicações.
- c) Deverá ainda levar-se em conta a versão do avião, as condições ambientais e a operação dos sistemas que têm um efeito adverso sobre o desempenho.
- d) Para efeitos de desempenho, poderá considerar-se uma pista húmida como seca, desde que não seja uma pista coberta de erva.
- e) O operador deverá atender à exactidão dos mapas quando avalia o cumprimento dos requisitos de descolagem dos capítulos pertinentes.

Capítulo 2 — Classe de desempenho A

CAT.POL.A.200 Generalidades

- a) Os dados de desempenho aprovados, constantes do AFM, serão completados, conforme necessário, com outros dados se os dados de desempenho aprovados incluídos no AFM forem insuficientes relativamente a matérias como:
 - (1) previsão razoável de condições operacionais adversas, tais como descolagem e aterragem em pistas contaminadas; e
 - (2) possibilidade de falha do motor em qualquer fase do voo.
- b) No caso de pistas molhadas e contaminadas, serão usados os valores de desempenho, determinados de acordo com os requisitos aplicáveis à certificação de grandes aviões ou procedimento equivalente.
- c) A utilização dos outros dados referidos na alínea a) e dos requisitos equivalentes referidos na alínea b) deverá ser especificada no manual de operações.

CAT.POL.A.205 Descolagem

- a) A massa do avião à descolagem não deverá exceder a massa máxima à descolagem especificada no AFM para a altitude de pressão e a temperatura ambiente no aeródromo de partida.
- b) Deverão ser cumpridos os seguintes requisitos quando se determinar a massa máxima à descolagem:
 - (1) a distância de aceleração-paragem não deverá exceder a distância disponível para aceleração-paragem (ASDA);
 - (2) a distância para descolagem não deverá exceder a distância disponível de descolagem, acrescida do comprimento disponível livre de obstáculos não superior a metade da distância disponível para a corrida de descolagem (TORA);
 - (3) a corrida de descolagem não deverá exceder a TORA;
 - (4) um único valor V_1 deverá ser utilizado tanto para a descolagem continuada como para a interrompida; e
 - (5) numa pista molhada ou contaminada, a massa à descolagem não deverá exceder a permitida para a descolagem em pista seca nas mesmas condições.
- c) Ao demonstrar o cumprimento do disposto na alínea b) supra, deverá ter-se em conta o seguinte:
 - (1) a altitude de pressão no aeródromo;
 - (2) a temperatura ambiente no aeródromo;
 - (3) o tipo e as condições do pavimento da pista;
 - (4) o declive da pista na direcção da descolagem;
 - (5) não mais do que 50 % da componente indicada de vento frontal ou não menos do que 150 % da componente indicada de vento de cauda; e

- (6) a eventual perda de comprimento de pista devido ao alinhamento do avião antes da decolagem.

CAT.POL.A.210 Área livre de obstáculos à decolagem

- a) A trajectória limpa de decolagem deverá ser determinada de modo a que esteja livre de quaisquer obstáculos a uma distância vertical mínima de 35 pés ou a uma distância horizontal mínima de 90 m acrescida de $0,125 \times D$, sendo D a distância horizontal que o avião percorreu desde a extremidade da distância disponível de decolagem (TODA) ou a extremidade da distância de decolagem, se estiver programada uma volta antes da extremidade da TODA. No caso de aviões com uma envergadura de asa inferior a 60 m, poderá ser usada uma distância horizontal livre de obstáculos igual a metade da envergadura da asa mais 60 m, mais $0,125 \times D$.
- b) Ao demonstrar o cumprimento do disposto na alínea a) supra:
- (1) deverá ser tido em conta o seguinte:
 - i) a massa do avião, no início da corrida de decolagem;
 - ii) a altitude de pressão no aeródromo;
 - iii) a temperatura ambiente no aeródromo; e
 - iv) não mais do que 50 % da componente indicada de vento frontal ou não menos do que 150 % da componente indicada de vento de cauda.
 - (2) Não serão permitidas alterações de rota até ao ponto em que a trajectória limpa de decolagem tenha alcançado uma altura igual a metade da envergadura da asa, mas não inferior a 50 pés acima da elevação no final da TORA. A partir desse ponto, até uma altura de 400 pés, assumir-se-á que a inclinação lateral do avião não é superior a 15° . Acima de 400 pés de altura, poderão ser programados ângulos de inclinação lateral superiores a 15° mas inferiores a 25° .
 - (3) Qualquer troço da trajectória limpa de decolagem em que a inclinação lateral do avião seja superior a 15° deverá estar livre de obstáculos dentro das distâncias horizontais especificadas nas alíneas a) e b), n.^{os} 6 e 7, com uma distância vertical mínima de 50 pés.
 - (4) As operações que apliquem ângulos maiores de inclinação lateral não superiores a 20° entre 200 e 400 pés, ou não superiores a 30° acima de 400 pés, serão executadas em conformidade com a CAT.POL.A.240.
 - (5) Deverá considerar-se uma margem adequada que tenha em conta o efeito do ângulo de inclinação lateral nas velocidades de operação e na trajectória do voo, incluindo os aumentos de distância resultantes de aumentos de velocidade.
 - (6) Nos casos em que a trajectória de voo não exija alterações da rota superiores a 15° , o operador poderá não considerar os obstáculos que distem lateralmente mais do que:
 - i) 300 m, se o piloto puder manter a precisão de navegação necessária através da área de contingência de obstáculos; ou
 - ii) 600 m, para voos noutras condições.
 - (7) Nos casos em que a trajectória de voo exija alterações de rota superiores a 15° , o operador poderá não considerar os obstáculos que distem lateralmente mais do que:

- i) 600 m, se o piloto puder manter a precisão de navegação necessária através da área de contingência de obstáculos; ou
 - ii) 900 m, para voos noutras condições.
- c) O operador deverá estabelecer procedimentos de contingência para satisfazer os requisitos das alíneas a) e b) e proporcionar uma rota segura, evitando obstáculos, para permitir que o avião cumpra os requisitos de voo em rota da CAT.POL.A.215 ou aterre no aeródromo de partida ou no aeródromo alternativo de descolagem.

CAT.POL.A.215 Em rota – com um motor inoperacional (OEI)

- a) Os dados da trajectória limpa de voo em rota, com um motor inoperacional, constantes do AFM, apropriados às condições meteorológicas esperadas para o voo, deverão permitir a demonstração do cumprimento do disposto na alínea b) ou alínea c), durante toda a rota. A trajectória limpa de voo deverá ter um gradiente positivo a uma altitude de 450 m (1 500 pés) acima do aeródromo onde se pretende efectuar a aterragem após uma falha de motor. Em condições meteorológicas que obriguem à utilização de sistemas de protecção contra gelo, o efeito da sua utilização na trajectória limpa de voo deverá ser tomado em consideração.
- b) O gradiente da trajectória limpa de voo deverá ser positivo pelo menos a 1 000 pés acima do terreno e de quaisquer obstáculos ao longo da rota dentro de 9,3 km (5 milhas náuticas) em ambos os lados da rota pretendida.
- c) A trajectória limpa de voo deverá permitir que o avião continue o voo numa altitude de cruzeiro até a um aeródromo onde possa efectuar uma aterragem, de acordo com a CAT.POL.A.225 ou a CAT.POL.A.230, conforme o caso. A trajectória limpa de voo deverá estar livre de obstáculos no sentido vertical, pelo menos 2 000 pés acima de todo o terreno, e de obstáculos ao longo da rota num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) em ambos os lados da rota pretendida, tendo em conta o seguinte:
- (1) presume-se que o motor falha no ponto mais crítico da rota;
 - (2) são considerados os efeitos dos ventos ao longo da trajectória de voo;
 - (3) é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as necessárias reservas de combustível e desde que seja utilizado um procedimento seguro; e
 - (4) o aeródromo em que se pretende aterrar o avião depois de uma falha de motor, deverá obedecer aos seguintes critérios:
 - i) deverão ser respeitados 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 deverão indicar que se poderá efectuar uma aterragem em segurança à hora prevista.
- d) O operador deverá aumentar as margens de largura indicadas nas alíneas b) e c) até 18,5 km (10 milhas náuticas) se a precisão de navegação não cumprir, pelo menos, o desempenho de navegação exigido 5 (RNP5).

CAT.POL.A.220 Em rota – aviões com três ou mais motores, e com dois motores inoperacionais

- a) Em caso algum, ao longo de qualquer segmento da rota programada, um avião de 3 ou mais motores utilizando todos os motores à velocidade de cruzeiro de longo alcance, à temperatura padrão sem vento, deverá estar a mais de 90 minutos de um aeródromo que obedeça aos requisitos de desempenho aplicáveis à massa prevista à aterragem, salvo se cumprir o disposto nas alíneas b) a f).
- b) Os dados da trajectória limpa de voo em rota, com dois motores inoperacionais, deverão permitir que o avião continue o voo, nas condições meteorológicas previstas, desde o ponto em que se presume que os dois motores falharam simultaneamente até um aeródromo em que seja possível aterrar e parar completamente, utilizando o procedimento estabelecido para uma aterragem com dois motores inoperacionais. A trajectória limpa de voo deverá estar livre de obstáculos no sentido vertical, pelo menos 2 000 pés acima de todo o terreno, e de obstáculos ao longo da rota num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) em ambos os lados da rota pretendida. A altitudes e em condições meteorológicas que exijam a utilização de sistemas de protecção contra gelo, deverá ser tido em conta o efeito dos mesmos sobre os valores da trajectória de voo. Se a precisão de navegação não estiver dentro do limite do RNP5, o operador deverá aumentar a margem supramencionada para 18,5 km (10 milhas náuticas).
- 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 e à temperatura padrão sem vento, se encontra a mais de 90 minutos de um aeródromo que obedeça aos requisitos de desempenho aplicáveis à massa prevista à aterragem.
- d) A trajectória limpa de voo deverá ter um gradiente positivo a uma altitude de 450 m (1 500 pés) acima do aeródromo onde se pretende efectuar a aterragem após a falha de dois motores.
- e) É permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as necessárias reservas de combustível e desde que seja utilizado um procedimento seguro; e
- f) A massa esperada do avião, no ponto em que se presume a falha dos dois motores, não deverá ser inferior àquela que incluiria o combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo com vista à realização da aterragem, alcançando a área de aterragem desse aeródromo a uma altitude de, pelo menos, 1 500 pés, efectuando então 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 CAT.POL.A.105 (a), não deverá 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 CAT.POL.A.105 (a), para a hora prevista de aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternativo, deverá permitir uma paragem completa do avião desde os 50 pés acima da soleira da pista:

- (1) no caso de aviões de turbo-reactor, dentro do limite de 60 % da distância disponível para aterragem (LDA); ou
 - (2) no caso de aviões a turbo-hélice, dentro do limite de 70 % da LDA.
- b) No que diz respeito a operações de aproximação a pique, o operador deverá utilizar os valores de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a), com base numa altura inferior a 60 pés, mas não inferior a 35 pés, bem como cumprir os requisitos previstos na CAT.POL.A.245.
- c) Relativamente às operações de aterragem curta, o operador deverá utilizar os valores de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a), bem como cumprir os requisitos previstos na CAT.POL.A.250.
- d) Para determinar a massa de aterragem, o operador deverá ter em conta:
- (1) a altitude no aeródromo;
 - (2) não mais do que 50 % da componente de vento frontal ou não menos do que 150 % da componente de vento de cauda; e
 - (3) o declive da pista na direcção da aterragem, se for superior a ± 2 %.
- e) Para despachar um avião, dever-se-á partir do princípio que:
- (1) o avião aterrará na pista mais favorável, sem vento; e
 - (2) o avião aterrará na pista com maiores probabilidades de lhe ser atribuída, considerando a velocidade e a direcção prováveis do vento, as características da assistência em terra e ainda outras condições, nomeadamente as ajudas à aterragem e o terreno.
- f) Se o operador não puder cumprir o disposto na alínea e), n.º1, para um aeródromo de destino que tenha uma única pista e onde a aterragem dependa de um componente específico de vento, o avião poderá ser despachado se tiverem sido designados 2 aeródromos alternativos que permitam o cumprimento integral das alíneas a) a e). Antes de iniciar uma aproximação de aterragem no aeródromo de destino, o comandante deverá assegurar-se da possibilidade de efectuar uma aterragem cumprindo integralmente a CAT.POL.A.225 e as alíneas a) a d).
- g) Se o operador não puder cumprir o disposto em e) (2) supra relativamente ao aeródromo de destino, o avião só poderá ser despachado se for designado um aeródromo alternativo que permita o cumprimento integral das alíneas a) a e).

CAT.POL.A.235 Aterragem — pistas molhadas e contaminadas

- a) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas indicarem que a pista poderá estar molhada à hora prevista de chegada, a LDA deverá ser, no mínimo, 115 % da distância exigida para a aterragem, calculada de acordo com a CAT.POL.A.230.
- b) Quando os boletins e/ou previsões meteorológicas indicarem que a pista poderá estar contaminada à hora prevista de chegada, a LDA deverá 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 os valores aprovados para a distância de aterragem em pista contaminada ou o equivalente, sendo aplicável o valor mais elevado. O operador deverá especificar, no manual de operações, se é necessário aplicar dados de distância de aterragem equivalentes.

- c) Numa pista molhada poderá ser utilizada uma distância de aterragem inferior à exigida na alínea a), mas não inferior à indicada na CAT.POL.A.230 (a), desde que o AFM inclua informação específica adicional sobre distâncias para aterragem em pistas molhadas.
- d) Poderá ser utilizada uma distância para aterragem numa pista contaminada especialmente preparada inferior à exigida na alínea b), mas nunca inferior ao exigido na CAT.POL.A.230 (a), desde que o AFM inclua informação adicional específica sobre distâncias de aterragem em pistas contaminadas.
- e) Ao cumprir o estipulado nas alíneas b), c) e d), deverão aplicar-se em conformidade os critérios da CAT.POL.A.230; a CAT.POL.A.230 (a) não será aplicada ao disposto na alínea b).

CAT.POL.A.240 Aprovação de operações com maiores ângulos de inclinação lateral

- a) A realização de operações com maiores ângulos de inclinação lateral exige a aprovação prévia da autoridade competente.
- b) Para a obtenção da aprovação, o operador deverá demonstrar que foram satisfeitas as seguintes condições:
 - (1) do AFM deverão constar valores aprovados para o necessário aumento da velocidade operacional e que permitam a elaboração da trajectória do voo utilizando ângulos de inclinação lateral e velocidade superiores;
 - (2) existe orientação visual para a precisão de navegação;
 - (3) para cada pista, foram especificadas as condições meteorológicas mínimas e as limitações de vento; e
 - (4) a tripulação de voo detém conhecimentos adequados da rota a sobrevoar e dos procedimentos a adoptar nos termos da OR.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Aprovação de operações de aproximação a pique

- a) As operações de aproximação a pique, utilizando gradientes de 4,5° ou superiores, até alturas inferiores a 60 pés mas não inferiores a 35 pés, exigem a aprovação prévia da autoridade competente.
- b) Para a obtenção da aprovação, o operador deverá demonstrar que foram satisfeitas as seguintes condições:
 - (1) o AFM deverá especificar qual o ângulo máximo de trajectória de descida aprovado, quaisquer outras limitações, procedimentos normais, anormais ou de emergência para a aproximação a pique, e alterações aos valores de comprimento da pista, quando se utilizam os requisitos de aproximação deste tipo;
 - (2) nos aeródromos em que se realizem operações de aproximação a pique:
 - i) deverá existir um sistema adequado de referência de trajectória de descida com, pelo menos, um sistema de indicação visual da trajectória de voo; e
 - ii) deverão ser especificadas as condições meteorológicas mínimas; e
 - iii) deverá ser tido em conta o seguinte:
 - A) a existência e localização dos obstáculos;

- B) o tipo de referência de trajectória de descida e guiamento da pista utilizados;
- C) a referência visual mínima necessária na altura de decisão (DH) e na altitude mínima de decisão (MDA);
- D) equipamento de navegação existente no avião;
- E) a qualificação dos pilotos e familiarização especial com o aeródromo;
- F) as limitações e procedimentos do AMF; e
- G) os requisitos de aproximação falhada.

CAT.POL.A.250 Aprovação de operações de aterragem curta

- a) As operações de aterragem curta exigem a aprovação prévia da autoridade competente.
- b) Para a obtenção da aprovação, o operador deverá demonstrar que foram satisfeitas as seguintes condições:
 - (1) a distância usada para o cálculo da massa aprovada à aterragem poderá consistir no comprimento utilizável da área declarada segura acrescido da LDA;
 - (2) o Estado do aeródromo invocou razões de interesse público e de necessidade operacional, quer devido ao isolamento do aeródromo, quer às limitações físicas que não permitem um aumento da pista;
 - (3) a distância vertical entre a trajectória de visão do piloto e a trajectória da parte inferior das rodas, com o avião estabilizado na trajectória de descida, não excede três metros;
 - (4) a visibilidade/RVR mínima não é inferior a 1 500 m, estando as limitações de vento especificadas no manual de operações;
 - (5) foram especificados e cumpridos os requisitos de experiência mínima e de formação do piloto, bem como da sua familiarização com o aeródromo;
 - (6) a altura de sobrevoos no início do comprimento utilizável da área declarada segura é de 50 pés;
 - (7) a utilização da área declarada segura foi aprovada pelo Estado do aeródromo;
 - (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, sendo aplicável o valor superior, centrada no prolongamento do eixo da pista;
 - (10) a área declarada segura está livre de obstáculos ou depressões susceptíveis de colocarem em perigo um avião que não intencionalmente toque antes da soleira da pista, não sendo permitida a presença de qualquer objecto 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 na direcção da aterragem; e
 - (12) requisitos adicionais, se impostos pela autoridade competente, tendo em conta as características do tipo de avião, as características orográficas da área de aproximação,

Anexo IV «Parte-CAT»

as ajudas de aproximação disponíveis e considerações sobre aproximações falhadas/interrompidas.

Capítulo 3 — Classe de desempenho B

CAT.POL.A.300 Generalidades

- a) O operador não deverá operar um avião monomotor:
 - (1) à noite; ou
 - (2) em IMC, excepto se cumprir as regras especiais de VFR.
- b) O operador deverá considerar como monomotores os aviões bimotores que não cumpram os requisitos de subida especificados na CAT.POL.A.340.

CAT.POL.A.305 Descolagem

- a) A massa do avião à descolagem não deverá exceder a massa máxima à descolagem especificada 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 deverá exceder:
 - (1) quando multiplicada por um factor de 1,25, a distância disponível para a corrida de descolagem (TORA); ou
 - (2) quando existir área de paragem e/ou comprimento disponível livre de obstáculos:
 - i) a TORA;
 - ii) quando multiplicada por um factor de 1,15, a distância de descolagem disponível (TODA); e
 - iii) quando multiplicada por um factor de 1,3, a ASDA.
- c) Ao demonstrar o cumprimento do disposto na alínea b) supra, deverá ter-se 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 do pavimento da pista;
 - (5) o declive da pista na direcção da descolagem; e
 - (6) não mais do que 50 % da componente indicada de vento frontal ou não menos do que 150 % da componente indicada de vento de cauda.

CAT.POL.A.310 Área livre de obstáculos à descolagem — aviões multimotores

- a) A trajectória de descolagem dos aviões com dois ou mais motores deverá ser determinada de modo a que esteja livre de quaisquer obstáculos a uma distância vertical mínima de 50 pés ou a uma distância horizontal mínima de 90 m acrescida de $0,125 \times D$, sendo D a distância horizontal que o avião percorreu desde a extremidade da TODA ou a extremidade da distância de descolagem, se estiver programada uma volta antes da

extremidade da TODA, à excepção dos casos previstos nas alíneas b) e c). No caso de aviões com uma envergadura de asa inferior a 60 m, poderá ser usada uma distância horizontal livre de obstáculos igual a metade da envergadura da asa mais 60 m, mais $0,125 \times D$. Pressupõe-se que:

- (1) a trajectória de voo à descolagem começará a uma altura de 50 pés acima da superfície, no final da distância de descolagem necessária, em conformidade com a CAT.POL.A.305 (b) e terminará a uma altura de 1 500 pés acima da superfície;
 - (2) o avião não iniciará qualquer volta antes de atingir uma altura de 50 pés acima da superfície, não devendo o ângulo de inclinação lateral exceder 15° ;
 - (3) a falha do motor crítico ocorrerá no ponto da trajectória de voo de descolagem com todos os motores operacionais, a partir do qual se calcula perder a referência visual, para evitar os obstáculos;
 - (4) o gradiente da trajectória de voo de descolagem, desde 50 pés até à altura em que se presume a falha de motor, será igual ao gradiente médio com todos os motores operacionais durante a subida e a transição para a configuração de rota, multiplicado por um factor de 0,77; e
 - (5) o gradiente da trajectória de voo de descolagem a partir da altura alcançada em conformidade com a alínea a), n.º 4 até ao final da trajectória de voo de descolagem, será igual ao gradiente de subida em rota com um motor inoperacional (OEI), conforme indicado no AFM.
- b) Nos casos em que a trajectória de voo pretendida não exija alterações da rota superiores a 15° , o operador não terá de considerar os obstáculos que distem lateralmente mais do que:
- (1) 300 m, se o voo for efectuado em condições que permitam uma navegação de orientação visual, ou se houver ajudas de navegação disponíveis que permitam ao piloto manter a trajectória de voo pretendida, com a mesma precisão; ou
 - (2) 600 m, para voos noutras condições.
- c) Nos casos em que a trajectória de voo exija alterações de rota superiores a 15° , o operador não terá de considerar os obstáculos que distem lateralmente mais do que:
- (1) 600 m, para voos efectuados em condições que permitem uma navegação de orientação visual; ou
 - (2) 900 m, para voos noutras condições.
- d) Ao demonstrar o cumprimento das alíneas a), b) e c), deverá ter-se em conta o seguinte:
- (1) a massa do avião, no início da corrida para descolagem;
 - (2) a altitude de pressão no aeródromo;
 - (3) a temperatura ambiente no aeródromo; e
 - (4) não mais do que 50 % da componente indicada de vento frontal ou não menos do que 150 % da componente indicada de vento de cauda.

CAT.POL.A.315 Em rota — aviões multimotores

- a) Nas condições meteorológicas previstas para o voo, e no caso de falha de um motor, com os restantes motores em potência máxima contínua, o avião deverá conseguir prosseguir o voo às altitudes mínimas de segurança relevantes, ou acima delas, constantes do manual de

operações, até um ponto a 1 000 pés de altitude acima de um aeródromo onde se possam cumprir os requisitos de desempenho.

- b) Deverá presumir-se que, no momento de falha do motor:
 - (1) o avião não está a voar a uma altitude superior àquela em que o gradiente de subida seria igual a 300 pés por minuto, com todos os motores operacionais à potência máxima contínua especificada; e
 - (2) o gradiente assumido em rota, com um motor inoperacional, é o gradiente bruto de descida ou subida, conforme apropriado, respectivamente acrescido de um gradiente de 0,5 % ou diminuído de um gradiente de 0,5 %.

CAT.POL.A.320 Em rota — aviões monomotores

- a) Nas condições meteorológicas previstas para o voo, e no caso de falha do motor, o avião deverá conseguir chegar a um local onde possa efectuar uma aterragem forçada em segurança.
- b) Deverá presumir-se que, no momento de falha do motor:
 - (1) o avião não está a voar a uma altitude superior àquela em que o gradiente de subida seria igual a 300 pés por minuto, com o motor operacional à potência máxima contínua especificada; e
 - (2) o gradiente assumido 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 CAT.POL.A.105 (a), não deverá 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 CAT.POL.A.105 (a), para a hora prevista de aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternativo, deverá permitir uma paragem completa do avião após passar a 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 do que 50 % da componente de vento frontal ou não menos do que 150 % da componente de vento de cauda;
 - (3) o tipo e as condições do pavimento da pista; e
 - (4) o declive da pista na direcção da aterragem.
- b) No que diz respeito a operações de aproximação a pique, o operador deverá utilizar os valores de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a), com base numa altura inferior a 60 pés, mas não inferior a 35 pés, bem como cumprir os requisitos previstos na CAT.POL.A.345.

- c) Relativamente às operações de aterragem curta, o operador deverá utilizar os valores de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a), bem como cumprir os requisitos previstos na CAT.POL.A.350.
- d) Para despachar um avião em conformidade com as alíneas a), b) e c), dever-se-á partir do princípio que:
 - (1) o avião aterrará na pista mais favorável, sem vento; e
 - (2) o avião aterrará na pista com maiores probabilidades de lhe ser atribuída, considerando a velocidade e a direcção prováveis do vento, as características da assistência em terra e outras condições, nomeadamente as ajudas à aterragem e o terreno.
- e) Se o operador não puder cumprir o estipulado na alínea d), n.º 2, supra, para o aeródromo de destino, o avião só poderá ser despachado se for designado um aeródromo alternativo que permita o cumprimento integral das alíneas a) a d).

CAT.POL.A.335 Aterragem — pistas molhadas e contaminadas

- a) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas indicarem que a pista poderá estar molhada à hora prevista de chegada, a LDA deverá ser igual ou superior à distância necessária para a aterragem, determinada de acordo com a CAT.POL.A.330 e multiplicada por um factor de 1,15.
- b) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas indicarem que a pista poderá estar contaminada à hora prevista de chegada, a distância necessária para a aterragem não deverá ser superior à LDA. O operador deverá especificar, no manual de operações, a distância de aterragem a aplicar.
- c) Numa pista molhada poderá ser utilizada uma distância de aterragem inferior à exigida na alínea a), mas não inferior à indicada na CAT.POL.A.330 (a), desde que o AFM inclua informação específica adicional sobre distâncias para aterragem em pistas molhadas.

CAT.POL.A.340 Requisitos de subida de decolagem e aterragem

O operador de um avião bimotor deverá cumprir os seguintes requisitos de subida de decolagem e aterragem:

- a) Subida de decolagem
 - (1) Com todos os motores operacionais
 - i) O gradiente estabilizado de subida, após a decolagem, não deverá ser inferior a 4 % com:
 - A) potência de decolagem em cada motor;
 - B) o trem de aterragem descido, excepto se puder ser recolhido em menos de sete segundos, caso em que poderá ser considerado como estando recolhido;
 - C) os «flaps» das asas na(s) posição(ões) de decolagem; e
 - D) uma velocidade de subida não inferior à velocidade maior de $1,1 V_{MC}$ (velocidade mínima de controlo no ou próximo do solo) e $1,2 V_{S1}$

(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 deverá ser 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 deverá 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) Subida de aterragem

(1) Com todos os motores operacionais

- i) O gradiente estabilizado de subida não deverá ser inferior a 2,5 % com:
 - A) não mais do que a potência ou o impulso atingidos oito segundos após o início da actuação dos comandos de potência a partir da sua 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 deverá 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 a pique

- a) As operações de aproximação a pique, utilizando gradientes de 4,5° ou superiores, até alturas inferiores a 60 pés mas não inferiores a 35 pés, exigem a aprovação prévia da autoridade competente.
- b) Para a obtenção da aprovação, o operador deverá demonstrar que foram satisfeitas as seguintes condições:
 - (1) o AFM deverá especificar qual o ângulo máximo de desvio aprovado, quaisquer outras limitações, procedimentos normais, anormais ou de emergência para a aproximação a pique, e alterações aos valores de comprimento da pista, quando se utilizem requisitos de aproximação deste tipo; e
 - (2) nos aeródromos em que se realizem operações de aproximação a pique:
 - i) deverá existir um sistema adequado de referência de trajectória de descida com, pelo menos, um sistema de indicação visual da trajectória de voo; e
 - ii) deverão ser especificadas as condições meteorológicas mínimas; e
 - iii) deverão ser tidos em conta os seguintes elementos:
 - A) a existência e localização dos obstáculos;
 - B) o tipo de referência de trajectória de descida e guiamento da pista utilizados;
 - C) a referência visual mínima necessária na altura de decisão (DH) e na altitude mínima de decisão (MDA);
 - D) o equipamento de navegação existente no avião;
 - E) a qualificação dos pilotos e a familiarização especial com o aeródromo;
 - F) as limitações e procedimentos do AMF; e
 - G) os requisitos de aproximação falhada.

CAT.POL.A.350 Aprovação de operações de aterragem curta

- a) As operações de aterragem curta exigem a aprovação prévia da autoridade competente.
- b) Para a obtenção da aprovação, o operador deverá demonstrar que foram satisfeitas as seguintes condições:
 - (1) a distância usada para o cálculo da massa aprovada à aterragem poderá consistir no comprimento utilizável da área declarada segura acrescido da LDA;
 - (2) a utilização da área declarada segura foi aprovada pelo Estado do aeródromo;
 - (3) a área declarada segura está livre de obstáculos ou depressões susceptíveis de colocarem em perigo um avião que não intencionalmente toque antes da soleira da pista, não sendo permitida a presença de qualquer objecto móvel na área declarada segura enquanto a pista estiver a ser utilizada para operações de aterragem curta;
 - (4) o declive da área declarada segura não excede 5 % se ascendente, nem 2 % se descendente na direcção da aterragem; e
 - (5) o comprimento utilizável da área declarada segura não excede os 90 metros;

Anexo IV «Parte-CAT»

- (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 sobrevoo do início da área de segurança declarada não é inferior a 50 pés;
- (8) as condições meteorológicas mínimas para cada pista a utilizar não são inferiores aos valores mínimos de VFR ou NPA, considerando-se o valor superior;
- (9) foram especificados e cumpridos os requisitos de experiência e formação do piloto, bem como de familiarização com o aeródromo;
- (10) foram cumpridos os requisitos adicionais, se impostos pela autoridade competente, tendo em conta as características do tipo de avião, as características orográficas da área de aproximação, as ajudas de aproximação disponíveis e considerações sobre aproximações falhadas/interrompidas.

Capítulo 4 — Classe de desempenho C

CAT.POL.A.400 Descolagem

- a) A massa do avião à descolagem não deverá exceder a massa máxima à descolagem especificada no AFM para a altitude de pressão e a temperatura ambiente no aeródromo de partida.
- b) Para aviões cujos valores de comprimento de pista para descolagem, constantes do AFM, não incluam os cálculos para a falha do motor, a distância contada a partir do início da rolagem para descolagem necessária para que o avião atinja uma altura de 50 pés acima da superfície, com todos os motores operacionais nas condições especificadas de potência máxima para descolagem, quando seja multiplicada por um dos factores abaixo indicados:
 - (1) 1,33 para aviões bimotores; ou
 - (2) 1,25 para aviões trimotores; ou
 - (3) 1,18 para aviões quadrimotores,não deverá exceder a distância disponível para a corrida de descolagem (TORA) no aeródromo onde a descolagem deverá ser efectuada.
- c) Para aviões cujos valores de comprimento de pista para descolagem, constantes do AFM, incluam os cálculos para a falha do motor, deverão ser cumpridos os seguintes requisitos, em conformidade com as especificações do AFM:
 - (1) a distância de aceleração - paragem não deverá exceder a distância disponível para aceleração-paragem (ASDA);
 - (2) a distância de descolagem não deverá exceder a distância disponível para descolagem (TODA), com uma área livre não superior a metade da distância disponível para a corrida de descolagem (TORA);
 - (3) a corrida de descolagem não deverá exceder a TORA;
 - (4) um único valor V_1 deverá ser utilizado tanto para a descolagem continuada como para a interrompida; e
 - (5) numa pista molhada ou contaminada, a massa à descolagem não deverá exceder a permitida para a descolagem em pista seca nas mesmas condições.
- d) Deverá 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 do pavimento da pista;
 - (4) o declive da pista na direcção da descolagem;
 - (5) não mais do que 50 % da componente indicada de vento frontal ou não menos do que 150 % da componente indicada de vento de cauda; e
 - (6) a eventual perda de comprimento de pista devido ao alinhamento do avião antes da descolagem.

CAT.POL.A.405 Área livre de obstáculos à decolagem

- a) A trajetória de voo à decolagem, com um motor inoperacional, deverá ser determinada de modo a estar livre de obstáculos com uma distância vertical mínima de 50 pés acrescida de $0,01 \times D$, ou com uma distância horizontal mínima de 90 m acrescida de $0,125 \times D$, sendo D a distância horizontal percorrida pelo avião desde o fim da TODA. No caso de aviões com uma envergadura de asa inferior a 60 m, poderá ser usada uma distância horizontal livre de obstáculos igual a metade da envergadura da asa mais 60 m, mais $0,125 \times D$.
- b) A trajetória de voo para decolagem deverá começar a uma altura de 50 pés acima da superfície, no final da distância de decolagem exigida na CAT.POL.A.405 (b) ou (c), conforme o caso, e terminar a uma altura de 1 500 pés acima da superfície;
- c) Ao demonstrar o cumprimento do disposto na alínea a) supra, deverá ter-se em conta o seguinte:
 - (1) a massa do avião, no início da corrida de decolagem;
 - (2) a altitude de pressão no aeródromo;
 - (3) a temperatura ambiente no aeródromo; e
 - (4) não mais do que 50 % da componente indicada de vento frontal ou não menos do que 150 % da componente indicada de vento de cauda.
- d) Não serão permitidas alterações de rota até ao ponto da trajetória de decolagem em que se tenha alcançado 50 pés de altura acima da superfície. A partir desse ponto, até uma altura de 400 pés, presumir-se-á que a inclinação lateral do avião não é superior a 15° . Acima de 400 pés de altura, poderão ser programados ângulos de inclinação lateral superiores a 15° mas inferiores a 25° . Deverá considerar-se uma margem adequada que tenha em conta o efeito do ângulo de inclinação lateral nas velocidades de operação e na trajetória do voo, incluindo os aumentos de distância resultantes de aumentos de velocidade.
- e) Nos casos em que a trajetória de voo não exija alterações de rota superiores a 15° , o operador não terá de considerar os obstáculos que distem lateralmente mais do que:
 - (1) 300 m, se o piloto puder manter a precisão de navegação necessária através da área de contingência de obstáculos; ou
 - (2) 600 m, para voos noutras condições.
- f) Nos casos em que a trajetória de voo exija alterações de rota superiores a 15° , o operador não terá de considerar os obstáculos que distem lateralmente mais do que:
 - (1) 600 m, se o piloto puder manter a precisão de navegação necessária através da área de contingência de obstáculos; ou
 - (2) 900 m, para voos noutras condições.
- g) O operador deverá estabelecer procedimentos de contingência para satisfazer os requisitos das alíneas a) a f) e proporcionar uma rota segura, evitando obstáculos, para permitir que o avião cumpra os requisitos de voo em rota da CAT.POL.A.410 ou aterre no aeródromo de partida ou no aeródromo alternativo de decolagem.

CAT.POL.A.410 Em rota — todos os motores operacionais

- a) Nas condições meteorológicas previstas para o voo e em qualquer segmento da rota ou em qualquer ponto de desvio planeado, o avião deverá poder efectuar um gradiente mínimo de subida de 300 pés por minuto, com todos os motores em funcionamento, nas condições de potência máxima contínua especificadas em termos de:
- (1) 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) altitudes mínimas necessárias para o cumprimento das condições indicadas na CAT.POL.A.415 e 420, conforme apropriado.

CAT.POL.A.415 Em rota — Um motor inoperacional (OEI)

- a) Nas condições meteorológicas previstas para o voo e caso um dos motores fique inoperacional em qualquer segmento da rota ou em qualquer ponto de desvio planeado, estando os restantes motores a funcionar nas condições especificadas de potência máxima contínua, o avião deverá poder prosseguir o voo na altitude de cruzeiro até um aeródromo onde possa efectuar uma aterragem em conformidade com a CAT.POL.A.430 ou a CAT.POL.A.435, conforme o caso. O avião deverá evitar os obstáculos numa distância de 9,3 km (5 milhas náuticas) para ambos os lados da rota pretendida, com uma margem vertical mínima de:
- (1) 1 000 pés, quando o gradiente de subida for igual a zero ou superior; ou
 - (2) 2 000 pés, quando o gradiente de subida for inferior a zero.
- b) A trajectória de voo deverá ter um gradiente positivo a uma altitude de 450 m (1500 pés) acima do aeródromo onde se pretende efectuar a aterragem após a falha de um dos motores.
- c) O gradiente de subida disponível do avião deverá ser considerado como sendo 150 pés por minuto abaixo do gradiente bruto de subida especificado.
- d) As margens de largura da alínea a) deverão ser aumentadas para 18,5 km (10 milhas náuticas), se a precisão de navegação não estiver, pelo menos, dentro do limite RNP5.
- e) É permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as necessárias reservas de combustível e desde que seja utilizado um procedimento seguro.

CAT.POL.A.420 Em rota – aviões com três ou mais motores, e com dois motores inoperacionais

- a) Em caso algum, ao longo de qualquer segmento da rota programada, um avião de 3 ou mais motores utilizando todos os motores à velocidade de cruzeiro de longo alcance, à temperatura padrão sem vento, deverá estar a mais de 90 minutos de um aeródromo que obedeça aos requisitos de desempenho aplicáveis à massa prevista à aterragem, salvo se cumprir o disposto nas alíneas b) a e).
- b) A trajectória de voo em rota com dois motores inoperacionais deverá permitir que o avião continue o voo nas condições meteorológicas previstas, evitando todos os obstáculos numa distância de 9,3 km (5 milhas náuticas) de ambos os lados da rota pretendida, com uma margem vertical mínima de 2 000 pés, até um aeródromo que obedeça aos 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 e à temperatura padrão sem vento, se encontre a mais de 90 minutos de um aeródromo que obedeça aos requisitos de desempenho aplicáveis à massa prevista à aterragem.
- d) A massa esperada do avião, no ponto em que se presume a falha dos dois motores, não deverá ser inferior àquela que incluiria o combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo com vista à realização da aterragem, alcançando a área de aterragem desse aeródromo a uma altitude de, pelo menos, 450 m (1 500 pés), efectuando então um voo nivelado durante 15 minutos.
- e) O gradiente de subida disponível do avião deverá ser considerado como sendo de 150 pés por minuto inferior ao especificado.
- f) As margens de largura da alínea b) deverão ser aumentadas para 18,5 km (10 milhas náuticas), se a precisão de navegação não estiver, pelo menos, dentro do limite RNP5.
- g) É permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as necessárias reservas de combustível e desde que seja utilizado um procedimento seguro.

CAT.POL.A.425 Aterragem — aeródromos de destino e alternativos

A massa do avião à aterragem, calculada de acordo com a CAT.POL.A.105 (a), não deverá exceder a massa máxima à aterragem especificada no AFM para a altitude e, se indicado no manual, a temperatura ambiente prevista para a hora prevista de aterragem, no aeródromo de destino e no aeródromo alternativo.

CAT.POL.A.330 Aterragem — pistas secas

- a) A massa do avião na aterragem, calculada de acordo com a CAT.POL.A.105 (a), para a hora prevista de aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternativo, deverá permitir uma paragem completa do avião após passar a 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 do que 50 % da componente de vento frontal ou não menos do que 150 % da componente de vento de cauda;
 - (3) o tipo de superfície da pista; e
 - (4) o declive da pista na direcção da aterragem.
- b) Para despachar um avião, dever-se-á partir do princípio que:
 - (1) o avião aterrará na pista mais favorável, sem vento; e
 - (2) o avião aterrará na pista com maiores probabilidades de lhe ser atribuída, considerando a velocidade e a direcção prováveis do vento, as características da assistência em terra e outras condições, nomeadamente as ajudas à aterragem e o terreno.
- c) Se o operador não puder cumprir o estipulado na alínea b), n.º 2, supra, para o aeródromo de destino, o avião só poderá ser despachado se for designado um aeródromo alternativo que permita o cumprimento integral das alíneas a) e b).

CAT.POL.A.435 Aterragem — pistas molhadas e contaminadas

- a) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas indicarem que a pista poderá estar molhada à hora prevista de chegada, a LDA deverá ser igual ou superior à distância necessária para a aterragem, calculada de acordo com a CAT.POL.A.430 e multiplicada por um factor de 1,15.
- b) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas indicarem que a pista poderá estar contaminada à hora prevista de chegada, a distância necessária para a aterragem não deverá ser superior à LDA. O operador deverá especificar, no manual de operações, a distância de aterragem a aplicar.

Secção 2 — Helicópteros

Capítulo 1 — Generalidades

CAT.POL.H.100 Aplicabilidade

- a) Os helicópteros deverão ser operados em conformidade com os requisitos de classe de desempenho aplicáveis.
- b) Os helicópteros deverão ser operados na classe de desempenho 1:
 - (1) quando a respectiva proveniência ou destino for um aeródromo ou local de operação localizado num ambiente hostil e congestionado, a não ser que sejam operados a partir ou com destino a um sítio de interesse público (PIS), em conformidade com a CAT.POL.H.225; ou
 - (2) quando possuírem uma MOPSC superior a 19 passageiros, a menos que sejam operados a partir/com destino a uma heliplataforma de classe de desempenho 2, ao abrigo de uma aprovação conforme com a CAT.POL.H.305.
- c) Sem prejuízo do disposto na alínea b), os helicópteros com uma MOPSC igual ou inferior a 19 passageiros, mas superior a nove, deverão ser operados na classe de desempenho 1 ou 2.
- d) Sem prejuízo do disposto na alínea b), os helicópteros com uma MOPSC igual ou inferior a 9 passageiros poderão ser operados na classe de desempenho 1, 2 ou 3.

CAT.POL.H.105 Generalidades

- a) A massa do helicóptero:
 - (1) no início da descolagem; ou
 - (2) no caso de replaneamento em voo, no ponto a partir do qual se aplica o plano de voo operacional revisto,

não deverá ser superior à massa a que os requisitos aplicáveis da presente Secção podem ser cumpridos para que o voo seja realizado, tendo em conta as reduções de massa previstas à medida que o voo prossegue e o alijamento de combustível estabelecido no requisito pertinente.
- b) Os dados de desempenho aprovados constantes do AFM deverão ser utilizados para determinar o cumprimento dos requisitos da presente Secção, sendo complementados, conforme necessário, com outros dados prescritos no requisito pertinente. O operador poderá especificar outros dados no manual de operações. Quando se aplicarem os factores estabelecidos na presente Secção, poderão ser tidos em conta quaisquer factores operacionais já incorporados nos dados de desempenho do AFM para evitar duplicações.
- c) Ao demonstrar o cumprimento dos requisitos previstos na presente Secção, deverão ser tidos em conta os seguintes parâmetros:
 - (1) a massa do helicóptero;
 - (2) a configuração do helicóptero;
 - (3) as condições atmosféricas, em especial:

- i) pressão, altitude e temperatura;
 - ii) vento:
 - A) salvaguardando o disposto na alínea C), no que respeita aos requisitos de descolagem, trajectória de descolagem e aterragem, o vento não deverá contar mais do que 50 % da componente de vento frontal 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 qualquer trajectória de descolagem, não deverá ser tido em conta menos do que 150 % do componente comunicado de vento de cauda; e
 - C) nos casos em que o equipamento de medição do vento permita uma medição exacta da velocidade do vento no ponto de descolagem e aterragem, o operador poderá estabelecer um excedente de 50 % dos componentes de vento, desde que demonstre à autoridade competente que a proximidade à FATO e a precisão dos equipamentos de medição do vento fornecem um nível de segurança equivalente;
- (4) as técnicas de operação; e
- (5) a operação de quaisquer sistemas que afectam negativamente o desempenho.

CAT.POL.H.110 Consideração de obstáculos

- a) Para efeitos de cumprimento dos requisitos relativos à área livre de obstáculos, serão considerados os obstáculos localizados além da FATO, na trajectória de descolagem, ou na trajectória de aproximação falhada se a distância lateral desde o ponto mais próximo da superfície abaixo da trajectória de voo prevista não for superior ao seguinte:
- (1) Para operações em VFR:
 - i) metade da largura mínima definida no AFM — ou, se não for definida nenhuma largura, $0,75 \times D$, sendo D a maior dimensão do helicóptero com os rotores em funcionamento;
 - ii) mais, o maior de $0,25 \times D$ ou 3 m;
 - iii) mais:
 - A) $0,10 \times$ distância DR para operações diurnas em VFR; ou
 - B) $0,15 \times$ distância DR para operações nocturnas em VFR.
 - (2) Para operações em IFR:
 - i) $1,5 D$ ou 30 m, prevalecendo aquele que for maior, mais:
 - A) $0,10 \times$ distância DR, para operações em IFR com guiamento preciso da trajectória;
 - B) $0,15 \times$ distância DR, para operações em IFR com guiamento padrão da trajectória; ou
 - C) $0,30 \times$ distância DR, para operações em IFR sem guiamento da trajectória.

- ii) Ao considerar-se a trajetória de aproximação falhada, a divergência da área de contingência de obstáculos aplicar-se-á apenas após o final da distância disponível para descolagem.
 - (3) Para operações com fase inicial de descolagem executada visualmente e convertida em IFR/IMC num ponto de transição, os critérios referidos em (1) aplicar-se-ão até ao ponto de transição, aplicando-se os critérios estabelecidos em (2) após o ponto de transição. O ponto de transição não pode localizar-se antes do final 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 que recorrem a um procedimento de transição posterior ou lateral, para efeitos de cumprimento dos requisitos relativos à área livre de obstáculos, um obstáculo localizado na área de transição posterior ou lateral será considerado 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, $0,75 \times D$;
 - (2) mais o maior de $0,25 \times D$ ou 3 m;
 - (3) mais:
 - i) para operações diurnas em VFR, $0,10 \times$ a distância percorrida desde a parte posterior da FATO, ou
 - ii) para operações nocturnas em VFR, $0,15 \times$ a distância percorrida desde a parte posterior da FATO.
- c) Os obstáculos poderão ser ignorados se estiverem situados a mais de:
- (1) $7 \times$ 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) $10 \times R$ nas operações nocturnas, se for possível garantir a precisão de navegação por meio de referências visuais adequadas durante a subida;
 - (3) 300 m se a precisão da navegação puder ser garantida por meio de ajudas de navegação adequadas; ou
 - (4) 900 m em todos os restantes casos.

Capítulo 2 — Classe de desempenho 1

CAT.POL.H.200 Generalidades

Os helicópteros operados na classe de desempenho 1 serão certificados na Categoria A ou noutra equivalente.

CAT.POL.H.205 Descolagem

- a) A massa à descolagem não deverá exceder a massa máxima à descolagem especificada no AFM para o procedimento a utilizar.
- b) A massa de descolagem deverá permitir:
 - (1) interromper a descolagem e aterrar na FATO caso seja detectada uma falha do motor crítico no ponto de decisão da descolagem (TDP) ou antes dele;
 - (2) que a distância necessária para a interrupção da manobra de descolagem (RTODRH) não exceda a distância disponível para a interrupção da manobra de descolagem (RTODAH); e
 - (3) que a TODRH não exceda a distância de descolagem disponível para helicópteros (TODAH).
 - (4) Sem prejuízo do disposto na alínea b, n.º 3, a TODRH poderá exceder a TODAH se o helicóptero, com a falha do motor crítico detectada no TDP, puder, no decurso da descolagem, evitar qualquer obstáculo até ao final da TODRH por uma margem vertical não inferior a 10,7 m (35 pés).
- c) Ao demonstrar o cumprimento dos requisitos das alíneas a) e b), dever-se-á ter em conta, no aeródromo ou no local de operação de partida, os parâmetros pertinentes dispostos na CAT.POL.H.105 (c).
- d) A parte da descolagem até ao TDP, inclusive, deverá ser efectuada com vista sobre a superfície, de modo a possibilitar a interrupção da descolagem.
- e) No que respeita às descolagens que recorrem a um procedimento de transição lateral ou posterior, perante uma falha do motor crítico detectada no TDP ou antes dele, todos os obstáculos na área de transição posterior ou lateral deverão ser evitados por uma margem adequada.

CAT.POL.H.210 Trajectória de descolagem

- a) A partir do final da TODRH, com uma falha do motor crítico detectada no TDP:
 - (1) a massa à descolagem deverá permitir obter uma trajectória de descolagem com uma área vertical acima de quaisquer obstáculos existentes na trajectória de subida não inferior a 10,7 m (35 pés) para operações em VFR e não inferior a 10,7 m (35 pés) + $0,01 \times$ distância DR para operações em IFR. Apenas os obstáculos especificados na CAT.POL.H.110 terão de ser considerados.
 - (2) nos casos em que seja efectuada uma alteração de rota superior a 15°, deverá considerar-se o efeito do ângulo de inclinação lateral na capacidade de cumprir os requisitos relativos à área livre de obstáculos. A alteração de rota não deverá ser

iniciada antes de ser alcançada uma altura de 61 m (200 pés) acima da superfície de descolagem, a menos que tal faça parte de um procedimento aprovado no AFM.

- b) Ao demonstrar o cumprimento dos requisitos da alínea a), dever-se-á ter em conta, no aeródromo ou no local de operação de partida, os parâmetros pertinentes da CAT.POL.H.105 (c).

CAT.POL.H.215 Em rota — com um motor crítico inoperacional

- a) Nas condições meteorológicas previstas para o voo e caso o motor crítico fique inoperacional, a massa do helicóptero e a trajectória de voo em qualquer segmento da rota deverão permitir cumprir as disposições dos números 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 deverá permitir um gradiente de subida mínimo de 50 pés por minuto com o motor crítico inoperacional a uma altitude de, pelo menos, 300 m (1 000 pés), ou de 600 m (2 000 pés) em zonas de terreno montanhoso, acima de todo o terreno e todos os obstáculos ao longo da rota dentro de 9,3 km (5 milhas náuticas) em ambos os lados da rota pretendida.
 - (2) Sempre que se preveja que o voo será realizado sem contacto visual com a superfície, a trajectória de voo deverá permitir que o helicóptero prossiga de uma altitude de cruzeiro até uma altura de 300 m (1 000 pés) acima do local onde pode ser efectuada a aterragem em conformidade com a CAT.POL.H.220. A trajectória de voo deverá estar livre de obstáculos a uma altura vertical mínima de 300 m (1 000 pés) ou 600 m (2 000 pés) em zonas de terreno montanhoso, acima de todo o terreno e quaisquer obstáculos ao longo da rota dentro de 9,3 km (5 milhas náuticas) em ambos os lados da rota pretendida. Poderão 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 trajectória de voo deverá permitir que o helicóptero prossiga de uma altitude de cruzeiro até uma altura de 300 m (1 000 pés) acima do local onde pode ser efectuada a aterragem em conformidade com a CAT.POL.H.220, sem que, em momento algum, voe abaixo da altitude mínima exigida. Deverão ser considerados todos os obstáculos existentes nos 900 m de ambos os lados da rota.
- b) Ao demonstrar o cumprimento do disposto na alínea a), n^{os} 2 ou 3:
- (1) presume-se que o motor crítico falha no ponto mais crítico da rota;
 - (2) são considerados os efeitos dos ventos ao longo da trajectória de voo;
 - (3) o alijamento de combustível é planeado de modo a que seja mantida a quantidade necessária para chegar ao aeródromo ou local de operação com as necessárias reservas de combustível e desde que seja utilizado um procedimento seguro; e
 - (4) não se prevê a realização de qualquer alijamento de combustível a menos de 1 000 pés acima do solo.
- c) As margens de largura da alínea a), n^{os} 2 ou 3, deverão ser aumentadas para 18,5 km (10 milhas náuticas), se não for possível manter a precisão de navegação em 95 % do tempo total de voo.

CAT.POL.H.220 Aterragem

- a) A massa do helicóptero na aterragem à hora prevista de aterragem não deverá exceder a massa máxima indicada no AFM para o procedimento adoptado.
- b) Caso seja detectada uma falha do motor crítico na altura ou antes do ponto de decisão da aterragem (LDP), deverá ser possível aterrar e parar dentro da FATO, ou interromper a manobra de aterragem e evitar todos os obstáculos na trajectória de voo por uma margem vertical de 10,7 m (35 pés). Apenas os obstáculos especificados na CAT.POL.H.110 terão de ser considerados.
- c) Caso seja detectada uma falha do motor crítico na altura ou depois do ponto de decisão da aterragem (LDP), deverá ser possível:
 - (1) evitar todos os obstáculos na trajectória de aproximação; e
 - (2) aterrar e parar dentro dos limites da FATO.
- d) Ao demonstrar o cumprimento do disposto nas alíneas a) a c), deverão ser tidos em conta os parâmetros pertinentes da CAT.POL.H.105 (c) no que respeita à hora estimada 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 pista («touchdown») serão realizados com contacto visual com a superfície.

CAT.POL.H.225 Operações com helicópteros com origem/destino num sítio de interesse público

- a) As operações com origem/destino num sítio de interesse público (PIS) poderão ser realizadas na classe de desempenho 2, sem necessidade de conformidade com a CAT.POL.H.310 (b) ou a CAT.POL.H.325 (b), desde que sejam cumpridos todos os requisitos a seguir enunciados:
 - (1) o PIS tenha sido estabelecido em data anterior a 1 de Julho de 2002;
 - (2) a dimensão ou a envolvente do obstáculo não permita operar em conformidade com a classe de desempenho 1;
 - (3) a operação seja conduzida com um helicóptero com uma MOPSC igual ou inferior a seis passageiros;
 - (4) o operador cumpra a CAT.POL.H.305 (b)(2) e (b)(3);
 - (5) a massa do helicóptero não exceda a massa máxima indicada no AFM para um gradiente de subida de 8 %, sem vento, a uma velocidade segura de descolagem (V_{TOSS}), com o motor crítico inoperacional e os restantes motores em potência adequada; e
 - (6) o operador tenha obtido uma aprovação prévia da autoridade competente e do Estado do PIS.
- b) O manual de operações deverá definir procedimentos especificamente relacionados com o PIS, tendo por objectivo minimizar o período de tempo em que existe risco para os ocupantes do helicóptero e para as pessoas em terra caso ocorra uma falha de motor durante a descolagem ou a aterragem.

- c) O manual de operações deverá incluir, para cada PIS: um diagrama, ou fotografia com anotações, revelando os principais aspectos, as dimensões, as não conformidades com a classe de desempenho 1, os principais riscos e o plano de contingência em caso de incidente.

Capítulo 3 — Classe de desempenho 2

CAT.POL.H.300 Generalidades

Os helicópteros operados na classe de desempenho 2 serão certificados na Categoria A ou noutra equivalente.

CAT.POL.H.305 Operações sem garantia da capacidade de efectuar uma aterragem forçada em segurança

- a) As operações que não permitam efectuar uma aterragem forçada em segurança durante as fases de descolagem e aterragem só poderão ser efectuadas se o operador tiver obtido uma aprovação da autoridade competente.
- b) Para obter e manter tal aprovação, o operador deverá:
 - (1) efectuar uma avaliação de riscos, especificando:
 - i) o tipo de helicóptero; e
 - ii) o tipo de operações;
 - (2) cumprir 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 preventivas recomendadas pelo fabricante do helicóptero ou do motor;
 - iii) descrever os procedimentos de descolagem e aterragem no manual de operações, caso ainda não tenham sido descritos no AFM;
 - iv) determinar o tipo de formação para a tripulação de voo; e
 - v) criar 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).

CAT.POL.H.310 Descolagem

- a) A massa à descolagem não deverá exceder a massa máxima definida para um gradiente de subida de 150 pés por minuto a 300 m (1 000 pés) acima do aeródromo ou local de operação, com o motor crítico inoperacional e os restantes motores em potência adequada.
- b) No que diz respeito às operações que não as indicadas em CAT.POL.H.305, a descolagem deverá ser realizada de modo a permitir uma aterragem forçada em segurança até ao ponto em que seja possível a continuação segura do voo.
- c) Relativamente às operações conformes com a CAT.POL.H.305, além dos requisitos dispostos na alínea a):

- (1) a massa à descolagem não deverá ultrapassar a massa máxima especificada no AFM para um estacionário fora do efeito de solo com todos os motores a operar com uma potência adequada (AEO OGE), sem vento; ou
- (2) para operações a partir de uma heliplataforma:
 - i) com um helicóptero com uma MOPSC superior a 19 passageiros; ou
 - ii) qualquer helicóptero operado a partir de uma heliplataforma localizada num ambiente hostil,

a massa à descolagem deverá ter em conta: o procedimento; falha da borda da plataforma e descida em função da altura da heliplataforma, com o(s) motor(es) crítico(s) inoperacional/is e os restantes motores a operar com uma potência adequada.

- d) Ao demonstrar o cumprimento dos requisitos das alíneas a) a c), dever-se-á ter em conta, no local de partida, os parâmetros pertinentes dispostos da CAT.POL.H.105 (c).
- e) A parte da descolagem anterior à aplicação do requisito disposto na CAT.POL.H.315 será realizada com contacto visual com a superfície.

CAT.POL.H.315 Trajectória de 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, deverão ser cumpridos os requisitos da CAT.POL.H.210 (a)(1), (a)(2) e (b).

CAT.POL.H.320 Em rota — motor crítico inoperacional

O requisito disposto na CAT.POL.H.215 deverá ser cumprido.

CAT.POL.H.325 Aterragem

- a) A massa à aterragem à hora prevista de aterragem não deverá ultrapassar a massa máxima especificada para um gradiente de subida de 150 pés por minuto a 300 m (1000 pés) acima do aeródromo ou local de operação, com o motor crítico inoperacional e o(s) restante(s) motor(es) em potência adequada.
- b) Se o motor crítico falhar em qualquer ponto da trajectória de aproximação:
 - (1) a aterragem poderá ser interrompida ao abrigo da CAT.POL.H.315; ou
 - (2) no caso das operações não especificadas na CAT.POL.H.305, o helicóptero poderá realizar uma aterragem forçada em segurança.
- c) Relativamente às operações conformes com a CAT.POL.H.305, além dos requisitos dispostos na alínea a):
 - (1) a massa à aterragem não deverá ultrapassar a massa máxima especificada no AFM para um estacionário AEO OGE, sem vento, com todos os motores a operar a uma potência adequada; ou
 - (2) relativamente às operações a partir de uma heliplataforma:
 - i) com um helicóptero com uma MOPSC superior a 19 passageiros; ou
 - ii) qualquer helicóptero com destino a uma heliplataforma localizada num ambiente hostil,

Anexo IV «Parte-CAT»

a massa à descolagem deverá ter em conta o procedimento e a descida em função da altura da heliplataforma, com o motor crítico inoperacional e o(s) restante(s) motor(es) a operar com uma potência adequada.

- d) Ao demonstrar o cumprimento dos requisitos das alíneas a) a c), dever-se-á ter em conta, no aeródromo de destino ou alternativo, os parâmetros pertinentes da CAT.POL.H.105 (c).
- e) A parte da aterragem após a qual deixa de ser possível cumprir o disposto na CAT.POL.H.315 (b)(1) será realizada com contacto visual com a superfície.

Capítulo 4 — Classe de desempenho 3

CAT.POL.H.400 Generalidades

- a) Os helicópteros operados na classe de desempenho 3 serão certificados na Categoria A ou noutra equivalente, ou ainda na Categoria B.
- b) As operações deverão apenas ser realizadas em ambiente não hostil, à excepção dos seguintes casos:
 - (1) operações levadas a cabo ao abrigo da CAT.POL.H.420; ou
 - (2) nas fases de descolagem e aterragem, operações levadas a cabo nos termos da alínea c).
- c) Desde que o operador seja titular de uma aprovação nos termos da CAT.POL.H.305, as operações poderão ser realizadas com destino/proveniência de um aeródromo ou local de operação localizado fora de um ambiente hostil e congestionado, sem garantia da capacidade de efectuar uma 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 serão realizadas operações:
 - (1) sem contacto visual com a superfície;
 - (2) à noite;
 - (3) quando o tecto for inferior a 600 pés; ou
 - (4) quando a visibilidade for inferior a 800 m.

CAT.POL.H.405 Descolagem

- a) A massa à descolagem deverá ser a mais baixa dos seguintes valores:
 - (1) a MCTOM; ou
 - (2) a massa máxima à descolagem especificada para um estacionário com efeito de solo com todos os motores a operar com potência de descolagem ou, se as condições forem tais que um estacionário com efeito de solo pareça improvável, a massa à descolagem especificada para um estacionário fora do efeito de solo com todos os motores a operar com potência de descolagem.
- b) Sem prejuízo do disposto na CAT.POL.H.400 (b), em caso de falha de motor, o helicóptero deverá ter capacidade para efectuar uma aterragem forçada em segurança.

CAT.POL.H.410 Em rota

- a) O helicóptero deverá ser capaz, com todos os motores a operar dentro das condições especificadas de potência máxima contínua, de prosseguir ao longo da rota pretendida ou para qualquer ponto de diversão planeado, sem nunca descer abaixo da altitude de voo mínima apropriada.

- b) Sem prejuízo do disposto na CAT.POL.H.420, em caso de falha de motor, o helicóptero deverá ter capacidade para efectuar uma aterragem forçada em segurança.

CAT.POL.H.415 Aterragem

- a) A massa do helicóptero à aterragem à hora prevista para a aterragem deverá ser a mais baixa dos seguintes valores:
 - (1) a massa máxima à aterragem certificada; ou
 - (2) a massa máxima à aterragem especificada para um estacionário com efeito de solo com todos os motores a operar com potência de descolagem ou, se as condições forem tais que um estacionário com efeito de solo pareça improvável, a massa à aterragem especificada para um estacionário fora do efeito de solo com todos os motores a operar com potência de descolagem.
- b) Sem prejuízo do disposto na CAT.POL.H.400 (b), em caso de falha de motor, o helicóptero deverá ter capacidade para efectuar uma aterragem forçada em segurança.

CAT.POL.H.420 Aprovação das operações com helicópteros em ambiente hostil fora de uma área congestionada

- a) As operações com helicópteros de turbina e MOPSC igual ou inferior a seis passageiros em ambiente hostil não congestionado sem garantia da capacidade de efectuar uma aterragem forçada em segurança só poderão ser realizadas se o operador for titular de uma aprovação concedida pela autoridade competente.
- b) Para obter e manter tal aprovação, o operador deverá:
 - (1) realizar as operações apenas nas áreas montanhosas ou remotas identificadas e aprovadas pela autoridade responsável pelas áreas em questão;
 - (2) abster-se de realizar tais operações ao abrigo de uma aprovação HEMS;
 - (3) demonstrar que as limitações do helicóptero, bem como outros factores, são impeditivas do cumprimento dos critérios de desempenho pretendidos; e
 - (4) possuir uma aprovação ao abrigo da CAT.POL.H.305 (b).
- c) Sem prejuízo do disposto na CAT.IDE.H.240, tais operações poderão ser realizadas sem recurso a equipamento de oxigénio suplementar, desde que a altitude da cabina não exceda os 10 000 pés durante um período superior a 30 minutos, nem exceda, por tempo algum, os 13 000 pés de altitude.

Secção 3 — Massa e centragem

Capítulo 1 — Aeronave a motor

CAT.POL.MAB.100 Massa, centragem, carga

- a) Durante qualquer fase da operação, a carga, a massa e o centro de gravidade (CG) da aeronave deverão obedecer aos limites especificados no AFM ou no manual de operações, caso este seja mais restritivo.
- b) O operador deverá estabelecer a massa e o CG de qualquer aeronave através de pesagem antes de iniciar as operações e, posteriormente, de quatro em quatro anos, se a operação incidir sobre massas de aeronaves individuais, e de nove em nove anos, se se tratar de massas de uma frota. Devem ser tidas em consideração e devidamente documentadas todas as modificações e reparações que tenham ocorrido e produzam efeitos sobre a massa e a centragem. Se não existir um conhecimento exacto relativo ao efeito que as modificações produzem sobre a massa e a centragem, as aeronaves deverão ser objecto de nova pesagem.
- c) A pesagem deverá ser efectuada pelo fabricante da aeronave ou por uma organização de manutenção aprovada.
- d) O operador deverá calcular a massa de todos os elementos operacionais e incluir a tripulação na massa operacional da aeronave em vazio, pesando ou utilizando massas-padrão. A influência da sua localização no CG da aeronave deverá ser calculada.
- e) O operador deverá estabelecer a massa de tráfego, incluindo qualquer lastro, pesando ou utilizando as massas-padrão aplicadas aos passageiros e à bagagem.
- f) Além das massas-padrão aplicadas aos passageiros e à bagagem registada, o operador poderá utilizar as massas-padrão para outras cargas, desde que demonstre à autoridade competente que tais cargas possuem a mesma massa ou que as suas massas se encontram dentro das tolerâncias especificadas.g) O operador deverá calcular a massa do combustível utilizando a densidade real ou, se esta for desconhecida, a densidade calculada de acordo com o método especificado no manual de operações.
- h) O operador deverá assegurar que:
 - (1) o carregamento das suas aeronaves é supervisionado por pessoal qualificado; e
 - (2) a carga é arrumada de acordo com os valores utilizados para o cálculo da massa e centragem da aeronave.
- i) O operador deverá cumprir os limites estruturais adicionais, nomeadamente os limites de resistência do peso do avião, a carga máxima por metro linear, a massa máxima por compartimento de carga e o limite máximo de lugares. No que respeita aos helicópteros, o operador deverá ter igualmente em conta as implicações do voo para a carga.
- j) O operador deverá especificar, no manual de operações, os princípios e os métodos envolvidos no processo de carregamento e no sistema de determinação da massa e da centragem que cumprem os requisitos dispostos nas alíneas de a) a i). O sistema abrangerá todos os tipos de operações previstas.

CAT.POL.MAB.105 Dados e documentação referentes à massa e à centragem

- a) Antes de cada voo, o operador deverá preparar os dados e a documentação sobre massa e centragem, especificando a carga e a sua distribuição. Esta documentação deverá permitir ao comandante certificar-se de que os limites de massa e centragem da aeronave não são excedidos. A documentação sobre massa e centragem deverá conter a seguinte informação:
- (1) Matrícula e modelo do avião;
 - (2) Número e data do voo;
 - (3) Nome do comandante;
 - (4) Nome da pessoa que elaborou o documento;
 - (5) Massa operacional em vazio e correspondente CG da aeronave;
 - i) No que diz respeito aos aviões com desempenho de classe B e aos helicópteros, a posição CG poderá 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 se puder ser garantida uma centragem adequada para as operações previstas, independentemente da carga real envolvida.
 - (6) Massa do combustível à descolagem e do combustível utilizado durante o voo;
 - (7) Massa de fluidos além do 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.
- A informação supra deverá ser disponibilizada nos documentos de planeamento do voo ou nos sistemas de massa e centragem. Alguma desta informação poderá estar contida noutros documentos de disponibilização imediata.
- b) Se os dados e a documentação de massa e centragem forem elaborados por um sistema informático de massa e centragem, o operador deverá verificar se os dados estão correctos.
- c) O responsável pela supervisão do carregamento da aeronave confirmará, apondo a sua assinatura ou por outro meio equivalente, que a carga e a respectiva distribuição estão de acordo com a documentação relativa à massa e centragem fornecida ao comandante. O comandante deverá aceitar o documento, apondo a sua assinatura ou por outro meio equivalente.
- d) O operador deverá especificar os procedimentos relativos a alterações de última hora referentes à carga, por forma a garantir:
- (1) que qualquer alteração de última hora efectuada 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 de massa e centragem;
 - (2) que as alterações de última hora máximas permitidas, ao nível do número de passageiros ou da carga, são especificadas; e

- (3) que é elaborada uma nova documentação de massa e centragem se os limites forem excedidos.
- e) O operador deverá obter a aprovação da autoridade competente antes de optar por utilizar a bordo um sistema informático integrado ou independente de massa e centragem como sistema principal de despacho da aeronave. O operador deverá demonstrar a exactidão e a fiabilidade do sistema pretendido.

Subparte D — Instrumentos, dados, equipamento

Secção 1 — Aviões

CAT.IDE.A.100 Instrumentos e equipamento — generalidades

- a) Os instrumentos e equipamentos cuja presença é exigida na presente Parte deverão ser aprovados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, à excepção dos seguintes itens:
- (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 amarrar; e
 - (10) Dispositivos de segurança para crianças.
- c) Os instrumentos e equipamentos cuja presença não é exigida pela presente Parte e que não necessitam de aprovação nos termos do Regulamento (CE) n.º 1702/2003, mas que, ainda assim, são transportados a bordo, deverão cumprir os seguintes requisitos:
- (1) a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios não será utilizada pela tripulação de voo para efeitos de cumprimento do Anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou das disposições da CAT.IDE.A.330, da CAT.IDE.A.335, da CAT.IDE.A.340 e da CAT.IDE.A.345; e
 - (2) os instrumentos e equipamentos não deverão afectar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.
- d) Se o equipamento for destinado a ser usado por um tripulante de voo no seu posto durante o voo, deverá poder ser operado a partir do posto desse tripulante. Quando um único artigo do equipamento tiver de ser operado por mais do que um tripulante de voo, deverá ser instalado de modo a que a sua operação possa ser imediata a partir de qualquer posto em que o equipamento deva ser operado.
- e) Os instrumentos que são utilizados por um membro da tripulação de voo deverão estar dispostos de forma a que as suas indicações sejam claramente visíveis para o tripulante no seu posto, com um desvio mínimo praticável a partir da sua posição e linha de visão, normalmente assumidas ao olhar em frente, ao longo da trajectória.
- f) Todo o equipamento de emergência obrigatório deverá estar acessível para uso imediato.

CAT.IDE.A.105 Equipamento mínimo para o voo

Um voo não deverá ser iniciado caso algum dos instrumentos, equipamentos ou funções do avião que devam ser utilizados durante o voo se encontre inoperacional ou em falta, a menos que:

- a) o avião seja operado em conformidade com a MEL do operador; ou
- b) o operador tenha obtido a 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) O avião deverá estar equipado com fusíveis sobressalentes, do tipo necessário para garantir uma protecção completa dos circuitos, por forma a permitir a substituição dos fusíveis que podem ser substituídos em voo.
- b) Os fusíveis sobressalentes deverão estar presentes a bordo no número 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 efectuem voos diurnos deverão estar equipados com:
 - (1) um sistema de luzes anticolisão;
 - (2) iluminação gerada pelo sistema eléctrico do avião para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamentos essenciais à segurança operacional do avião;
 - (3) iluminação gerada pelo sistema eléctrico do avião para iluminar todos os locais destinados aos passageiros; e
 - (4) uma lanterna para cada membro da tripulação, de fácil acesso quando sentados nos seus lugares.
- b) Os aviões que efectuem voos nocturnos deverão ainda estar equipados com:
 - (1) luzes de navegação e de posição; e
 - (2) duas luzes de aterragem ou uma única luz com dois filamentos energizados separadamente; e
 - (3) luzes que cumpram as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, se se tratar de um hidroavião ou de um avião anfíbio.

CAT.IDE.A.120 Equipamento de limpeza do pára-brisas

Um avião com MCTOM superior a 5 700 kg deverá estar equipado, em cada lugar de piloto, com um dispositivo que mantenha uma parte do pára-brisas limpa em caso de precipitação.

CAT.IDE.A.125 Operações diurnas em VFR — Instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado

Os aviões operados durante o dia de acordo com as VFR deverão estar equipados com o seguinte equipamento, disponível no lugar do piloto:

- a) Um dispositivo de medição e indicação de:
 - (1) orientação magnética;
 - (2) tempo em horas, minutos e segundos;
 - (3) altitude de pressão;
 - (4) velocidade do ar;
 - (5) velocidade vertical;
 - (6) voltas e deslizaamentos;
 - (7) atitude; e
 - (8) direcção.
- b) Um dispositivo de indicação de:
 - (1) temperatura no exterior;
 - (2) número Mach sempre que as limitações de velocidade sejam expressas em número Mach; e
 - (3) alimentação deficitária dos instrumentos de voo.
- c) Sempre que sejam necessários dois pilotos, o lugar do segundo piloto deverá dispor de instrumentos separados que indiquem:
 - (1) a altitude de pressão;
 - (2) a velocidade do ar;
 - (3) a velocidade vertical;
 - (4) as voltas e deslizaamentos;
 - (5) a atitude; e
 - (6) a direcção.
- d) Um meio para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar devido a condensação ou formação de gelo deverá estar disponível em:
 - (1) aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou com uma MOPSC superior a nove passageiros; e
 - (2) aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Abril de 1999 ou posteriormente.
- e) Os aviões monomotores cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes de 22 de Maio de 1995 poderão ser dispensados dos requisitos das alíneas (a), n.ºs 6, 7 e 8, e (b), n.º 1, se o cumprimento desses requisitos implicar uma substituição do equipamento.

CAT.IDE.A.130 Operações nocturnas ou em IFR — Instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado

Os aviões operados de acordo com as IFR ou, durante a noite, com as VFR deverão estar equipados com o seguinte equipamento, disponível no lugar do piloto:

- a) Um dispositivo de medição e indicação de:
 - (1) orientação magnética;
 - (2) tempo em horas, minutos e segundos;
 - (3) velocidade do ar;
 - (4) velocidade vertical;
 - (5) voltas e deslizaamentos, ou no caso de se tratar de aviões equipados com meios suplementares de medição e indicação de atitude, deslizaamentos;
 - (6) atitude; e
 - (7) direcção estabilizada.
- b) Dois dispositivos de medição e indicação da altitude de pressão.
- c) Um dispositivo de indicação de:
 - (1) temperatura no exterior;
 - (2) número Mach sempre que as limitações de velocidade sejam expressas em número Mach; e
 - (3) alimentação deficitária dos instrumentos de voo.
- d) Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar, exigidos na alínea a), n.º 3, e na alínea h), n.º 2, devido a condensação ou formação de gelo.
- e) Um sistema de aviso à tripulação de voo em caso de falha dos dispositivos exigidos na alínea d) para os aviões:
 - (1) cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Abril de 1998 ou posteriormente; ou
 - (2) cujo primeiro 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 passageiros.
- f) Dois sistemas independentes de pressão estática, excepto no caso dos aviões a hélice com uma MCTOM igual ou inferior a 5 700 kg.
- g) Um sistema de pressão estática e uma fonte alternativa de pressão estática no caso dos aviões a hélice com uma MCTOM igual ou inferior a 5 700 kg.
- h) Sempre que sejam necessários dois pilotos, o lugar do segundo piloto deverá dispor de instrumentos separados que indiquem:
 - (1) a altitude de pressão;
 - (2) a velocidade do ar;
 - (3) a velocidade vertical;
 - (4) as voltas e deslizaamentos;

- (5) a atitude; e
- (6) a direcção estabilizada.
- i) Um meio suplementar de medição e indicação de atitude susceptível de ser utilizado a partir de qualquer lugar de piloto para aviões com MCTOM superior a 5 700 kg ou MOPSC superior a nove passageiros que:
 - (1) seja continuamente alimentado durante uma operação normal e, depois de ocorrer uma falha total do sistema normal do gerador eléctrico, seja alimentado a partir de uma fonte independente desse sistema;
 - (2) ofereça uma operação fiável por um período mínimo de 30 minutos depois de ocorrer uma falha total do sistema normal do gerador eléctrico, considerando outras cargas sobre o fornecimento de energia de emergência e os procedimentos operacionais;
 - (3) opere independentemente de qualquer outro sistema de medição e indicação de atitude;
 - (4) esteja automaticamente operacional depois de uma falha total do sistema normal do gerador eléctrico; e
 - (5) seja adequadamente iluminado durante todas as fases da operação, excepto no que se refere a aviões com uma massa máxima à descolagem de 5 700 kg ou inferior, já matriculados num Estado membro da JAA em 1 de Abril de 1995 e equipados com um indicador de atitude suplementar no lado esquerdo do painel de instrumentos;
 - (6) torne evidente, para a tripulação de voo, que o indicador de atitude suplementar está a ser operado por energia de emergência; e
 - (7) quando este indicador dispuser de energia própria, disponha também de uma indicação associada, no próprio instrumento ou no painel de instrumentos, quando estiver a ser usada energia de emergência.
- j) Uma prancheta de cartas ou mapas numa posição de fácil leitura, que se possa iluminar no caso de operações nocturnas.

CAT.IDE.A.135 Equipamento adicional para operações com um único piloto em IFR

Os aviões que efectuem operações IFR com um só piloto *deverão estar* equipados com um piloto automático com, pelo menos, um modo de direcção e um controlo de altitude.

CAT.IDE.A.140 Sistema de aviso de altitude

- a) Os seguintes aviões deverão estar equipados com um sistema de aviso de altitude:
 - (1) aviões turbo-hélice com MCTOM superior a 5 700 kg ou MOPSC superior a nove passageiros; e
 - (2) aviões com motores turbo-reactores.
- b) O sistema de aviso de altitude deverá ser capaz de:
 - (1) avisar a tripulação de voo sobre a aproximação a uma altitude previamente seleccionada; e
 - (2) avisar a tripulação de voo através de, pelo menos, um sinal auditivo, quando se desviar de uma altitude previamente seleccionada.

- c) Sem prejuízo do disposto na alínea a), os aviões com uma MCTOM até 5 700 kg, com uma MOPSC superior a nove passageiros e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de Abril de 1972 e já matriculados num Estado-Membro em 1 de Abril de 1995 estarão isentos da obrigação de estarem equipados com um sistema de aviso de altitude.

CAT.IDE.A.150 Sistema de percepção e aviso do terreno (TAWS)

- a) Os aviões de turbina com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove passageiros deverão estar equipados com um sistema TAWS conforme com os requisitos da Classe A, tal como especificados numa norma aceitável.
- b) Os aviões com motores alternativos com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou uma MOPSC superior a nove passageiros deverão estar equipados com um sistema TAWS conforme com os requisitos da Classe A, tal como especificados numa norma aceitável.

CAT.IDE.A.155 Sistema de anticolisão de bordo (ACAS)

Os aviões de turbina cuja MCTOM seja superior a 5 700 kg ou com uma MOPSC superior a 19 passageiros deverão estar equipados com um sistema ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Equipamento de detecção de condições climatéricas em voo

Os aviões seguintes deverão estar equipados com equipamentos de detecção de condições climatéricas sempre que efectuem voos nocturnos ou em IMC, em áreas onde é previsível a ocorrência de trovoadas ou outras condições atmosféricas de risco, detectáveis através dos referidos equipamentos:

- a) aviões pressurizados;
- b) aviões não pressurizados com uma MCTOM superior a 5 700 kg; e
- c) aviões não pressurizados com uma MOPSC superior a nove passageiros.

CAT.IDE.A.165 Equipamento adicional para operações nocturnas em condições de formação de gelo

- a) Os aviões que operem em condições reais ou previstas de formação de gelo durante a noite deverão estar equipados com meios de iluminação ou detecção da formação de gelo.
- b) Qualquer iluminação que se utilize não deverá causar reflexo ou encandeamento susceptível de perturbar a tripulação de voo no exercício das suas funções.

CAT.IDE.A.170 Sistema de comunicação da tripulação de voo por interfone

Os aviões operados por mais de um tripulante de voo deverão estar equipados com um sistema de comunicação por interfones, incluindo auscultadores e microfones para utilização por todos os membros da tripulação de voo.

CAT.IDE.A.175 Sistema de comunicação da tripulação por interfone

Os aviões com uma MCTOM superior a 15 000 kg ou com uma MOPSC superior a 19 passageiros deverão estar equipados com um sistema de comunicação por interfone para a tripulação. Exceptuam-se os aviões cujo primeiro CofA individual 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 passageiros deverão estar equipados com um sistema de comunicação com os passageiros.

CAT.IDE.A.185 Gravador de voz da cabina de pilotagem

- a) Os aviões descritos infra deverão estar equipados com um gravador de voz na cabina de pilotagem (CVR):
- (1) aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg; e
 - (2) aviões multimotores de turbina, com uma MCTOM igual ou inferior a 5 700 kg, com uma MOPSC superior a nove passageiros e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Janeiro de 1990 ou posteriormente.
- b) O CVR deverá ter capacidade para guardar a informação gravada durante, pelo menos:
- (1) as duas últimas horas de operação, no caso dos aviões referidos em a), n.º1, cujo CofA individual tenha sido emitido em 1 de Abril de 1998 ou posteriormente;
 - (2) os últimos 30 minutos, no caso dos aviões referidos em a), n.º1, cujo CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de Abril de 1998;
 - (3) os últimos 30 minutos, no caso dos aviões referidos em a), n.º 2.
- c) O CVR deverá gravar, com referência a uma determinada escala de tempo:
- (1) comunicações de voz transmitidas ou recebidas através do equipamento de radiocomunicações da cabina de pilotagem;
 - (2) comunicações de voz de tripulantes de voo, utilizando o sistema de interfonia e de comunicação com os passageiros, se instalado;
 - (3) o ambiente audível da cabina de pilotagem, incluindo sem interrupção:
 - i) para os aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Abril de 1998 ou posteriormente, os sinais áudio recebidos de cada microfone utilizado;
 - ii) para os aviões referidos em a), n.º 2, e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de Abril de 1998, os sinais áudio recebidos de cada microfone utilizado, sempre que possível;
- e
- (4) vozes ou sinais áudio que identifiquem ajudas de navegação ou de aproximação, recebidas num auscultador ou num altifalante.
- d) O CVR deverá iniciar a gravação antes do início de rolagem do avião pelos seus próprios meios, devendo continuar a gravar até o voo ter terminado, quando o avião deixa de se movimentar por meios próprios. Adicionalmente, no caso dos aviões com um CofA emitido em 1 de Abril de 1998 ou posteriormente, o CVR deverá iniciar automaticamente a gravação antes do início de rolagem do avião pelos seus próprios meios, devendo continuar a gravar até o voo ter terminado, quando o avião deixa de se movimentar por meios próprios.
- e) Além do disposto na alínea d), dependendo da disponibilidade de energia eléctrica, o CVR deverá começar a gravação logo que possível, durante as verificações de sistemas na

cabina de pilotagem, antes do arranque dos motores no início do voo, até ao momento de realização das verificações da cabina de pilotagem, imediatamente após a paragem dos motores no final do voo, no caso de se tratar:

- (1) de aviões referidos em a), n.º 1, e detentores de um CofA individual emitido após 1 de Abril de 1998; ou
 - (2) aviões referidos em a), n.º 2.
- f) O CVR deverá ter um dispositivo que permita a sua localização na água.

CAT.IDE.A.190 Registador de parâmetros de voo

- a) Os seguintes aviões deverão estar equipados com um registador de parâmetros de voo (FDR) que utilize um método digital de registo e armazenamento de parâmetros e um método que permita a rápida recuperação desses parâmetros:
- (1) aviões com uma MCTOM superior a 5 700 kg e detentores de um CofA individual emitido pela primeira vez em 1 de Junho de 1990 ou posteriormente;
 - (2) aviões com motor de turbina com uma MCTOM superior a 5 700 kg e detentores de um CofA individual emitido pela primeira vez antes de 1 de Junho de 1990; e
 - (3) aviões multimotores de turbina, com uma MCTOM igual ou inferior a 5 700 kg, com uma MOPSC superior a nove passageiros e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Abril de 1998 ou posteriormente.
- b) O FDR deverá registar:
- (1) tempo, altitude, velocidade do ar, aceleração normal e orientação e ter capacidade para guardar os parâmetros registados durante, pelo menos, as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos em a), n.º 2, com uma MCTOM inferior a 27 000 kg;
 - (2) os parâmetros necessários para a determinação precisa da trajectória de voo, velocidade, atitude, potência do motor e configuração dos dispositivos de elevação e arrasto e ter capacidade para guardar os parâmetros registados durante, pelo menos, as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos em a), n.º 1, com uma MCTOM inferior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes 1 de Janeiro de 2016;
 - (3) os parâmetros necessários para a determinação precisa da trajectória de voo, velocidade, atitude, potência do motor, configuração e operação e ter capacidade para guardar os parâmetros registados durante, pelo menos, as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos em a), n.ºs 1 e 2, com uma MCTOM superior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes 1 de Janeiro de 2016;
 - (4) os parâmetros necessários para a determinação precisa da trajectória de voo, velocidade, atitude, potência do motor e configuração dos dispositivos de elevação e arrasto e ter capacidade para guardar os parâmetros registados durante, pelo menos, as últimas 10 horas de operação, no caso dos aviões referidos em a), n.º 3, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes 1 de Janeiro de 2016; ou
 - (5) os parâmetros necessários para a determinação precisa da trajectória de voo, velocidade, atitude, potência do motor, configuração e operação e ter capacidade para

guardar os parâmetros registados durante, pelo menos, as últimas 25 horas de operação, no caso dos aviões referidos em a), n.ºs 1 e 3, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Janeiro de 2016 ou posteriormente.

- c) Os parâmetros deverão ser obtidos de fontes do avião que permitam estabelecer uma correlação exacta com a informação mostrada à tripulação de voo.
- d) O FDR deverá iniciar automaticamente o registo antes de o avião iniciar a rolagem pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o avião se imobilizar. Além disso, no caso dos aviões cujo CofA individual tenha sido emitido em 1 de Abril de 1998 ou posteriormente, o FDR deverá iniciar automaticamente o registo antes do início de rolagem do avião pelos seus próprios meios, devendo automaticamente parar de registar quando o avião deixar de se movimentar por meios próprios.
- e) O FDR deverá ter um dispositivo que permita a sua localização na água.

CAT.IDE.A.195 Registador de ligações de dados

- a) Os aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 8 de Abril de 2014 ou posteriormente, que tenham capacidade para operar comunicações por ligação de dados e que estejam equipados com um CVR, deverão estar equipados com um registador que registe, se pertinente:
 - (1) mensagens de comunicações por ligação de dados relacionadas com comunicações ATS transmitidas e recebidas pelo avião, incluindo mensagens aplicáveis a:
 - i) iniciação à ligação de dados;
 - ii) comunicação entre o controlador e o piloto;
 - iii) vigilância direccionada;
 - 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 por ligação de dados e guardadas em local separado do avião; e
 - (3) informações sobre a hora e a prioridade das comunicações por ligação de dados, atendendo à configuração do sistema.
- b) O registador deverá utilizar um método digital de registo e armazenamento de parâmetros e informações e um método que permita a rápida recuperação desses parâmetros. O método de registo deverá permitir que os parâmetros correspondam aos parâmetros registados no solo.
- c) O registador deverá ter capacidade para guardar os parâmetros registados durante, pelo menos, o tempo estabelecido para os CVR na CAT.IDE.A.185.
- d) O registador deverá ter um dispositivo que permita a sua localização na água.

- e) Os requisitos aplicáveis ao sistema de início e paragem do registador são os mesmos que os aplicáveis ao sistema de início e paragem do CVR contidos na CAT.IDE.A.185 (d) e (e).

CAT.IDE.A.200 Gravador misto

Os requisitos relativos ao CVR e ao FDR poderão ser cumpridos do seguinte modo:

- a) um gravador misto de parâmetros de voo e de voz na cabina de pilotagem, se o avião tiver de estar equipado com um CVR ou um FDR; ou
- b) um gravador misto de parâmetros de voo e de voz na cabina de pilotagem, se o avião com uma MCTOM igual ou inferior a 5 700 kg tiver de estar equipado com um CVR ou um FDR; ou
- c) dois gravadores mistos de parâmetros de voo e de voz na 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 segurança para crianças

- a) Os aviões deverão estar equipados com:
 - (1) um assento ou lugar para cada pessoa com idade igual ou superior a 24 meses;
 - (2) assentos para os membros da tripulação de cabina;
 - (3) um cinto de segurança por lugar e cintos de retenção para crianças, à excepção do especificado no número (4);
 - (4) um cinto de segurança com um arnês em cada lugar de passageiro e cintos de retenção para crianças em aviões com uma MCTOM até 5 700 kg e com uma MOPSC inferior a nove passageiros, após 8 de Abril de 2015;
 - (5) um dispositivo de segurança para crianças (CRD) com idade inferior a 24 meses;
 - (6) um cinto de segurança com arnês que incorpore um dispositivo que segure automaticamente o tronco do ocupante, em caso de rápida desaceleração:
 - i) para cada lugar de tripulante de voo e para qualquer lugar junto ao lugar do piloto;
 - ii) para cada lugar de observador localizado na cabina de pilotagem;
 - (7) um cinto de segurança com arnês nos lugares destinados à tripulação mínima de cabina.
- b) Todos os cintos de segurança com arnês deverão:
 - (1) ter um único ponto de libertação;
 - (2) nos lugares da tripulação de voo, em qualquer lugar junto ao lugar do piloto e nos lugares da tripulação mínima de cabina, incluir duas tiras de ombros e um cinto de segurança susceptíveis de serem usados separadamente.

CAT.IDE.A.210 Sinais de apertar cintos e de proibição de fumar

Os aviões em que os lugares dos passageiros não possam ser vistos a partir do(s) lugar(es) da cabina de pilotagem deverão 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 não é permitido fumar.

CAT.IDE.A.215 Portas e cortinas interiores

Os aviões deverão estar equipados com:

- a) caso tenham uma MOPSC superior a 19 passageiros, uma porta entre a cabina de passageiros e a cabina de pilotagem com a indicação de «Só tripulantes», dispondo de um fecho que não permita a abertura pelos passageiros sem a autorização de um membro da tripulação de voo;
- b) um dispositivo de fácil acesso para abrir todas as portas que separam a cabina de passageiros de outro compartimento onde haja saídas de emergência;
- c) um dispositivo que mantenha na posição de aberta qualquer porta ou cortina que separe a cabina de passageiros de outras áreas cujo acesso seja necessário para se alcançar uma saída de emergência a partir de um lugar de passageiro;
- d) uma indicação em cada porta interna ou adjacente a uma cortina que seja um meio de acesso a uma saída de emergência de passageiros, indicando que deve ser mantida na posição de aberta, durante a descolagem e a aterragem; e
- e) um dispositivo que permita a qualquer membro da tripulação abrir qualquer porta que esteja normalmente acessível aos passageiros e que possa ser fechada por estes.

CAT.IDE.A.220 Estojos de primeiros socorros

- a) Qualquer avião deverá estar equipado com um estojo de primeiros socorros, em conformidade com o Quadro 1.

Quadro 5: Número de estojos de primeiros socorros necessários

Número de lugares para passageiros	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 deverão:

- (1) estar permanentemente acessíveis; e
- (2) ser renovados regularmente.

CAT.IDE.A.225 Estojo de emergência médica

- a) Os aviões com uma MOPSC superior a 30 lugares deverão estar equipados com um estojo de emergência médica, se qualquer ponto da rota planeada se encontrar a mais de 60 minutos de voo, à velocidade de cruzeiro, de um aeródromo em que se presuma existir assistência médica qualificada.
- b) O comandante deverá assegurar-se de que quaisquer drogas ou medicamentos só são administrados por pessoal devidamente qualificado.
- c) O estojo de emergência médica referido na alínea a) deverá 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.220 Oxigénio de emergência

- a) Os aviões pressurizados operados a altitudes acima de 25 000 pés e que obriguem à presença de um membro de tripulação de cabina deverão estar equipados com oxigénio não diluído para os passageiros que, por razões fisiológicas, possam necessitar de oxigénio na sequência de uma despressurização da cabina.
- b) A quantidade de oxigénio indicada na alínea a) deverá ser calculada utilizando-se a razão média de fluxo de, pelo menos, três litros isento de humidade e à pressão e temperatura normal (STPD)/minuto/por pessoa. A quantidade de oxigénio deverá ser suficiente para o resto do voo após a despressurização da cabina, a altitudes da cabina superiores a 8 000 pés, mas não superiores a 15 000 pés, para pelo menos 2 % dos passageiros transportados, mas em caso algum para menos do que uma pessoa.
- c) Deverá existir um número suficiente de unidades de fornecimento, e em caso algum menos de duas, com a possibilidade de a tripulação de cabina as utilizar também.
- d) O equipamento de oxigénio de emergência deverá ser capaz de gerar um fluxo de, pelo menos, quatro litros por minuto, STPD.

CAT.IDE.A.235 Oxigénio suplementar — aviões pressurizados

- a) Os aviões pressurizados operados acima de 10 000 pés deverão dispor a bordo de equipamento de oxigénio suplementar, com capacidade de armazenar e dispensar as quantidades de oxigénio necessárias, conforme estabelecido no Quadro 1.
- b) Os aviões pressurizados destinados a serem operados a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés deverão estar equipados com:
 - (1) máscaras de aplicação rápida para serem utilizadas pelos tripulantes de voo;
 - (2) um número suficiente de máscaras e saídas de oxigénio ou unidades portáteis com máscaras igualmente distribuídas pela cabina, para assegurar a disponibilidade de oxigénio imediata a cada membro da tripulação de cabina;

- (3) uma unidade de abastecimento de oxigénio ligada aos terminais de fornecimento de oxigénio à disposição imediata de cada membro da tripulação de cabina, de cada tripulante adicional e de cada ocupante, 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 após 8 de Novembro de 1998, destinados a serem operados a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés ou que, se operados a uma altitude igual ou inferior a 25 000 pés, não possam descer com segurança, num intervalo de quatro minutos, para uma altitude de 13 000 pés, as unidades de abastecimento de oxigénio referidas na alínea b), n.º 3, deverão ser automaticamente disponibilizadas.
 - d) O número total de unidades de fornecimento e de saídas referidas na alínea b), n.º 3, deverá exceder o número de lugares, pelo menos, em 10 %. As unidades suplementares deverão ser distribuídas uniformemente pela cabina de passageiros.
 - e) Salvaguardando a alínea a), os requisitos de fornecimento de oxigénio aplicáveis à tripulação de cabina, à tripulação adicional e aos passageiros, no caso de aviões não certificados para operações acima de 25 000 pés, poderão ser reduzidos para a duração total do voo, entre altitudes de pressão de 10 000 pés e 13 000 pés, para todos os membros da tripulação de cabina necessários 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.
 - f) O fornecimento mínimo necessário indicado no Quadro 1, rubrica 1, item b)(1), e rubrica 2, é a quantidade de oxigénio necessária para uma razão constante de descida da altitude de operação máxima certificada do avião a 10 000 pés em 10 minutos seguida de 20 minutos a 10 000 pés.
 - g) O fornecimento mínimo necessário indicado no Quadro 1, rubrica 1, item b)(2), é a quantidade de oxigénio necessária para uma razão constante de descida da altitude de operação máxima certificada do avião a 10 000 pés em 10 minutos seguida de 110 minutos a 10 000 pés.
 - h) O fornecimento mínimo necessário indicado no Quadro 1, rubrica 3, é a quantidade de oxigénio necessária para uma razão constante de descida da altitude de operação máxima certificada do avião a 15 000 pés em 10 minutos.

Quadro 6: Requisitos mínimos de oxigénio para aviões pressurizados

Fornecimento para:	Duração e altitude de pressão de cabina
1) Ocupantes dos lugares da cabina de pilotagem em serviço	a) Duração completa do voo quando a altitude de pressão de cabina for superior a 13 000 pés. b) Tempo de voo remanescente quando a altitude de pressão da cabina exceder 10 000 pés mas não exceder 13 000 pés depois dos primeiros 30 minutos nessas altitudes, mas em caso algum inferior a: (1) 30 minutos para aviões certificados para voarem a altitudes não superiores a 25 000 pés; e (2) 2 horas para aviões certificados para voarem a altitudes superiores a 25 000 pés.
2) Membros da tripulação de cabina necessários	a) Duração completa do voo quando a altitude de pressão de cabina for superior a 13 000 pés, mas não inferior a 30 minutos. b) Tempo de voo remanescente quando a altitude de pressão da cabina exceder 10 000 pés mas não exceder 13 000 pés depois dos primeiros 30 minutos nessas altitudes.
3) 100 % dos passageiros *	Duração completa do voo quando a altitude de pressão de cabina for superior a 15 000 pés, mas em caso algum inferior a 10 minutos.
4) 30 % dos passageiros *	Duração completa do voo quando a altitude de pressão de cabina for superior a 14 000 pés mas não exceder 15 000 pés.
5) 10 % dos passageiros *	Tempo de voo remanescente quando a altitude de pressão da cabina exceder 10 000 pés mas não exceder 14 000 pés depois dos primeiros 30 minutos nessas altitudes.

* Para efeitos do Quadro 1, o termo «passageiros» refere-se aos passageiros efectivamente transportados, incluindo crianças com menos de 24 meses.

CAT.IDE.A.240 Oxigénio suplementar — aviões não pressurizados

Os aviões não pressurizados operados acima de 10 000 pés deverão dispor a bordo de equipamento de oxigénio suplementar, com capacidade de armazenar e dispensar as quantidades de oxigénio necessárias, conforme estabelecido no Quadro 1.

Quadro 7: Requisitos mínimos de oxigénio para aviões não pressurizados

Fornecimento para:	Duração e altitude de pressão de cabina
1) Ocupantes dos lugares da cabina de pilotagem em serviço e tripulantes de assistência à tripulação de voo	Duração completa do voo a altitudes de pressão superiores a 10 000 pés.
2) Membros da tripulação de cabina necessários	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 superiores a 10 000 pés mas não excedendo 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 superiores a 10 000 pés mas não excedendo 13 000 pés.

* Para efeitos do Quadro 1, o termo «passageiros» refere-se aos passageiros efectivamente transportados, incluindo crianças com menos de 24 meses.

CAT.IDE.A.245 Equipamento de protecção respiratória da tripulação

- a) Todos os aviões pressurizados e os aviões não pressurizados com uma MCTOM superior a 5 700 kg ou que tenham uma MOPSC superior a 19 passageiros deverão dispor de equipamento de protecção respiratória (PBE) para proteger os olhos, o nariz e a boca e para fornecer, durante um período mínimo de 15 minutos:
 - (1) oxigénio para cada tripulante de voo durante o desempenho das suas funções na cabina de pilotagem;
 - (2) gás respiratório para cada membro da tripulação de cabina necessário, junto ao respectivo posto de trabalho;
 - (3) gás respiratório proveniente de um PBE portátil para um membro da tripulação de voo, junto ao respectivo posto de trabalho, no caso de 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 deverá estar instalado na cabina de pilotagem e ser de fácil acesso para uso imediato por cada membro necessário da tripulação de voo no respectivo posto de trabalho.
- c) O equipamento PBE destinado à tripulação de cabina deverá estar instalado junto do posto de trabalho de cada membro da tripulação de cabina necessário.
- d) Os aviões deverão dispor de equipamento PBE portátil suplementar, instalado junto dos extintores estipulados na CAT.IDE.A.250, ou da entrada do compartimento de carga, nos casos em que o extintor se encontre situado nesse compartimento.

- e) Durante a sua utilização, o PBE não deverá impedir a utilização dos meios de comunicação referidos nas normas CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 e CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Extintores portáteis

- a) Qualquer avião deverá estar equipado com, pelo menos, um extintor portátil localizado na cabina de pilotagem.
- b) Pelo menos um extintor portátil deverá estar localizado ou facilmente acessível para utilização em cada copa («galley») fora do compartimento principal de passageiros.
- c) Pelo menos um extintor portátil deverá estar disponível para utilização em cada compartimento de carga ou bagagem de classe A ou B e em cada compartimento de carga de classe E, que seja acessível aos tripulantes durante o voo.
- d) O tipo e a quantidade de agentes extintores deverão 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 deverão estar equipados com, pelo menos, um número de extintores portáteis conforme com o Quadro 1, convenientemente localizados para permitir um fácil acesso no compartimento de passageiros.

Quadro 8: Número de extintores 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
A partir de 601	8

CAT.IDE.A.255 Machados e pés-de-cabra

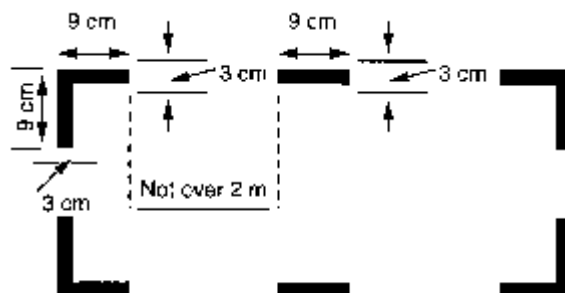
- a) Qualquer avião cuja MCTOM seja superior a 5 700 Kg ou cuja MOPSC seja superior a nove passageiros deverá estar equipado com, pelo menos, um machado e um pé-de-cabra, localizados na cabina de pilotagem.
- b) Se a MOPSC for superior a 200 passageiros, deverá existir a bordo um machado ou um pé-de-cabra suplementar na parte mais posterior da área das copas.

- c) Os machados e pés-de-cabra localizados no compartimento dos passageiros não deverão ser visíveis pelos passageiros.

CAT.IDE.A.260 Sinalização de pontos de abertura na fuselagem

Se existirem áreas na fuselagem do avião identificadas para a entrada de equipes de salvamento numa situação de emergência, essas áreas deverão estar assinaladas como indicado na Figura 1.

Figura 1: Sinalização de pontos de abertura na fuselagem



CAT.IDE.A.265 Meios para evacuação de emergência

- a) Qualquer avião com saídas de emergência dos passageiros, em que as alturas estejam mais de 1,83 m (6 pés) acima do nível do chão deverá estar equipado com equipamento ou dispositivos em todas as saídas de forma a auxiliar os passageiros e os membros da tripulação a descer para o chão em segurança, em caso de emergência.
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), tal equipamento ou dispositivos não são necessários nas saídas sobre as asas, se o ponto indicado na estrutura do avião para a saída de emergência estiver a uma altura inferior a 1,83 metros a contar do chão, com o avião no solo, o trem de aterragem descido e os «flaps» na posição de aterragem ou descolagem, prevalecendo a altura superior.
- c) Em aviões que devam ter uma saída separada de emergência para a tripulação de voo e nos quais o ponto mais baixo da saída de emergência fique a uma altura superior a 1,83 metros acima do chão, deverá haver um dispositivo para auxiliar todos os membros da tripulação a alcançar o chão com segurança, em caso de emergência.
- d) As alturas indicadas nas alíneas a) e c) serão 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 foi emitido depois de 31 de Março de 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafones

Os aviões com uma MOPSC superior a 60 passageiros e transportando um ou mais passageiros deverão estar equipados com megafones portáteis, operados a pilhas, facilmente acessíveis para uso da tripulação durante uma evacuação de emergência, nas seguintes proporções:

- a) Para cada compartimento de passageiros:

Quadro 9: Número de megafones

Capacidade aprovada de passageiros	Número de megafones necessário
61 a 99	1
A partir de 100	2

- b) Para aviões com mais do que um compartimento de passageiros, é necessário, pelo menos, um megafone, assim como quando a capacidade total é superior a 60 passageiros.

CAT.IDE.A.275 Iluminação e marcações de emergência

- a) Qualquer avião com uma MOPSC superior a nove passageiros deverá estar equipado com um sistema de iluminação de emergência com gerador independente para facilitar a evacuação do avião.
- b) No caso dos aviões com uma MOPSC superior a 19 passageiros, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deverá 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) para aviões cujo pedido de certificado de tipo ou outro equivalente tenha dado entrada antes de 1 de Maio de 1972, e durante a realização de voos nocturnos, luzes exteriores de emergência em todas as saídas localizadas sobre as asas e nas saídas em que são necessários meios de assistência na descida;
 - (5) para aviões cujo pedido de certificado de tipo ou outro equivalente tenha dado entrada após 30 de Abril de 1972, e durante a realização de voos nocturnos, luzes exteriores de emergência em todas as saídas de emergência dos passageiros; e
 - (6) para aviões cujo primeiro certificado de tipo tenha sido emitido em 31 de Dezembro de 1957 ou posteriormente, um sistema junto ao chão de sinalização do caminho até à saída de emergência, no(s) compartimento(s) de passageiros.
- c) No caso de se tratar de aviões com uma MOPSC até 19 passageiros e que possuam um certificado de tipo ao abrigo das normas de aeronavegabilidade da Agência, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deverá incluir o equipamento referido na alínea b), n.^{os} 1 a 3.
- d) No caso de se tratar de aviões com uma MOPSC até 19 passageiros e que não possuam um certificado ao abrigo das normas de aeronavegabilidade da Agência, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deverá incluir o equipamento referido na alínea b), n.º 1.
- e) Os aviões com uma MOPSC igual ou inferior a 9 passageiros, e que efectuem operações nocturnas, deverão estar equipados com uma fonte de iluminação geral da cabina para facilitar a evacuação do avião.

CAT.IDE.A.280 Transmissor localizador de emergência (ELT)

- a) Os aviões com uma MOPSC superior a 19 passageiros deverão estar equipados com, no mínimo:
 - (1) dois ELT, um dos quais deverá ser automático para aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido após 1 de Julho de 2008; ou
 - (2) um ELT automático ou dois ELT de qualquer tipo, no caso de aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido até 1 de Julho de 2008, inclusive.
- b) Os aviões com uma MOPSC igual ou inferior a 19 passageiros deverão estar equipados com, no mínimo:
 - (1) um ELT automático para aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido após 1 de Julho de 2008; ou
 - (2) um ELT de qualquer tipo, no caso de aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido até 1 de Julho de 2008, inclusive.
- (c) Qualquer tipo de ELT deverá ser capaz de transmitir simultaneamente em 121,5 MHz e 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Voos sobre a água

- a) Os seguintes aviões deverão estar equipados com um colete salva-vidas para cada uma das pessoas a bordo ou por equipamento equivalente de flutuação para cada criança a bordo com menos de 24 meses, arrumados numa posição facilmente acessível a partir do lugar ou assento da pessoa a quem se destinam:
 - (1) aviões terrestres operados sobre a água a uma distância de terra superior a 50 milhas náuticas, ou que descolem ou aterrem num aeródromo cuja trajectória de descolagem ou de aproximação esteja disposta sobre a água e que implique um risco de amargem; e
 - (2) hidroaviões operados sobre água.
- b) Todos os coletes salva-vidas ou equipamentos individuais de flutuação equivalentes deverão estar munidos de iluminação eléctrica para facilitar a localização das pessoas.
- (c) Os hidroaviões operados sobre água deverão estar equipados com:
 - (1) uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e a manobra 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 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, prevalecendo o menor, para aviões com capacidade de prosseguir o voo para um aeródromo perante a ocorrência de uma falha do(s) motor(es) crítico(s) em qualquer ponto ao longo da rota ou das diversões planeadas; ou
 - (2) 30 minutos à velocidade de cruzeiro ou 100 milhas náuticas, prevalecendo o menor, para todos os outros aviões,

deverão estar equipados com os dispositivos especificados na alínea e).

- e) Os aviões conformes com a alínea d) deverão estar munidos do seguinte equipamento:
- (1) 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 de dimensão suficiente para acomodar todos os sobreviventes em caso de perda de um dos barcos salva-vidas de maior capacidade;
 - (2) uma luz de localização de sobreviventes em cada barco salva-vidas;
 - (3) equipamento de salvação, incluindo meios de sobrevivência, conforme apropriado ao voo em questão; e
 - (4) pelo menos dois ELT (ELT(S)).

CAT.IDE.A.305 Equipamento de sobrevivência

- a) Qualquer avião operado sobre áreas onde os procedimentos de busca e salvamento seriam especialmente difíceis de executar deverá estar equipado 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 a percorrer, tendo em conta o número de pessoas a bordo.
- b) O equipamento suplementar de sobrevivência especificado em a)(3) não necessita de ser transportado quando o avião:
- (1) permanecer 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, para aviões com capacidade de prosseguir o voo para um aeródromo perante a ocorrência de uma falha do(s) motor(es) crítico(s) em qualquer ponto ao longo da rota ou das diversões planeadas; ou
 - ii) 30 minutos à velocidade de cruzeiro para todos os outros aviões,ou
 - (2) permanecer a uma distância não superior a 90 minutos à velocidade de cruzeiro de uma área adequada para efectuar uma aterragem de emergência, no caso de aviões certificados ao abrigo das normas de aeronavegabilidade aplicáveis.

CAT.IDE.A.325 Auscultadores

- a) Todo e qualquer avião deverá dispor de auscultadores com microfone regulável, laringofone ou outro dispositivo equivalente em número suficiente para cada membro da tripulação de voo, instalado nos respectivos postos da cabina de pilotagem.
- b) Os aviões operados em IFR ou durante a noite deverão estar equipados com um botão de transmissão no controlo manual de voo longitudinal e de inclinação de cada membro da tripulação de voo necessário.

CAT.IDE.A.330 Equipamento de radiocomunicações

- a) Os aviões deverão estar equipados com o equipamento de radiocomunicações exigido pelos requisitos relativos ao espaço aéreo.
- b) O equipamento de radiocomunicações deverá poder assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Painel audio-selector

Qualquer avião operado em IFR deverá estar equipado com um painel audio-selector acessível a partir de cada posto dos membros necessários da tripulação de voo.

CAT.IDE.A.340 Equipamento de rádio para operações VFR em rotas navegadas por referências visuais terrestres

Todo e qualquer avião que opere em VFR em rotas susceptíveis de serem navegadas por referências visuais terrestres deverá dispor do equipamento de radiocomunicações necessário, em condições normais de propagação das ondas de rádio, para efectuar o seguinte:

- a) comunicar com as estações de terra apropriadas;
- b) comunicar com as estações de ATC apropriadas, a partir de qualquer ponto no espaço aéreo controlado, dentro do qual se pretende efectuar os voos; e
- c) receber informação meteorológica.

CAT.IDE.A.345 Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres

- a) Os aviões operados em IFR ou em VFR em rotas que não possam ser navegadas por referências visuais terrestres deverão estar munidos de equipamento de radiocomunicações e navegação em conformidade com os requisitos relativos ao espaço aéreo aplicáveis.
- b) O equipamento de radiocomunicações deverá incluir, no mínimo, dois sistemas independentes de radiocomunicações necessários, em condições normais de operação, para comunicar com a estação de terra pertinente a partir de qualquer ponto da rota, incluindo diversões.
- c) Sem prejuízo do disposto na alínea b), os aviões utilizados em operações de pequeno curso no espaço aéreo NAT MNPS (especificações de desempenho mínimo de navegação) sem travessia do Atlântico Norte deverão estar equipados com, pelo menos, um sistema de comunicação de longo alcance se estiverem publicados procedimentos de comunicação alternativos para o espaço aéreo em causa.
- d) Os aviões deverão 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 permitirá uma navegação segura em conformidade com o plano de voo.
- e) Os aviões utilizados em voos destinados a uma aterragem em IMC deverão dispor de equipamento adequado capaz de fornecer orientação até um ponto que permita uma aterragem visual em cada aeródromo onde se preveja a aterragem em IMC e em qualquer aeródromo alternativo designado.

CAT.IDE.A.350 Equipamento de transponder

Todo e qualquer avião deverá estar equipado com um transponder de radar de vigilância secundária (SSR) que indique a altitude de pressão e com qualquer outra capacidade de transponder SSR necessária para a rota do voo.

CAT.IDE.A.355 Gestão electrónica de dados de navegação

- a) O operador só deverá utilizar produtos de dados de navegação electrónicos 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 electrónicos suportem uma aplicação de navegação necessária para uma operação que necessite de uma aprovação conforme a Parte-SPA, o operador deverá 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 deverá levar a cabo uma monitorização contínua da integridade dos processos e dos produtos, seja directamente, seja através do controlo da conformidade dos prestadores de serviços.
- d) O operador aplicará procedimentos que garantem a distribuição e inserção em tempo oportuno dos dados de navegação electrónicos vigentes e inalterados em todos os aviões que o necessitem.

Secção 2 — Helicópteros

CAT.IDE.H.100 Instrumentos e equipamento — generalidades

- a) Os instrumentos e equipamentos cuja presença é exigida na presente Parte deverão ser aprovados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003, à excepção dos seguintes itens:
- (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 segurança para crianças.
- c) Os instrumentos e equipamentos cuja presença não é exigida pela presente Parte e que não necessitam de aprovação nos termos do Regulamento (CE) n.º 1702/2003, mas que, ainda assim, são transportados a bordo, deverão cumprir os seguintes requisitos:
- (1) a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios não será utilizada pela tripulação de voo para efeitos de cumprimento do Anexo I do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ou das disposições da CAT.IDE.H.330, da CAT.IDE.H.335, da CAT.IDE.H.340 e da CAT.IDE.H.345; e
 - (2) os instrumentos e equipamentos não deverão afectar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.
- d) Se o equipamento for destinado a ser usado por um tripulante de voo, no seu posto durante o voo, deverá poder ser operado a partir do posto desse tripulante. Quando um único artigo do equipamento tiver de ser operado por mais do que um tripulante de voo, deverá ser instalado de modo a que a sua operação possa ser imediata a partir de qualquer posto de tripulante em que o equipamento deva ser operado.
- e) Os instrumentos que são utilizados por um membro da tripulação de voo deverão estar dispostos de forma a que as suas indicações sejam claramente visíveis para o tripulante no seu posto, com um desvio mínimo praticável a partir da sua posição e linha de visão, normalmente assumidas ao olhar em frente, ao longo da trajectória.
- f) Todo o equipamento de emergência obrigatório deverá estar acessível para uso imediato.

CAT.IDE.H.105 Equipamento mínimo para o voo

Um voo não deverá ser iniciado caso algum dos instrumentos, equipamentos ou funções do helicóptero que devam ser utilizados durante o voo se encontre inoperacional ou em falta, a menos que:

- a) o helicóptero seja operado em conformidade com a MEL do operador; ou

- b) o operador tenha obtido a aprovação da autoridade competente para operar o helicóptero de acordo com as limitações da MMEL.

CAT.IDE.H.115 Luzes

- a) Todos os helicópteros operados em condições diurnas VFR deverão estar equipados com um sistema de luzes anticolisão.
- b) Todos os helicópteros operados em condições nocturnas IFR deverão, além do disposto na alínea a), estar equipados com:
 - (1) iluminação gerada pelo sistema eléctrico do helicóptero para iluminar adequadamente todos os instrumentos e equipamentos essenciais à segurança operacional do helicóptero;
 - (2) iluminação gerada pelo sistema eléctrico do helicóptero para iluminar todos os locais destinados aos passageiros;
 - (3) uma lanterna para cada membro da tripulação, de fácil acesso quando sentados nos seus lugares;
 - (4) luzes de navegação e de posição;
 - (5) duas luzes de aterragem, das quais pelo menos, uma regulável em voo, de forma a iluminar o terreno em frente e por baixo do helicóptero e o terreno de ambos os lados do helicóptero; e
 - (6) luzes que cumpram as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, se se tratar de um helicóptero anfíbio.

CAT.IDE.H.125 Operações diurnas em VFR — instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado

Os helicópteros operados durante o dia de acordo com as VFR deverão estar equipados com o seguinte equipamento, disponível no lugar do piloto:

- a) Um dispositivo de medição e indicação de:
 - (1) orientação magnética;
 - (2) tempo em horas, minutos e segundos;
 - (3) altitude de pressão;
 - (4) velocidade do ar;
 - (5) velocidade vertical;
 - (6) o deslizamento.
- b) Um dispositivo de indicação de:
 - (1) temperatura no exterior; e
 - (2) alimentação deficitária dos instrumentos de voo.
- c) Sempre que sejam necessários dois pilotos, o lugar do segundo piloto deverá dispor de instrumentos separados que indiquem:
 - (1) a altitude de pressão;

- (2) a velocidade do ar;
 - (3) a velocidade vertical; e
 - (4) o deslizamento.
- d) Os helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg ou qualquer helicóptero quando operar sobre a água, sem contacto visual com o solo ou quando a visibilidade for inferior a 1 500 m, deverão estar equipados com instrumentos que permitam medir e indicar:
- (1) a atitude; e
 - (2) a direcção.
- e) Um equipamento destinado a evitar o mau funcionamento dos sistemas indicadores de velocidade do ar provocado pela condensação ou formação de gelo em helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg ou com uma MOPSC superior a nove passageiros.

CAT.IDE.H.130 Operações nocturnas ou em IFR — instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado

Os helicópteros operados de acordo com as IFR ou, durante a noite, com as VFR deverão estar equipados com o seguinte equipamento, disponível no lugar do piloto:

- a) Um dispositivo de medição e indicação de:
- (1) orientação magnética;
 - (2) tempo em horas, minutos e segundos;
 - (3) velocidade do ar;
 - (4) velocidade vertical;
 - (5) deslizamento;
 - (6) atitude; e
 - (7) direcção estabilizada.
- b) Dois dispositivos de medição e indicação da altitude de pressão. Em operações nocturnas VFR com um único piloto, um dos altímetros de pressão poderá ser substituído por um rádio-altímetro.
- c) Um dispositivo de indicação de:
- (1) temperatura no exterior;
 - (2) alimentação deficitária dos instrumentos de voo.
- d) Um dispositivo para prevenir o mau funcionamento dos indicadores de velocidade do ar, exigidos na alínea a) (3), e na alínea h) (2), devido a condensação ou formação de gelo.
- e) Um sistema de aviso à tripulação de voo em caso de falha dos dispositivos exigidos na alínea d) para os helicópteros:
- (1) cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Agosto de 1999 ou posteriormente; ou
 - (2) cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de Agosto de 1999 e que tenham uma MCTOM superior a 3 175 kg e uma MOPSC superior a nove passageiros.

- f) Um dispositivo suplementar de medição e indicação de atitude que:
- (1) seja continuamente alimentado durante uma operação normal e, em caso de falha total do sistema normal do gerador eléctrico, seja alimentado a partir de uma fonte independente desse sistema;
 - (2) opere independentemente de qualquer outro sistema de medição e indicação de atitude;
 - (3) possa ser usado a partir de qualquer posto de piloto;
 - (4) esteja automaticamente operacional depois de uma falha total do sistema normal do gerador eléctrico; e
 - (5) ofereça 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 offshore, prevalecendo a distância maior, depois de ocorrer uma falha total do sistema normal de gerador eléctrico, considerando outras cargas sobre o fornecimento de energia de emergência e os procedimentos operacionais;
 - (6) seja adequadamente iluminado durante todas as fases da operação; e
 - (7) esteja associado a um sistema que alerte a tripulação de voo para o facto de o indicador estar a operar com energia própria, 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) Sempre que sejam necessários dois pilotos, o lugar do segundo piloto deverá dispor de instrumentos separados que indiquem:
- (1) a altitude de pressão;
 - (2) a velocidade do ar;
 - (3) a velocidade vertical;
 - (4) o deslizamento;
 - (5) a atitude; e
 - (6) a direcção estabilizada.
- i) Nas operações em IFR, deverá existir uma prancheta de cartas ou mapas numa posição de fácil leitura, que se possa iluminar durante as operações nocturnas.

CAT.IDE.H.135 Equipamento adicional para operações com um único piloto em IFR

Os helicópteros que efectuem operações IFR com um só piloto deverão estar equipados com um piloto automático com, pelo menos, um modo de direcção e um controlo de altitude.

CAT.IDE.H.145 Rádio-altímetros

- a) Os helicópteros que operem sobre a água deverão estar equipados com um rádio-altímetro capaz de emitir um aviso sonoro quando a altitude de voo for inferior a um determinado valor e um aviso visual quando atingir uma altura determinada pelo piloto, sempre que o voo seja realizado nas seguintes condições:
- (1) sem contacto visual com a superfície;

- (2) com visibilidade inferior a 1 500 m;
- (3) à noite; ou
- (4) a uma distância de terra superior a 3 minutos em velocidade de cruzeiro normal.

CAT.IDE.H.160 Equipamento de detecção de condições climatéricas em voo

Os helicópteros com uma MOPSC superior a nove passageiros e operados em IFR ou durante a noite deverão estar equipados com equipamento de detecção de condições climatéricas em voo sempre que os boletins meteorológicos prevejam, na rota a percorrer, a ocorrência de trovoadas ou outras condições meteorológicas potencialmente perigosas, detectáveis através do referido equipamento de detecção.

CAT.IDE.H.165 Equipamento adicional para operações nocturnas em condições de formação de gelo

- a) Os helicópteros que operem em condições reais ou previstas de formação de gelo durante a noite deverão estar equipados com meios de iluminação ou detecção da formação de gelo.
- b) Qualquer iluminação que se utilize não deverá causar reflexo ou encandeamto susceptível de perturbar a tripulação de voo no exercício das suas funções.

CAT.IDE.H.170 Sistema de comunicação da tripulação de voo por interfone

Os helicópteros operados por mais de um tripulante de voo deverão estar equipados com um sistema de comunicação por interfones, incluindo auscultadores e microfones para utilização por todos os membros da tripulação de voo.

CAT.IDE.H.175 Sistema de comunicação da tripulação por interfone

Os helicópteros deverão estar equipados com um sistema de comunicação da tripulação por interfone quando transportarem um tripulante não pertencente à tripulação de voo.

CAT.IDE.H.180 Sistema de comunicação com os passageiros

- a) Os helicópteros com uma MOPSC superior a 9 passageiros deverão estar equipados com um sistema de comunicação com os passageiros, a menos que:
 - (1) no caso de helicópteros com uma MOPSC superior a 9 e inferior a 20 passageiros:
 - i) tenham sido concebidos com uma divisória entre o piloto e os passageiros; e
 - ii) o operador demonstre que, em voo, a voz do piloto é audível e inteligível a partir de todos os lugares dos passageiros.

CAT.IDE.H.185 Gravador de voz da cabina de pilotagem

- a) Os helicópteros descritos infra deverão estar equipados com um gravador de voz na 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 e detentores de um CofA individual emitido pela primeira vez em 1 de Janeiro de 1987 ou posteriormente.

- b) O CVR deverá ter capacidade para guardar a informação gravada durante, pelo menos:
- (1) as duas últimas horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), n.ºs 1 e 2, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Janeiro de 2016 ou posteriormente;
 - (2) a última hora de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), n.º 1, cujo primeiro CofA individual 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), n.º 1, cujo primeiro CofA individual 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), n.º 2, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de Janeiro de 2016.
- c) O CVR deverá gravar com referência a uma determinada escala de tempo:
- (1) comunicações de voz transmitidas ou recebidas através do equipamento de radiocomunicações da cabina de pilotagem;
 - (2) comunicações de voz de tripulantes de voo, utilizando o sistema de interfonia e de comunicação com os passageiros, se instalado;
 - (3) o ambiente audível da cabina de pilotagem, incluindo sem interrupção:
 - i) para os helicópteros cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Agosto de 1999 ou posteriormente, os sinais áudio recebidos de cada microfone utilizado;
 - ii) para os helicópteros cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de Agosto de 1999, os sinais áudio recebidos de cada microfone utilizado, quando possível;
 - e
 - (4) vozes ou sinais áudio que identifiquem ajudas de navegação ou de aproximação, recebidas num auscultador ou num altifalante.
- d) O CVR deverá iniciar a gravação antes do início de operação do helicóptero pelos seus próprios meios, devendo continuar a gravar até o voo ter terminado, quando o helicóptero deixa de se movimentar por meios próprios.
- e) Além do disposto na alínea d), no que se refere aos helicópteros referidos na alínea a), n.º 2, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Agosto de 1999 ou posteriormente:
- (1) o CVR deverá iniciar automaticamente a gravação antes do início de operação do helicóptero pelos seus próprios meios, devendo continuar a gravar até o voo ter terminado, quando o helicóptero deixa de se movimentar por meios próprios.
 - (2) dependendo da disponibilidade de energia eléctrica, o CVR deverá começar a gravação logo que possível, durante as verificações de sistemas na cabina de pilotagem, antes do início do voo, até ao momento de realização das verificações da cabina de pilotagem, imediatamente após a paragem dos motores no final do voo.
- f) O CVR deverá ter um dispositivo que permita a sua localização na água.

CAT.IDE.H.190 Registador de parâmetros de voo

- a) Os seguintes helicópteros deverão estar equipados com um FDR que utilize um método digital de registo e armazenamento de parâmetros e um método que permita a rápida recuperação desses parâmetros:
 - (1) helicópteros com uma MCTOM superior a 3 175 kg e detentores de um CofA individual emitido pela primeira vez em 1 de Agosto de 1999 ou posteriormente; e
 - (2) helicópteros com uma MCTOM superior a 7 000 kg ou com uma MOPSC superior a 9 passageiros e detentores de um CofA individual emitido pela primeira vez entre 1 de Janeiro de 1989 e 1 de Agosto de 1999.
- b) O FDR deverá registar os parâmetros necessários para a determinação precisa:
 - (1) da trajectória de voo, velocidade, atitude, potência do motor, configuração e operação e ter capacidade para guardar os parâmetros registados durante, pelo menos, as últimas 10 horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), n.º 1, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Janeiro de 2016 ou posteriormente;
 - (2) da trajectória de voo, velocidade, atitude, potência do motor e operação e ter capacidade para guardar os parâmetros registados durante, pelo menos, as últimas 8 horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), n.º 1, cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido antes de 1 de Janeiro de 2016; ou
 - (3) da trajectória de voo, velocidade, atitude, potência do motor e operação e ter capacidade para guardar os parâmetros registados durante, pelo menos, as últimas 5 horas de operação, no caso dos helicópteros referidos na alínea a), n.º 2.
- c) Os parâmetros deverão ser obtidos de fontes do helicóptero que permitam estabelecer uma correlação exacta com a informação mostrada à tripulação de voo.
- d) O FDR deverá iniciar automaticamente o registo antes de o helicóptero iniciar a operação pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o helicóptero se imobilizar.
- e) O FDR deverá ter um dispositivo que permita a sua localização na água.

CAT.IDE.H.195 Registador de ligações de dados

- a) Os helicópteros cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 8 de Abril de 2014 ou posteriormente, que tenham capacidade para operar comunicações por ligação de dados e que estejam equipados com um CVR, deverão estar equipados com um registador que registre, se pertinente:
 - (1) mensagens de comunicações por ligação de dados relacionadas com comunicações ATS transmitidas e recebidas pelo helicóptero, incluindo mensagens aplicáveis a:
 - i) iniciação à ligação de dados;
 - ii) comunicação entre o controlador e o piloto;
 - iii) vigilância direccionada;
 - 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 por ligação de dados e guardadas em local separado do helicóptero; e
 - (3) informações sobre a hora e a prioridade das comunicações por ligação de dados, atendendo à configuração do sistema.
- b) O registador deverá utilizar um método digital de registo e armazenamento de parâmetros e informações e um método que permita a rápida recuperação desses parâmetros. O método de registo deverá permitir que os parâmetros correspondam aos parâmetros registados no solo.
 - c) O registador deverá ter capacidade para guardar os parâmetros registados durante, pelo menos, o tempo estabelecido para os CVR na CAT.IDE.H.185.
 - d) O registador deverá ter um dispositivo que permita a sua localização na água.
 - e) Os requisitos aplicáveis ao sistema de início e paragem do registador são os mesmos que os aplicáveis ao sistema de início e paragem do CVR contidos na CAT.IDE.H.185 (d) e (e).

CAT.IDE.H.200 Gravador misto de parâmetros de voo e de voz na cabina de pilotagem

A conformidade com os requisitos CVR e FDR poderá ser garantida mediante o transporte de um gravador misto.

CAT.IDE.H.205 Assentos, cintos de segurança, sistemas de retenção e dispositivos de segurança para crianças

- a) Os helicópteros deverão estar equipados com:
 - (1) um assento ou lugar para cada pessoa com idade igual ou superior a 24 meses;
 - (2) assentos para os membros da tripulação de cabina;
 - (3) um cinto de segurança por lugar e cintos de retenção para crianças;
 - (4) para helicópteros cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em 1 de Agosto de 1999 ou posteriormente, um cinto de segurança com arnês em cada lugar para passageiros a partir dos 24 meses de idade;
 - (5) um dispositivo de segurança para crianças (CRD) com idade inferior a 24 meses;
 - (6) em cada lugar de tripulante de voo, um cinto de segurança com arnês que incorpore um dispositivo que segure automaticamente o tronco do ocupante, em caso de rápida desaceleração; e
 - (7) um cinto de segurança com arnês nos lugares destinados à tripulação mínima de cabina.
- b) Todos os cintos de segurança com arnês deverão:
 - (1) ter um único ponto de libertação;
 - (2) ter duas tiras de ombros e um cinto de segurança susceptíveis de serem usados separadamente.

CAT.IDE.H.210 Sinais de apertar cintos e de proibição de fumar

Os helicópteros em que os lugares dos passageiros não possam ser vistos a partir do(s) lugar(es) da cabina de pilotagem deverão 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 não é permitido fumar.

CAT.IDE.H.220 Estojos de primeiros socorros

- a) Os helicópteros deverão estar equipados com, pelo menos, um estojo de primeiros socorros.
- b) Os estojos de primeiros socorros deverão:
 - (1) estar permanentemente acessíveis; e
 - (2) ser renovados regularmente.

CAT.IDE.H.240 Oxigénio suplementar — helicópteros não pressurizados

Os helicópteros não pressurizados operados acima de 10 000 pés deverão dispor a bordo de equipamento de oxigénio suplementar, com capacidade de armazenar e dispensar as quantidades de oxigénio necessárias, conforme estabelecido nos quadros a seguir expostos.

Quadro 10: Requisitos mínimos de oxigénio para helicópteros complexos não pressurizados

Fornecimento para:	Duração e altitude de pressão de cabina
1) Ocupantes dos lugares da cabina de pilotagem em serviço e tripulantes de assistência à tripulação de voo	Duração completa do voo a altitudes de pressão superiores a 10 000 pés.
2) Membros da tripulação de cabina necessários	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 superiores a 10 000 pés mas não excedendo 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 superiores a 10 000 pés mas não excedendo 13 000 pés.

* Para efeitos do Quadro 1, o termo «passageiros» refere-se aos passageiros efectivamente transportados, incluindo crianças com menos de 24 meses.

Quadro 11: Requisitos mínimos de oxigénio para 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 de assistência à tripulação de voo e tripulantes de cabina necessários	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 superiores a 10 000 pés mas não excedendo 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 superiores a 10 000 pés mas não excedendo 13 000 pés.

* Para efeitos do Quadro 2, o termo «passageiros» refere-se aos passageiros efectivamente transportados, incluindo crianças com menos de 24 meses.

CAT.IDE.H.250 Extintores portáteis

- Qualquer helicóptero deverá estar equipado com, pelo menos, um extintor portátil localizado na cabina de pilotagem.
- Pelo menos um extintor portátil deverá estar localizado ou facilmente acessível para utilização em cada copa («galley») fora do compartimento principal de passageiros.
- Pelo menos um extintor portátil deverá estar disponível para utilização em cada compartimento de carga que esteja acessível aos tripulantes durante o voo.
- O tipo e a quantidade de agentes extintores deverão 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.
- Os helicópteros deverão estar equipados com, pelo menos, um número de extintores portáteis conforme com o Quadro 1, convenientemente localizados para permitir um fácil acesso no compartimento de passageiros.

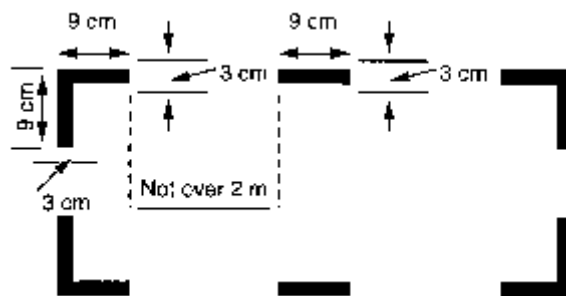
Quadro 12: Número de extintores portáteis

MOPSC	Número de extintores
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3

CAT.IDE.H.260 Sinalização de pontos de abertura na fuselagem

Se existirem áreas na fuselagem do helicóptero identificadas para a entrada de equipas de salvamento numa situação de emergências, essas áreas deverão estar assinaladas como indicado na Figura 1.

Figura 1: Sinalização de pontos de abertura na fuselagem



CAT.IDE.H.270 Megafones

Os helicópteros com uma MOPSC superior a 19 passageiros deverão estar equipados com um megafone portátil, operado a pilhas, facilmente acessível para uso da tripulação durante uma evacuação de emergência.

CAT.IDE.H.275 Iluminação e marcações de emergência

- a) Os helicópteros com uma MOPSC superior a 19 passageiros deverão estar equipados com:
 - (1) um sistema de iluminação de emergência com gerador independente que sirva como fonte de iluminação geral da cabina a fim de facilitar a evacuação do helicóptero; e
 - (2) sinais de marcação e localização de saídas de emergência visíveis à luz do dia ou na escuridão.
- b) Os helicópteros deverão estar equipados com sinais de marcação de saídas de emergência visíveis à luz do dia ou na escuridão quando operados:
 - (1) na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água a uma distância de terra correspondente a mais de 10 minutos de voo a uma velocidade de cruzeiro normal; ou
 - (2) na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água a uma distância de terra correspondente a mais de 3 minutos de voo a uma velocidade de cruzeiro normal.

CAT.IDE.H.280 Transmissor localizador de emergência (ELT)

- a) Os helicópteros deverão estar equipados com, pelo menos, um ELT automático.
- b) Os helicópteros que operem nas classes de desempenho 1 ou 2, utilizados em operações offshore em voos sobre a água em ambiente hostil e a uma distância de terra correspondente a mais de 10 minutos de voo a uma velocidade de cruzeiro normal, deverão estar equipados com um ELT de disponibilização automática (ELT(AD)).
- c) Qualquer tipo de ELT deverá ser capaz de transmitir simultaneamente em 121,5 MHz e 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Coletes salva-vidas

- a) Os helicópteros deverão estar equipados com um colete salva-vidas para cada uma das pessoas a bordo ou por equipamento equivalente de flutuação para cada criança a bordo

com menos de 24 meses, 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 de terra correspondente a mais de 10 minutos de voo a uma velocidade normal de cruzeiro;
 - (2) na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água para além da distância auto-rotacional; ou
 - (3) nas classes de desempenho 2 ou 3 quando efectuem descolagens ou aterragens em aeródromos ou locais de operação cuja trajectória de descolagem ou aproximação esteja sobre a água.
- b) Todos os coletes salva-vidas ou equipamentos individuais de flutuação equivalentes deverão estar munidos de iluminação eléctrica para facilitar a localização das pessoas.

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

Todos os membros da tripulação deverão usar um fato de sobrevivência quando estiverem a operar:

- (a) nas classes de desempenho 1 ou 2 em voos sobre a água em apoio a operações offshore, a uma distância de terra 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 indicarem 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 calculado; ou
- b) na classe de desempenho 3 em voos sobre a água realizados para além da distância auto-rotacional ou da distância de terra necessária para uma aterragem forçada em segurança, sempre que os boletins ou as previsões meteorológicas de que o comandante dispõe indicarem que a temperatura do mar será inferior a 10 °C positivos durante o voo.

CAT.IDE.H.300 Barcos salva-vidas, ELT de sobrevivência e equipamento de sobrevivência para voos extensos sobre a água

- a) Os helicópteros operados:
- (1) na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água a uma distância de terra correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal; ou
 - (2) na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água a uma distância de terra correspondente a mais de 3 minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal, deverão estar equipados com:
 - i) no caso de helicópteros que transportem menos de 12 pessoas, pelo menos, um barco salva-vidas com capacidade não inferior ao número máximo de pessoas a bordo, armazenado de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência;
 - ii) no caso de helicópteros que transportem mais de 11 pessoas, pelo menos, dois barcos salva-vidas que, no seu conjunto, sejam suficientes para transportar todas as pessoas a bordo e com uma capacidade de sobrecarga suficiente para acomodar todos os ocupantes do helicóptero, armazenados de modo a facilitar a sua pronta utilização em caso de emergência;

- iii) pelo menos um ELT de sobrevivência para cada barco salva-vidas obrigatório; e
- iv) equipamento de salvação, incluindo meios de sobrevivência, conforme apropriado ao voo em questão.

CAT.IDE.H.305 Equipamento de sobrevivência

Qualquer helicóptero operado sobre áreas onde os procedimentos de busca e salvamento seriam especialmente difíceis de executar deverá estar equipado 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 percorrer, tendo em conta o número de pessoas a bordo.

CAT.IDE.H.310 Requisitos adicionais aplicáveis a helicópteros que efectuem operações offshore em ambiente marítimo hostil

Os helicópteros utilizados em operações offshore em ambiente marítimo hostil, a uma distância de terra correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro, deverão cumprir os seguintes requisitos:

- a) Quando o boletim ou as previsões meteorológicas de que o comandante dispõe indicarem que a temperatura do mar durante o voo será inferior a 10°C positivos, ou quando o tempo de salvamento previsto exceder o tempo de sobrevivência calculado, ou quando estiver previsto o voo ser realizado à noite, todas as pessoas a bordo deverão usar um fato de sobrevivência;
- b) Todos os barcos salva-vidas transportados de acordo com a norma CAT.IDE.H.300 deverão estar instalados de forma 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;
- c) O helicóptero deverá estar equipado com um sistema de iluminação de emergência com gerador independente que sirva como fonte de iluminação geral da cabina a fim de facilitar a evacuação do helicóptero;
- d) Todas as saídas de emergência, incluindo as saídas de emergência da tripulação, e os respectivos meios de abertura, deverão estar claramente assinalados para guiar os ocupantes que usam as saídas à luz do dia ou no escuro. Essas sinalizações deverão ser concebidas de forma a permanecerem visíveis quando o helicóptero está emborcado e a cabina submersa;
- e) Todas as portas não ejetáveis que estejam designadas como saídas de emergência de amaragem deverão ter um dispositivo para as manter abertas de forma que não interfiram com a evacuação dos ocupantes em todas as condições marítimas até ao máximo exigido para a avaliação das características de amaragem e flutuação;
- f) Todas as portas, janelas ou outras aberturas do compartimento dos passageiros autorizadas para fins de evacuação submarina deverão estar equipadas de forma a poderem ser utilizadas em situações de emergência;

- g) Os coletes salva-vidas deverão ser usados permanentemente, excepto se o passageiro ou o tripulante estiver a usar um fato de sobrevivência integral que preencha o requisito, quer de fato de sobrevivência, quer de colete salva-vidas.

CAT.IDE.H.315 Helicópteros certificados para operações na água — outros equipamentos

Os helicópteros certificados para operações na água deverão estar equipados com:

- a) uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e a manobra do helicóptero na água, proporcionais 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 de classe de desempenho 1 ou 2 utilizados em voos sobre a água em ambiente hostil e a uma distância de terra correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro deverão ser concebidos para amarar, ou estar certificados para amaragem de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade pertinentes.
- b) Os helicópteros deverão ser concebidos para amarar ou estar certificados para amaragem de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade pertinentes ou dispor de equipamento de flutuação de emergência quando operados:
 - (1) na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água em ambiente não hostil e a uma distância de terra 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, excepto no caso de se tratar de helicópteros de serviços de emergência médica (HEMS) que, para minimizar a exposição, efectuem a aterragem ou descolagem num local de operação HEMS situado num ambiente congestionado sobre a água; ou
 - (3) na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água para além da distância de terra necessária para uma aterragem forçada em segurança.

CAT.IDE.H.325 Auscultadores

Sempre que for necessário um sistema de radiocomunicações e/ou radionavegação, o helicóptero deverá dispor de auscultadores com microfone regulável ou equivalente e de um botão de transmissão nos comandos de cada piloto e/ou de cada membro da tripulação no respectivo posto.

CAT.IDE.H.330 Equipamento de radiocomunicações

- a) Os helicópteros deverão estar equipados com o equipamento de radiocomunicações exigido pelos requisitos relativos ao espaço aéreo.
- b) O equipamento de radiocomunicações deverá poder assegurar a comunicação na frequência de emergência aeronáutica 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Painel audio-selector

Qualquer helicóptero operado em IFR deverá estar equipado com um painel audio-selector acessível a partir de cada posto dos membros necessários da tripulação de voo.

CAT.IDE.H.340 Equipamento de rádio para operações VFR em rotas navegadas por referências visuais terrestres

Todo e qualquer helicóptero que opere em VFR em rotas susceptíveis de serem navegadas por referências visuais terrestres deverá dispor do equipamento de radiocomunicações necessário, em condições normais de propagação das ondas de rádio, para efectuar o seguinte:

- a) comunicar com as estações de terra apropriadas;
- b) comunicar com as estações de ATC apropriadas, a partir de qualquer ponto no espaço aéreo controlado, dentro do qual se pretende efectuar 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 terrestres

- a) Os helicópteros operados em IFR ou em VFR em rotas que não possam ser navegadas por referências visuais terrestres deverão estar munidos de equipamento de radiocomunicações e navegação em conformidade com os requisitos relativos ao espaço aéreo aplicáveis.
- b) O equipamento de radiocomunicações deverá incluir, no mínimo, dois sistemas independentes de radiocomunicações necessários, em condições normais de operação, para comunicar com a estação de terra pertinente a partir de qualquer ponto da rota, incluindo diversões.
- c) Os helicópteros deverão 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 permitirá uma navegação segura em conformidade com o plano de voo.
- d) Os helicópteros utilizados em voos destinados a uma aterragem em IMC deverão dispor de equipamento adequado capaz de fornecer orientação até um ponto que permita uma aterragem visual em cada aeródromo onde se preveja a aterragem em IMC e em qualquer aeródromo alternativo designado.

CAT.IDE.H.350 Equipamento de transponder

Todo e qualquer helicóptero deverá estar equipado com um transponder de radar de vigilância secundária (SSR) que indique a altitude de pressão e com qualquer outra capacidade de transponder SSR necessária para a rota do voo.

ANEXO V

Parte-SPA

Subparte A — Requisitos gerais

SPA.GEN.100 Autoridade competente

- a) A autoridade competente responsável pela emissão de uma aprovação específica deverá ser:
- (1) para o operador comercial, a autoridade do Estado-Membro onde o operador possui o seu local de actividade principal; e
 - (2) para o operador não comercial, a autoridade do Estado-Membro onde o operador se encontra estabelecido ou é residente.
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), n.º 2, no que diz respeito aos operadores não comerciais que utilizam aeronaves registadas num país terceiro, os requisitos aplicáveis ao abrigo da presente Parte para a aprovação das operações a seguir indicadas não se aplicarão se as referidas aprovações tiverem sido emitidas por um Estado de registo terceiro;
- (1) Navegação baseada no desempenho (PBN);
 - (2) Especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS);
 - (3) Espaço aéreo com redução da separação vertical mínima (RVSM).

SPA.GEN.105 Pedido de aprovação específica

- a) O requerente de uma primeira emissão de uma aprovação específica deverá fornecer à autoridade competente a documentação exigida na Subparte aplicável, juntamente com as seguintes informações:
- (1) nome, morada e endereço postal do requerente; e
 - (2) uma descrição da operação pretendida.
- b) O operador deverá fornecer documentos à autoridade competente que comprovem:
- (1) o cumprimento dos requisitos da Subparte aplicável; e
 - (2) que os elementos relevantes definidos nos dados de adequação operacional (OSD) estabelecidos ao abrigo da Parte-21 foram levados em conta.
- c) O operador deverá conservar os registos relacionados com as alínea a) e b) pelo menos durante o tempo que durar a operação que obrigou ao pedido de uma aprovação específica ou, se aplicável, em conformidade com a Parte-OR.

SPA.GEN.110 Prerrogativas de um operador que detém uma aprovação específica

O âmbito de actividade que o operador está autorizado a realizar deverá ser documentado e especificado:

- a) para os operadores titulares de um certificado de operador aéreo (AOC), nas especificações operacionais do AOC; e
- b) para todos os outros operadores, na lista de aprovações específicas.

SPA.GEN.115 Alterações a uma aprovação específica

Quando as condições de uma aprovação específica forem afectadas por alterações, o operador deverá fornecer toda a documentação relevante à autoridade competente e obter aprovação prévia para a operação.

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

As aprovações específicas deverão ser emitidas com um período ilimitado e permanecer válidas enquanto o operador cumprir os requisitos aplicáveis à aprovação de que é titular e tiver em conta os elementos relevantes definidos nos OSD estabelecidos em conformidade com a Parte-21.

Subparte B — Operações com navegação baseada no desempenho (PBN)

SPA.PBN.100 Operações PBN

A operação das aeronaves deverá ser exclusivamente reservada aos espaços aéreos designados, ao longo de determinadas rotas ou em conformidade com procedimentos sujeitos a especificações de navegação baseada no desempenho (PBN), e sujeita à detenção de uma aprovação emitida pela autoridade competente para a realização de tais operações. As operações efectuadas no espaço aéreo de navegação regional 5 (RNAV5 (área de navegação básica, B-RNAV)) não exigem aprovação específica.

SPA.PBN.105 Aprovação para operações PBN

Por forma a obter uma aprovação para operações PBN por parte da autoridade competente, o operador deverá fornecer documentos que comprovem que:

- a) é titular do certificado de aeronavegabilidade pertinente do sistema RNAV;
- b) foi criado um programa de formação dirigido aos membros da tripulação envolvidos nas operações em causa;
- c) foram estabelecidos procedimentos operacionais que especificam:
 - (1) o equipamento a transportar, incluindo as respectivas limitações operacionais e as entradas na 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; e
 - (6) a gestão electrónica dos dados de navegação.

Subparte C — Operações com especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operações MNPS

A operação das aeronaves deverá ser exclusivamente reservada aos espaços aéreos designados sujeitos a especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS) conformes com os Procedimentos Suplementares Regionais, onde se encontram estabelecidas as especificações de navegação mínimas, e sujeita à detenção de uma aprovação emitida pela autoridade competente para a realização de tais operações.

SPA.MNPS.105 Aprovação de operações MNPS

Por forma a obter uma aprovação para operações MNPS por parte da autoridade competente, o operador deverá fornecer documentos que comprovem que:

- a) o equipamento de navegação cumpre os requisitos de desempenho aplicáveis;
- b) os visores, indicadores e comandos são visíveis e acessíveis para operação a partir do lugar de qualquer um dos pilotos em serviço;
- c) foi criado um programa de formação dirigido aos membros da tripulação envolvidos nas operações em causa;
- d) foram estabelecidos procedimentos operacionais que especificam:
 - (1) o equipamento a transportar, incluindo as respectivas limitações operacionais e as entradas relevantes na MEL;
 - (2) os requisitos relativos à composição e experiência da tripulação de voo;
 - (3) os procedimentos normais;
 - (4) os procedimentos de contingência, incluindo aqueles especificados pela autoridade responsável pelo espaço aéreo em causa; e
 - (5) a monitorização e comunicação de incidentes.

Subparte D — Operações no espaço aéreo com redução da separação vertical mínima (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operações RVSM

As aeronaves só poderão ser operadas em espaços aéreos designados onde é aplicada uma separação vertical mínima de 300 m (1 000 pés) entre o nível de voo (FL) 290 e o FL 400, inclusive, se o operador for titular de uma aprovação emitida pela autoridade competente para a realização de tais operações.

SPA.RVSM.105 Aprovações de operações RVSM

Por forma a obter uma aprovação para operações RVSM por parte da autoridade competente, o operador deverá fornecer documentos que comprovem 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 criado um programa de formação dirigido aos membros da tripulação envolvidos nas operações em causa;
- d) foram estabelecidos procedimentos operacionais que especificam:
 - (1) o equipamento a transportar, incluindo as respectivas limitações operacionais e as entradas relevantes na MEL;
 - (2) os requisitos relativos à composição e experiência da tripulação de voo;
 - (3) o plano de voo;
 - (4) os procedimentos a realizar antes do voo;
 - (5) os procedimentos a realizar antes da entrada no espaço aéreo RVSM;
 - (6) os procedimentos a realizar durante o voo;
 - (7) os procedimentos a realizar após o voo;
 - (8) a comunicação de incidentes; e
 - (9) os procedimentos regionais específicos de operação.

SPA.RVSM.110 Requisitos aplicáveis a equipamentos RVSM

As aeronaves utilizadas em operações realizadas em espaços aéreos RVSM deverão estar equipadas com:

- a) dois sistemas independentes de medição de altitude;
- b) um sistema de aviso de altitude;
- c) um sistema de controlo de altitude automático; e

- d) equipamento transponder SSR secundário munido de um sistema de comunicação da altitude, que pode ser ligado ao sistema de medição de altitude utilizado para manter a altitude.

SPA.RVSM.115 Erros de manutenção de altura RVSM

- a) O operador deverá elaborar um relatório das ocorrências registadas ou comunicadas referentes a erros de manutenção de altura que tenham tido natureza operacional ou tenham sido provocados pelo mau funcionamento de equipamentos da aeronave, se os mesmos forem iguais ou superiores:
 - (1) a um erro vertical total (TVE) de ± 90 m (± 300 pés);
 - (2) a um erro do sistema de altimetria (ASE) de ± 75 m (± 245 pés); e
 - (3) a um desvio da altitude designada (AAD) de ± 90 m (± 300 pés).
- (b) Os relatórios das ocorrências deverão ser enviados à autoridade competente no prazo máximo de 72 horas. Os mesmos deverão incluir uma análise inicial dos factores causais e uma descrição das medidas adoptadas para evitar a repetição das ocorrências.
- c) Após o registo ou recepção de erros de manutenção de altura, o operador deverá tomar providências imediatas para rectificar as condições que deram origem ao 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 deverá realizar as seguintes operações de baixa visibilidade (LVO) quando aprovadas pela autoridade competente:

- a) operações de descolagem com baixa visibilidade (LVTO);
- b) operações de Categoria I abaixo da norma (LTS CAT I);
- c) operações de Categoria II (CAT II);
- d) operações de Categoria II distintas da norma (OTS CAT II);
- e) operações de Categoria III (CAT III); e
- f) operações de aproximação que utilizem sistemas de visibilidade melhorada (EVS) aos quais se apliquem créditos operacionais em matéria de valores mínimos do alcance visual de pista (RVR).

SPA.LVO.105 Aprovação LVO

Para obter uma aprovação LVO da autoridade competente, o operador deverá demonstrar conformidade com os requisitos estabelecidos na presente Subparte.

SPA.LVO.110 Regras gerais de operação

- a) O operador só deverá realizar operações LTS CAT I se:
 - (1) cada uma das aeronaves envolvida estiver certificada para a realização de operações CAT II; e
 - (2) a aproximação for efectuada:
 - 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.
- b) O operador só deverá realizar operações CAT II, OTS CAT II ou CAT III se:
 - (1) cada aeronave em causa estiver certificada para operações com alturas de decisão (DH) abaixo de 200 pés, ou sem DH, e equipada de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis;
 - (2) for estabelecido e mantido um sistema adequado para registar o sucesso ou a falha de uma aproximação e/ou aterragem automática para monitorizar a segurança geral da operação;
 - (3) a DH for determinada por meio de rádio-altímetro; e
 - (4) a tripulação de voo for composta, no mínimo, por dois pilotos.
- c) O operador só deverá realizar operações de aproximação com EVS se:

- (1) o EVS estiver certificado; e
 - (2) nas operações com um RVR inferior a 550 m, a tripulação de voo for constituída, pelo menos, por dois pilotos.
- d) Todas as chamadas de altura abaixo dos 200 pés acima da soleira da pista serão baseadas no rádio-altímetro.

SPA.LVO.115 Requisitos relacionados com o aeródromo

- a) O operador não deverá utilizar um aeródromo com uma visibilidade inferior a 800 m para operações LVO, salvo se:
- (1) o aeródromo estiver aprovado para tais operações pelo Estado onde está situado; e
 - (2) tiverem sido estabelecidos procedimentos com baixa visibilidade (LVP).
- b) Se o operador seleccionar um aeródromo onde não estejam previstos procedimentos LVP, deverá assegurar-se de que no mesmo são aplicados procedimentos equivalentes aos procedimento LVP. Esta situação deverá estar claramente assinalada no manual de operações ou no manual de procedimentos, os quais deverão incluir orientações que ajudem a tripulação de voo a determinar se foram efectivamente implementados LVP equivalentes.

SPA.LVO.120 Formação e qualificação da tripulação de voo

O operador deverá assegurar-se de que, antes de efectuar uma LVO:

- a) cada membro da tripulação:
- (1) cumpre os requisitos de formação e testes descritos no manual de operações, incluindo a formação em dispositivo de treino de simulação de voo (FSTD) para operações até aos valores-limite de RVR/VIS (visibilidade) e de DH apropriados à operação e ao tipo de aeronave; e
 - (2) possui qualificações em conformidade com o manual de operações;
- b) a formação e os testes foram efectuados em conformidade com um programa detalhado.

SPA.LVO.125 Procedimentos operacionais

- a) O operador deverá estabelecer procedimentos e instruções para LVO. Estes procedimentos e instruções deverão ser incluídos no manual de operações ou no manual de procedimentos e descrever as funções dos membros da tripulação de voo durante a rolagem, a descolagem, a aproximação, o arredondamento, a aterragem e a aproximação falhada, conforme apropriado.
- b) Antes de dar início a uma operação LVO, o piloto em comando/comandante deverá assegurar-se de que:
- (1) o nível das ajudas visuais e não visuais é suficiente;
 - (2) estão a ser cumpridos procedimentos LVP apropriados, de acordo com a informação recebida dos serviços de tráfego aéreo (ATS); e
 - (3) os membros da tripulação de voo estão devidamente qualificados.

SPA.LVO.130 Equipamento mínimo

- a) O operador deverá incluir, no manual de operações ou no manual de procedimentos (consoante aplicável), o equipamento mínimo que deverá estar operacional no início de uma operação LVO, de acordo com o manual de voo da aeronave (AFM) ou outro documento aprovado.
- (b) O piloto em comando/comandante deverá certificar-se de que o estado da aeronave e dos sistemas de bordo relevantes é adequado à operação específica que vai ser efectuada.

Subparte F — Operações prolongadas com aviões bimotores (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Nas operações de transporte aéreo comercial, os aviões bimotores só poderão ser operados além da distância-limite determinada em conformidade com a CAT.OP.MPA.140 se o operador for titular de uma aprovação operacional ETOPS emitida pela autoridade competente.

SPA.ETOPS.105 Aprovação operacional ETOPS

Para obter uma aprovação operacional ETOPS por parte da autoridade competente, o operador deverá fornecer documentos que comprovem que:

- a) a combinação avião/motor possui um certificado de tipo e fiabilidade ETOPS para as operações que se pretende realizar;
- b) foi instituído um programa de formação dirigido aos membros da tripulação de voo e a todo o pessoal operacional envolvido nestas operações e que os mesmos possuem as qualificações necessárias para levarem a cabo as operações previstas;
- c) a organização e a experiência do operador são adequadas para apoiar a realização das operações previstas; e
- d) foram estabelecidos procedimentos operacionais.

SPA.ETOPS.110 Aeródromo alternativo em rota ETOPS

- a) Um aeródromo alternativo em rota será considerado adequado para operações ETOPS se, no momento previsto para a sua utilização, o aeródromo estiver disponível e equipado com os serviços auxiliares necessários, designadamente serviços de tráfego aéreo (ATS), iluminação suficiente, comunicações, informação meteorológica, ajudas de navegação e serviços de emergência, dispondo ainda de, pelo menos, um procedimento de aproximação por instrumentos.
- b) Antes de efectuar um voo ETOPS, o operador deverá assegurar que se encontra disponível um aeródromo alternativo em rota ETOPS, dentro do tempo de desvio aprovado do operador, ou dentro do tempo de desvio baseado na MEL do avião, prevalecendo o período mais curto.

SPA.ETOPS.115 Mínimos de planeamento aplicáveis a aeródromos alternativos em rota para operações ETOPS

- a) O operador só deverá escolher um aeródromo alternativo em rota ETOPS quando os boletins ou as previsões meteorológicas, ou ambos, indicarem que, no período compreendido entre a hora prevista de aterragem e uma hora depois da hora-limite de aterragem possível, as condições atmosféricas estão dentro ou acima dos mínimos de planeamento calculados mediante a soma dos limites adicionais do Quadro 1.
- b) O operador deverá incluir no manual de operações o método de determinação dos mínimos de operação no aeródromo alternativo em rota ETOPS previsto.

Quadro 13: Mínimos de planeamento para aeródromos alternativos em rota ETOPS

Tipo de aproximação	Mínimos de planeamento
Aproximação de precisão	DA/H + 200 pés RVR/VIS + 800 m *
Aproximação de não precisão ou Circuito de aproximação por instrumentos	MDA/H + 400 pés * RVR/VIS + 1 500 m

*: VIS: visibilidade; MDA/H: altura/altitude mínima de descida

Subparte G — Transporte de mercadorias perigosas

SPA.DG.100 Transporte de mercadorias perigosas

Salvaguardando as disposições da Parte-NCO, da Parte-NCC, da Parte-CAT e da Parte-SPO, o operador só deverá transportar mercadorias perigosas se devidamente aprovado pela autoridade competente.

SPA.DG.105 Aprovação para transporte de mercadorias perigosas

Para obter uma aprovação de transporte de mercadorias perigosas, o operador deverá, ao abrigo das Instruções Técnicas:

- a) estabelecer e manter um programa de formação destinado a todo o pessoal envolvido e demonstrar à autoridade competente que foi ministrada formação adequada a todo o pessoal;
- b) estabelecer procedimentos de operação destinados a assegurar um manuseamento seguro das mercadorias perigosas em todas as fases do transporte aéreo, fornecendo informações e instruções sobre:
 - (1) a política do operador sobre o transporte de mercadorias perigosas;
 - (2) os requisitos para aceitação, assistência, carga, armazenagem e separação de mercadorias perigosas;
 - (3) medidas a tomar em caso de acidente ou incidente por ocasião do transporte de mercadorias;
 - (4) a resposta a situações de emergência envolvendo mercadorias perigosas;
 - (5) a eliminação de eventuais contaminações;
 - (6) as funções de todo o pessoal envolvido, especialmente do pessoal de assistência em terra e à aeronave;
 - (7) a inspeção de danos, fugas ou contaminação; e
 - (8) a comunicação de acidentes e incidentes com mercadorias perigosas.

SPA.DG.105 Informação e documentação sobre mercadorias perigosas

Em conformidade com as Instruções Técnicas, o operador deverá:

- a) fornecer informação escrita ao piloto em comando/comandante:
 - (1) sobre as mercadorias perigosas a transportar na aeronave;
 - (2) destinada a ser utilizada em resposta a emergências em voo;
- b) utilizar uma lista de procedimentos de aceitação de mercadorias perigosas;
- c) assegurar-se de que as mercadorias perigosas são acompanhadas pelo(s) respectivo(s) documento(s) de transporte, preenchido(s) pela pessoa que entrega a mercadoria perigosa

para transporte aéreo, salvo se a informação aplicável às mercadorias perigosas for fornecida em formato electrónico;

- d) assegurar-se de que, no caso de o documento de transporte de mercadorias perigosas ser fornecido por via escrita, um exemplar do documento será conservado em terra, onde poderá ser consultado num período de tempo razoável até que as mercadorias cheguem ao seu destino final;
- e) garantir que é conservado em terra um exemplar legível da informação escrita prestada ao piloto em comando/comandante, e que o exemplar ou a informação nele contida se encontram em local de fácil acesso para os aeródromos da última partida e do próximo ponto de chegada previsto, até ao fim do voo a que se refere a informação;
- f) conservar a lista de procedimentos de aceitação de mercadorias perigosas, o documento de transporte e a informação prestada ao piloto em comando/comandante durante, pelo menos, 3 meses após a conclusão do voo; e
- g) conservar os registos de formação de todo o pessoal durante, pelo menos, 3 meses.

Subparte H — Operações de helicóptero com sistemas de visão nocturna

SPA.NVIS.100 Operações com sistemas de visão nocturna (NVIS)

- a) Os helicópteros só deverão ser utilizados em operações nocturnas realizadas de acordo com regras de voo visual (VFR) com a ajuda de NVIS se o operador tiver obtido a necessária aprovação da autoridade competente.
- b) Para obter a devida aprovação da autoridade competente, o operador deverá:
 - (1) efectuar operações de transporte aéreo comercial (CAT) e possuir um AOC para CAT em conformidade com a Parte-OR;
 - (2) demonstrar à autoridade competente:
 - i) a conformidade com os requisitos aplicáveis contidos na presente Subparte; e
 - ii) a integração bem sucedida de todos os elementos da NVIS.

SPA.NVIS.110 Requisitos aplicáveis ao equipamento utilizado em operações NVIS

- a) Antes de serem utilizados em operações NVIS, todos os helicópteros e todos os equipamentos NVIS associados deverão ter obtido o certificado de aeronavegabilidade pertinente nos termos do Regulamento (CE) n.º 1702/2003.
- b) *Rádio-altímetro.* O helicóptero deverá ser equipado com um rádio-altímetro capaz de emitir um aviso sonoro quando a altitude de voo for inferior a um determinado valor e um aviso sonoro e visual quando atingir uma altura determinada pelo piloto, imediatamente identificáveis durante todas as fases dos voos NVIS.
- c) *Iluminação compatível com NVIS para a aeronave.* Para melhorar a visão periférica das referências de orientação e facilitar a avaliação das situações, a aeronave deverá possuir os seguintes equipamentos:
 - (1) dispositivo de iluminação de painel de instrumentos compatível com NVIS, se instalado, capaz de iluminar todos os instrumentos de voo essenciais;
 - (2) luzes de serviço compatíveis com NVIS;
 - (3) lanterna compatível com NVIS; e
 - (4) um meio para remover ou apagar luzes internas não compatíveis com NVIS.
- d) *Equipamento NVIS adicional* Deverá ser disponibilizado o seguinte equipamento NVIS adicional:
 - (1) uma fonte de alimentação de apoio ou secundária para os óculos de visão nocturna (NVG); e
 - (2) um capacete com NVG.
- e) Todos os NVG utilizados num voo NVIS deverão pertencer ao mesmo tipo, geração e modelo.
- f) *Aeronavegabilidade permanente*

- (1) Os procedimentos de aeronavegabilidade permanente deverão conter as informações necessárias para a realização das operações de manutenção e inspecção dos equipamentos NVIS instalados no helicóptero e deverão abranger, no mínimo:
 - i) a cúpula e o pára-brisas do helicóptero;
 - ii) as luzes NVIS;
 - iii) NVG; e
 - iv) qualquer equipamento suplementar de apoio às operações NVIS.
- (2) Toda e qualquer modificação ou operação de manutenção efectuada à aeronave deverá estar conforme com o certificado de aeronavegabilidade NVIS.

SPA.NVIS.120 Mínimos de operação NVIS

- a) As operações nocturnas não deverão ser realizadas abaixo das condições meteorológicas mínimas de VFR aplicáveis.
- b) O operador deverá estabelecer a altura mínima de transição a partir da qual ou até à qual poderá ser utilizada uma ajuda de voo.

SPA.NVIS.130 Requisitos aplicáveis à tripulação envolvida em operações NVIS

- a) *Seleção.* O operador deverá estabelecer critérios para a selecção dos membros da tripulação que ficarão afectos a tarefas NVIS.
- b) *Experiência.* O comandante deverá ter, no mínimo, 20 horas de experiência como piloto em comando/comandante de um helicóptero em operações nocturnas em VFR, antes de iniciar a formação.
- c) *Formação operacional.* Todos os pilotos deverão 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 designados para efectuar operações NVIS deverão ter concluído três voos NVIS nos últimos 90 dias. O conceito de experiência recente poderá ser restabelecido num voo de formação no helicóptero ou num simulador de voo completo (FFS), incluindo os elementos da alínea f)(1).
- e) *Composição da tripulação.* O número mínimo de tripulantes deverá ser o maior dos números especificados:
 - (1) no manual de voo da aeronave (AFM);
 - (2) para a actividade em causa; ou
 - (3) na aprovação de operações NVIS.
- f) *Formação e testes da tripulação*
 - (1) A formação e os testes deverão ser efectuados em conformidade com o programa detalhado aprovado pela autoridade competente e constante do manual de operações.
 - (2) **Membros da tripulação**
 - i) Os programas de formação da tripulação deverão: melhorar o conhecimento do ambiente de trabalho e dos equipamentos NVIS, melhorar a coordenação dos tripulantes e incluir medidas de minimização dos riscos associados às

condições de baixa visibilidade e procedimentos NVIS normais e de emergência.

- ii) As medidas referidas na alínea f)(2)(i) deverão ser avaliadas durante:
 - A) testes de proficiência nocturnos; e
 - B) testes de linha.

SPA.NVIS.140 Informação e documentação

No seu processo de análise e gestão de riscos, o operador deverá assegurar-se de que os riscos associados ao ambiente NVIS são minimizados, especificando no manual de operações: os procedimentos de selecção, 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 a assegurar a redução dos riscos a elas associados.

Subparte I — Operações de helicóptero com guincho

SPA.HHO.100 Operações de helicóptero com guincho (HHO)

- a) Os helicópteros só deverão ser utilizados em operações CAT com guincho se o operador tiver obtido a necessária aprovação da autoridade competente.
- b) Para obter a devida aprovação da autoridade competente, o operador deverá:
 - (1) efectuar operações CAT e possuir um AOC para CAT em conformidade com a Parte-OR; e
 - (2) demonstrar à autoridade competente a conformidade com os requisitos aplicáveis contidos na presente Subparte.

SPA.HHO.110 Requisitos aplicáveis ao equipamento utilizado em operações HHO

- a) A instalação de todo o equipamento em helicópteros com guincho, incluindo equipamentos de rádio para cumprimento da SPA.HHO.115, e qualquer modificação subsequente, deverá obter um certificado de aeronavegabilidade adequada à função pretendida. Os equipamentos auxiliares serão concebidos e testados para satisfazerem os padrões exigidos pela autoridade competente.
- b) As instruções de manutenção relativas ao equipamento e sistemas HHO serão estabelecidos pelo operador em coordenação com o fabricante e incluídas no programa de manutenção do helicóptero do operador, conforme disposto no Regulamento (CE) n.º 2042/2003.

SPA.HHO.115 Comunicação HHO

Deverão ser estabelecidas radiocomunicações bidireccionais com a organização a quem são prestados serviços HHO e, se possível, um meio de comunicação com o pessoal de terra no local HHO para:

- a) operações offshore diurnas e nocturnas; e
- b) operações onshore nocturnas, a não ser que se trate de operações HHO realizadas num local de operação de um helicóptero de serviços de emergência médica (HEMS).

SPA.HHO.120 Requisitos de desempenho para operações HHO

À excepção das operações HHO realizadas num local de operação HEMS, durante a HHO o helicóptero deverá ser capaz de 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 coisas.

SPA.HHO.130 Requisitos aplicáveis à tripulação envolvida em operações HHO

- a) *Seleção.* O operador deverá estabelecer critérios para a selecção dos membros da tripulação de voo que ficarão afectos às funções HHO, tendo em conta a experiência prévia.

- b) *Experiência.* O nível mínimo de experiência para comandantes de voos HHO não será inferior a:
- (1) Offshore:
 - i) 1 000 horas como piloto em comando/comandante de helicópteros, ou 1 000 horas como co-piloto em operações HHO, das quais 200 horas como piloto em comando sob supervisão; e
 - ii) 50 ciclos de guincho realizados offshore, dos quais 20 ciclos realizados à noite, caso estejam previstas operações nocturnas, representando cada ciclo de guincho um ciclo de descida e subida do gancho do guincho.
 - (2) Onshore:
 - i) 500 horas como piloto em comando/comandante de helicópteros, ou 500 horas como co-piloto em operações HHO, 100 das quais como piloto em comando sob supervisão; e
 - ii) 200 horas de experiência operacional em helicópteros adquirida num ambiente operacional semelhante ao da operação pretendida; e
 - iii) 50 ciclos de guincho, 20 dos quais à noite, quando se trata de operações nocturnas.
- c) *Formação e experiência operacional.* Conclusão com êxito da formação de acordo com os procedimentos HHO constantes do manual de operações e experiência relevante nas funções e no ambiente em que serão realizadas as operações HHO.
- d) *Experiência recente.* Todos os pilotos e tripulantes HHO afectos a operações HHO deverão ter realizado, nos últimos 90 dias:
- (1) para operações diurnas: qualquer combinação de três ciclos de guincho de dia ou de noite, cada um incluindo uma transição de e para voo estacionário; e
 - (2) para operações nocturnas: três ciclos de guincho à noite, cada um deles incluindo uma transição de e para voo estacionário.
- e) *Composição da tripulação.* A tripulação mínima para operações diurnas ou nocturnas será indicada no manual de operações e dependerá do tipo de helicóptero, das condições meteorológicas, do tipo de missão e, relativamente a operações offshore, também da envolvente do local HHO, do estado do mar e do movimento da embarcação. Em caso algum a tripulação será inferior a um piloto e um tripulante HHO.
- f) *Formação e testes*
- (1) A formação e os testes deverão ser efectuados em conformidade com o programa detalhado aprovado pela autoridade competente e constante do manual de operações.
 - (2) *Membros da tripulação*
 - i) Os programas de formação da tripulação deverão: melhorar o conhecimento do ambiente de trabalho e dos equipamentos HHO, melhorar a coordenação dos tripulantes e incluir medidas de minimização dos riscos associados aos procedimentos HHO normais e de emergência e às descargas de electricidade estática.
 - ii) As medidas referidas na alínea f)(2)(i) deverão ser avaliadas durante a realização de testes de proficiência diurnos em condições meteorológicas

visuais (VMC) ou de testes de proficiência nocturnos em VMC quando estiverem previstas operações nocturnas HHO pelo operador.

SPA.HHO.135 Informações aos passageiros sobre as operações HHO

Antes de qualquer voo ou série de voos HHO, os passageiros HHO deverão ser informados e alertados para os perigos das descargas de electricidade estática e outras questões relacionadas com HHO.

SPA.HHO.140 Informação e documentação

- a) No seu processo de análise e gestão de riscos, o operador deverá assegurar-se de que os riscos associados ao ambiente HHO são minimizados, especificando no manual de operações: os procedimentos de selecção, 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 a assegurar a redução dos riscos a elas associados.
- b) Deverão ser facultados excertos relevantes do manual de operações à organização a quem são prestados os serviços HHO.

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 deverão ser utilizados em operações HEMS se o operador tiver obtido a necessária aprovação da autoridade competente.
- b) Para obter a devida aprovação da autoridade competente, o operador deverá:
 - (1) efectuar operações CAT e possuir um AOC para CAT em conformidade com a Parte-OR; e
 - (2) demonstrar à autoridade competente a conformidade com os requisitos aplicáveis contidos na presente Subparte.

SPA.HEMS.110 Requisitos aplicáveis ao equipamento utilizado em operações HEMS

A instalação de todo o equipamento médico específico do helicóptero, bem como quaisquer modificações posteriores e, se pertinente, a operação do mesmo, deverão ser aprovadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Comunicação

Além dos requisitos previstos na norma CAT.IDE.H, os helicópteros utilizados em voos HEMS deverão dispor de equipamento que permita estabelecer comunicações bidireccionais com a organização a quem são prestados serviços HEMS e, se possível, comunicar com o pessoal dos serviços de emergência de terra.

SPA.HEMS.120 Mínimos de operação HEMS

- a) Os voos HEMS operados nas classes de desempenho 1 e 2 deverão cumprir as condições meteorológicas mínimas indicadas no Quadro 1 para o despacho e a fase em rota. Se durante a fase em rota as condições meteorológicas descenderem abaixo do tecto de nuvens ou da visibilidade mínima indicada, os helicópteros certificados apenas para voos VMC deverão abandonar o voo ou regressar à base. Os helicópteros equipados e certificados para operações em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC) poderão abandonar o voo, regressar à base ou passar, em todos os aspectos, a um voo por instrumentos (IFR), desde que a tripulação de voo esteja devidamente qualificada.

Quadro 4: Mínimos de operação HEMS

2 PILOTOS		1 PILOTO	
DIA			
Tecto	Visibilidade	Tecto	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
NOITE			
Tecto de nuvens	Visibilidade	Tecto de nuvens	Visibilidade
1 200 pés **	2 500 m	1 200 pés **	3 000 m

* Durante a fase em rota, a visibilidade pode ser reduzida 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 tecto de nuvens poderá ser reduzido para 1 000 pés durante períodos curtos.

- b) Os mínimos meteorológicos para a fase de despacho e em rota de um voo HEMS operado na classe de desempenho 3 são um tecto de nuvens de 600 pés e uma visibilidade de 1 500 m. A visibilidade pode ser reduzida 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 operações HEMS

- a) As operações na classe de desempenho 3 não deverão ser realizadas sobre um ambiente hostil.
- b) Descolagem e aterragem
- (1) Os helicópteros que realizem 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 deverão ser operados em conformidade com a classe de desempenho 1.

- (2) Os helicópteros que realizem operações de/para uma FATO num hospital situado num ambiente hostil congestionado e não usado como base de operações HEMS deverão ser operados em conformidade com a classe de desempenho 1, a não ser que o operador seja titular de uma aprovação ao abrigo da norma CAT.POL.H.225.
- (3) Os helicópteros que realizem operações de/para um local de operações HEMS situado num ambiente hostil deverão ser operados em conformidade com a classe de desempenho 2, ficando isentos da aprovação exigida na norma CAT.POL.H.305 (a), desde que seja demonstrada a sua conformidade com a norma CAT.POL.H.305 (b)(2) e (b)(3).
- (4) O local de operações HEMS deverá ser suficientemente espaçoso para permitir uma distância adequada de todos os obstáculos. No caso de operações nocturnas, o local deve ser iluminado a fim de permitir a identificação do local ou de eventuais obstáculos.

SPA.HEMS.130 Requisitos aplicáveis à tripulação

- a) *Seleção.* O operador deverá estabelecer critérios para a selecção dos membros da tripulação de voo que ficarão afectos às funções HEMS, tendo em conta a experiência prévia.
- b) *Experiência.* O nível mínimo de experiência para comandantes de voos HEMS não será inferior a:
 - (1) uma das duas:
 - i) 1 000 horas como piloto em comando/comandante de aeronaves, das quais 500 como piloto em comando/comandante de helicópteros; ou
 - ii) 1 000 horas como co-piloto em operações HEMS, das quais 500 como piloto em comando sob supervisão, e 100 horas como piloto em comando/comandante de helicópteros;
 - (2) 500 horas de experiência em operação de helicópteros adquirida num ambiente semelhante ao da operação pretendida; e
 - (3) relativamente a pilotos que realizam operações nocturnas, 20 horas VMC à noite como piloto em comando/comandante.
- c) *Formação operacional.* A conclusão com êxito do curso de formação conforme previsto nos procedimentos HEMS constantes do manual de operações.
- d) *Experiência recente.* Todos os pilotos que realizem operações HEMS deverão 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) *Voo diurno.* A tripulação mínima para voos diurnos deverá ser de um piloto e um membro da tripulação técnica HEMS.
 - i) Este número poderá ser reduzido para um piloto apenas nas seguintes circunstâncias:

- A) quando, num local de operação HEMS, o comandante tiver de ir buscar equipamento médico adicional. Neste caso, o membro da tripulação técnica HEMS poderá ficar a prestar assistência às pessoas doentes ou feridas enquanto o comandante executa o voo;
 - B) quando, após chegar ao local de operação HEMS, a instalação da maca impedir que o membro da tripulação técnica HEMS ocupe o lugar da frente na cabina; ou
 - C) quando o passageiro médico necessitar da assistência do membro da tripulação médica HEMS durante o voo.
- ii) Nos casos descritos na alínea i), os mínimos operacionais serão os definidos nos requisitos de espaço aéreo aplicáveis. Os mínimos operacionais HEMS indicados no Quadro 1 da norma SPA.HEMS.120 não serão utilizados.
 - iii) Apenas no caso descrito em i)(A) poderá o comandante aterrar num local de operação HEMS sem a assistência do membro da tripulação técnica no lugar da frente.
- (2) *Voo nocturno.* A tripulação mínima em voos nocturnos deverá ser:
- i) dois pilotos; ou
 - ii) um piloto e um membro da tripulação técnica HEMS em zonas geográficas específicas definidas pelo operador no manual de operações, tendo em conta o seguinte:
 - A) referência ao terreno adequada;
 - B) sistema de acompanhamento de voo ao longo de toda a missão HEMS;
 - C) fiabilidade dos meios de informação meteorológica;
 - D) lista de equipamento mínimo HEMS;
 - E) continuidade de um conceito de tripulação;
 - F) qualificação mínima da tripulação, formação inicial e recorrente;
 - G) procedimentos de operação, incluindo coordenação da tripulação;
 - H) mínimos meteorológicos; e
 - I) outros aspectos decorrentes de condições locais específicas.
- f) *Formação e testes da tripulação*
- (1) A formação e os testes deverão ser efectuados em conformidade com o programa detalhado aprovado pela autoridade competente e constante do manual de operações.
 - (2) *Membros da tripulação*
 - i) Os programas de formação da tripulação deverão: melhorar o conhecimento do ambiente de trabalho e dos equipamentos HEMS, melhorar a coordenação dos tripulantes e incluir medidas de minimização dos riscos associados ao voo em rota em condições de baixa visibilidade, a selecção dos locais de operação HEMS e os perfis de aproximação e partida.
 - ii) As medidas referidas na alínea f), n.º 2 (i), deverão ser avaliadas durante a realização de:

- A) testes de proficiência diurnos em VMC ou de testes de proficiência nocturnos em VMC, quando estiverem previstas operações nocturnas HEMS pelo operador; e
- B) testes de linha.

SPA.HEMS.135 Informações aos passageiros médicos e a outro pessoal HEMS

- a) *Passageiros médicos.* Antes de qualquer voo ou série de voos HEMS, os passageiros médicos deverão receber as informações necessárias para ficarem familiarizados com o ambiente de trabalho e equipamento HEMS e serem capazes de utilizar equipamento médico e de emergência de bordo e participar nos procedimentos de entrada e saída em circunstâncias normais e de emergência.
- b) *Pessoal dos serviços de emergência de terra.* O operador deverá adoptar todas as medidas razoáveis para garantir que o pessoal dos serviços de emergência de terra está familiarizados com o ambiente de trabalho e os equipamentos HEMS e com os riscos associados às operações em terra num local de operação HEMS.
- c) *Paciente.* Salvaguardando a norma CAT.OP.MPA.170, só serão fornecidas informações se a condição clínica assim o permitir.

SPA.HEMS.140 Informação e documentação

- a) No seu processo de análise e gestão de riscos, o operador deverá assegurar-se de que os riscos associados ao ambiente HEMS são minimizados, especificando no manual de operações: os procedimentos de selecção, 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 a assegurar uma redução dos riscos a elas associados.
- b) Deverão ser facultados excertos relevantes do manual de operações à organização a quem são prestados os serviços HEMS.

SPA.HEMS.145 Infra-estruturas da base de operações HEMS

- a) Caso se exija que os tripulantes estejam disponíveis com um tempo de reacção inferior a 45 minutos, deverão ser disponibilizadas instalações adequadas nas proximidades das bases de operações.
- b) Em todas as bases de operações, os pilotos deverão dispor de meios para obterem informações meteorológicas, quer actuais quer previsões, e possibilidades de comunicação adequada com a unidade ATS pertinente. Deverão dispor de recursos adequados para o planeamento de todas as tarefas.

SPA.HEMS.150 Reabastecimento de combustível

- a) Quando a missão HEMS for realizada em condições VFR numa zona geográfica local e conhecida, poderá ser aplicado um planeamento normal de combustível, desde que o operador preveja a existência de combustível de reserva final que assegure que, após a conclusão da missão, o combustível restante não é inferior à 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, quando a operação tiver 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

Quando o comandante entender que é necessário proceder ao reabastecimento com passageiros a bordo, poderá fazê-lo, quer com os rotores parados, quer com rotores a rodar, desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

- a) a(s) porta(s) do lado do helicóptero onde é feito o reabastecimento deverão permanecer fechadas;
- b) a(s) porta(s) do lado oposto ao lado onde é feito o abastecimento deverão permanecer abertas, se as condições meteorológicas o permitirem;
- c) os equipamentos apropriados de combate ao fogo deverão ser posicionados de forma a estarem imediatamente disponíveis em caso de incêndio; e
- d) um número suficiente de pessoal deverá estar imediatamente disponível para retirar pacientes do helicóptero em caso de incêndio.