

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/1387 DA COMISSÃO

de 1 de agosto de 2019

que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que diz respeito aos requisitos aplicáveis aos cálculos do desempenho à aterragem de aviões e às normas de avaliação das condições da superfície da pista, à atualização de determinados equipamentos e requisitos de segurança da aeronave e às operações sem uma aprovação de operações prolongadas

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾ estabelece regras pormenorizadas relativas às margens de segurança para as condições de desempenho à aproximação e à aterragem, para os voos de aviões bimotor com um motor inoperativo e que não sejam titulares de uma aprovação de operações prolongadas («ETOPS»), bem como requisitos técnicos para o transporte de equipamentos de registo de voo. O referido regulamento estabelece igualmente regras pormenorizadas sobre a porta segura da cabina de pilotagem para aviões da classe de desempenho A com uma configuração operacional máxima (MOPS) de 19 lugares de passageiros.
- (2) Os relatórios de investigação de acidentes indicaram que os diferentes métodos de avaliação das condições da superfície da pista antes da aterragem e da comunicação após a mesma contribuem significativamente para as saídas da pista, em especial quando esta está molhada ou contaminada. As normas atualmente em vigor no Regulamento (UE) n.º 965/2012 para os cálculos do desempenho do avião não cobrem adequadamente todas as condições de superfície das pistas molhadas e contaminadas em relação ao método utilizado para avaliar e comunicar as condições da superfície da pista.
- (3) A este respeito, a Organização da Aviação Civil Internacional («ICAO») alterou uma série de normas e práticas recomendadas («SARP») nos anexos 6, 8, 14 e 15 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago») e elaborou importantes documentos de orientação. O objetivo destes documentos é estabelecer um formato de comunicação globalmente harmonizado para as condições da superfície da pista e as normas de aeronavegabilidade necessárias para a avaliação da distância para aterragem de aviões, bem como as disposições operacionais relativas aos cálculos do desempenho à aterragem e à comunicação das condições da superfície da pista.
- (4) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve, por conseguinte, ser alterado, a fim de dar resposta às recomendações de segurança emitidas pelas autoridades responsáveis pelas investigações e aplicar as SARP pertinentes da ICAO. A fim de cumprir as recomendações da ICAO, os requisitos alterados devem entrar em vigor, o mais tardar, até 5 de novembro de 2020.

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

- (5) Além disso, as aeronaves utilizadas em operações CAT de determinadas classes de desempenho (A e B) são autorizadas, ao abrigo de outros sistemas regulamentares, a aterrar com uma distância disponível para aterragem reduzida na pista programada, desde que obtenham uma aprovação prévia da autoridade competente e cumpram uma série de condições de redução do risco. O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve definir em que condições essas operações podem ser realizadas, mantendo, ao mesmo tempo, um nível de segurança aceitável. O formulário administrativo para as aprovações operacionais deve ser alterado em conformidade, de modo a incluir essas operações.
- (6) Os relatórios de investigações de acidentes indicaram que, em alguns casos, o registo contínuo efetuado por equipamento de registo de voz da cabina de pilotagem (CVR) e os respetivos microfones instalados na cabina de pilotagem, após uma interrupção do sistema principal de produção de energia elétrica, poderiam ter fornecido informações úteis. Por conseguinte, para atenuar qualquer eventual interrupção do sistema principal de produção de energia elétrica, deve ser exigida uma fonte de alimentação alternativa. Tal está em conformidade com a parte I do anexo 6 da Convenção de Chicago.
- (7) Para algumas categorias de aviões e helicópteros ligeiros operados em CAT, as SARP recentemente adotadas no anexo 6 da Convenção de Chicago exigem o transporte de equipamento de registo em voo. Além disso, as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança dirigiram doze recomendações de segurança à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («Agência») relacionadas com a necessidade de um registo em voo para aviões e helicópteros ligeiros.
- (8) Em conformidade com o princípio da proporcionalidade e com base na avaliação dos riscos, a obrigação de instalar um equipamento de registo de voo em novas aeronaves deve refletir a dimensão e a complexidade dessas aeronaves e o tipo de operação. Por conseguinte, os aviões ligeiros e os helicópteros recentemente fabricados, utilizados em operações CAT ou em operações comerciais especializadas («SPO»), devem estar equipados com equipamento de registo de voo se cumprirem determinados critérios no que respeita à sua massa máxima à descolagem, ao seu tipo de propulsão ou à sua ocupação máxima. Além disso, as prescrições relativas ao tratamento (conservação, disponibilização, proteção e utilização) dos registos do equipamento de registo de voo devem ser alteradas de modo que abranja os tipos de equipamento de registo de voo introduzidos com os novos requisitos em matéria de transporte de equipamento de registo de voo.
- (9) No que se refere ao requisito da obrigatoriedade de uma porta segura da cabina de pilotagem, a ICAO alterou as SARP, alterando os limites de massa que tornam obrigatória a existência de uma porta segura da cabina de pilotagem. Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado em conformidade, a fim de assegurar a harmonização das regras aplicáveis às operações aéreas e condições de concorrência equitativas entre os operadores aéreos da União e dos países terceiros.
- (10) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 define os critérios de elegibilidade (uma massa máxima à descolagem certificada e um limiar de configuração operacional máxima de lugares de passageiros certificada) para a realização de voos sem aprovação ETOPS e com aviões da classe de desempenho A numa rota com um ponto a uma distância superior a 60 minutos e até 120 minutos de tempo de voo a partir de um aeródromo adequado a uma velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional. Os aviões da classe A que cumpram esses critérios de elegibilidade podem funcionar a uma distância de 120 a 180 minutos de um aeródromo adequado, desde que tenham sido aprovados pela autoridade competente e tenham sido objeto de um certificado de tipo para essas operações.
- (11) Vários fabricantes de aviões já conceberam ou estão a conceber aviões de classe de desempenho A que ultrapassam os critérios de elegibilidade para operações sem ETOPS. As atuais disposições distorcem a concorrência entre os operadores de táxi aéreo com aviões aquém desses critérios. Dado que nenhuma outra entidade reguladora principal impôs tais critérios para operações sem ETOPS, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado em conformidade.
- (12) No que se refere ao equipamento de oxigénio de primeiros socorros nas operações CAT, a evolução tecnológica recente desse equipamento atinge um nível de segurança equivalente e, por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado de modo a permitir a utilização desses equipamentos.
- (13) Os requisitos de uma lista de equipamento mínimo (MEL) do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 não são aplicáveis a organizações de formação certificadas (ATO), pelo que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado de modo que permita que as autoridades competentes emitam uma autorização para o estabelecimento de uma lista de equipamento mínimo (MEL) por uma ATO.
- (14) Na sequência de alterações recentes ao Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão ⁽³⁾, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado para corrigir referências cruzadas entre os dois regulamentos.

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

- (15) A Agência elaborou um projeto de regras de execução que apresentou à Comissão, com o Parecer n.º 02/2019, em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (16) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité criado pelo artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações ao Regulamento (UE) n.º 965/2012

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

«Artigo 9.º-AA

Requisitos aplicáveis à tripulação de voo no que se refere aos voos de verificação de manutenção

Um piloto que tenha operado, antes de 25 de setembro de 2019, como piloto comandante de um voo de verificação de manutenção, de acordo com a definição que consta da subsecção SPO.SPEC.MCF.100 do anexo VIII, é categorizado como um voo de verificação de manutenção de nível A, para efeitos de cumprimento do ponto SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) desse anexo. Nesse caso, o operador deve assegurar que o piloto-comandante recebe informação sobre quaisquer diferenças detetadas entre as práticas de funcionamento estabelecidas antes de 25 de setembro de 2019 e as obrigações previstas na secção 5, subparte E, do anexo VIII do presente regulamento, incluindo as decorrentes dos procedimentos conexos estabelecidos pelo operador.»;

2. Os anexos I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Data de entrada em vigor e aplicação

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

São aplicáveis os seguintes pontos do anexo a partir de 25 de setembro de 2019:

- ponto (4)(a);
- ponto (6)(b);
- ponto (8)(b).

As alíneas a seguir enumeradas do ponto 4 do anexo são aplicáveis a partir de 5 de novembro de 2020:

- alínea c);
- alínea d);
- alínea e);
- alínea f);
- alínea g);
- alínea n);
- alínea q).

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

Feito em Bruxelas, em 1 de agosto de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Os anexos I, II, III, IV, VII e VIII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são alterados do seguinte modo:

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

a) É aditado um ponto 22-A com a seguinte redação:

«22-A) “Equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR)”, um equipamento de registo de voo resistente ao impacto que utiliza uma combinação de microfones e outros materiais áudio e digitais para recolher e registar o ambiente sonoro da cabina de pilotagem e as comunicações para, de e entre os membros da tripulação de voo;»;

b) O ponto 25 passa a ter a seguinte redação:

«25. “Pista contaminada”, uma pista em que uma parte significativa da superfície (em zonas isoladas ou não), dentro do comprimento e da largura necessários, está coberta por uma ou mais das substâncias enumeradas nos descritores das condições da superfície da pista;»;

c) O ponto 32 é suprimido;

d) O ponto 42 passa a ter a seguinte redação:

«42. “Pista seca”, uma pista cuja superfície está isenta de humidade visível e que não está contaminada dentro da área em que se destina a ser utilizada;»;

e) É inserido um ponto 49-B) com a seguinte redação:

«49-B) “Equipamento de registo de dados de voo (FDR)”, um equipamento de registo de voo resistente ao impacto que utiliza uma combinação de fontes de dados para recolher e registar parâmetros que refletem o estado e o desempenho da aeronave;»;

f) É inserido um ponto 49-C):

«49-C) “Equipamento de registo de voo”, qualquer tipo de equipamento de registo instalado numa aeronave para facilitar as investigações de segurança em caso de acidente ou incidente;»;

g) É aditado um ponto 70-A) com a seguinte redação:

«70-A) “Distância para aterragem à chegada (LDTA)”, uma distância para aterragem viável em operações normais com base em dados de desempenho à aterragem e nos procedimentos correlatos determinados para as condições existentes no momento da aterragem;»;

h) É inserido um ponto 103-C):

«103-C) “Relatório sobre o estado da pista (RCR)”, um relatório exaustivo normalizado sobre as condições da superfície da pista e o seu efeito sobre o desempenho à aterragem e à descolagem do avião, descritos por meio dos códigos relativos às condições da pista;»;

i) É aditado um ponto 107-A) com a seguinte redação:

«107-A) “Pista de inverno especialmente preparada”, uma pista com uma superfície seca de neve ou gelo compactos, tratada com areia ou gravilha, ou tratada mecanicamente para melhorar o atrito da pista;»;

j) O ponto 128 passa a ter a seguinte redação:

«128. “Pista molhada”, uma pista cuja superfície está coberta de humidade visível ou água até 3 mm inclusive na zona que se destina a ser utilizada;»;

2) No anexo II (parte ARO), o apêndice II é substituído pelo seguinte:

«Apêndice II

ESPECIFICAÇÕES OPERACIONAIS (sob reserva das condições aprovadas no manual de operações)				
Dados de contacto da autoridade emissora: Telefone ⁽¹⁾ : _____ ; Fax: _____ ; Correio eletrónico: _____				
COA ⁽²⁾ :	Nome do operador ⁽³⁾ :		Data ⁽⁴⁾ :	Assinatura:
Designação comercial:				
Especificações operacionais #:				
Modelo de aeronave ⁽⁵⁾ :				
Número de matrícula ⁽⁶⁾ :				
Tipos de operações: Transporte aéreo comercial				
<input type="checkbox"/> Passageiros <input type="checkbox"/> Carga <input type="checkbox"/> Outros ⁽⁷⁾ : _____				
Área de operação ⁽⁸⁾ :				
Limitações especiais ⁽⁹⁾ :				
Aprovações específicas:	Sim	Não	Especificação ⁽¹⁰⁾	Observações
Mercadorias perigosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de baixa visibilidade			COA ⁽¹¹⁾ ...	
Descolagem			RVR ⁽¹²⁾ : m	
Aproximação e aterragem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: pés RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tempo máximo de desvio ⁽¹⁵⁾ : mín.	
Especificações de navegação para operações PBN complexas ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Especificações de desempenho mínimo de navegação	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de aviões monomotor de turbina em voos noturnos ou em IMC (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Operações de helicóptero com recurso a sistemas de visão noturna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações de helicóptero com guincho	<input type="checkbox"/>			
Operações de helicóptero no contexto de serviços de emergência médica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Operações de helicópteros no mar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formação da tripulação de cabina ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Emissão de certificação CC ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilização de aplicações EFB de tipo B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Aeronavegabilidade permanente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Outras ⁽²³⁾				

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

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

⁽³⁾ Nome de registo e designação comercial do operador, se forem diferentes. Inserir "Dba" (exercendo a sua atividade como) antes da designação comercial.

⁽⁴⁾ Data de emissão das especificações operacionais (dd-mm-aaaa) e assinatura do representante da autoridade competente.

⁽⁵⁾ Designação ICAO da marca, modelo e série, ou séries de referência da aeronave, se tiver sido designada uma série (por exemplo, Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Os números de matrícula constam das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações. Se as aprovações específicas não se aplicarem todas ao modelo de aeronave, os números de matrícula da aeronave podem ser inseridos na coluna "observações" da aprovação específica correspondente.

⁽⁷⁾ Outro tipo de transporte a especificar (por exemplo, serviço de emergência médica).

⁽⁸⁾ Áreas geográficas de operação autorizada (por coordenadas geográficas ou rotas específicas, região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).

⁽⁹⁾ Limitações especiais aplicáveis (por exemplo, apenas VFR, apenas operações diurnas, etc.).

⁽¹⁰⁾ Utilizar esta coluna para indicar os critérios mais permissivos para cada aprovação ou o tipo de aprovação (incluindo os critérios adequados).

⁽¹¹⁾ Categoria de aproximação de precisão aplicável: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ou CAT IIIC. Indicar o valor mínimo de alcance visual de pista (RVR) em metros e a altura de decisão (DH) em pés. Usar uma linha para cada categoria de aproximação.

⁽¹²⁾ RVR mínimo de descolagem aprovado, em metros. Se tiverem sido concedidas várias aprovações, usar uma linha para cada aprovação.

⁽¹³⁾ A caixa "Não aplicável" (N/A) só pode ser assinalada se o teto máximo da aeronave for inferior a FL290.

⁽¹⁴⁾ Atualmente, as operações prolongadas (ETOPS) aplicam-se apenas a aeronaves bimotor. Por conseguinte, a caixa "Não aplicável" (N/A) só pode ser assinalada se o modelo de aeronave tiver menos ou mais de dois motores.

⁽¹⁵⁾ Pode também ser indicada a distância-limiar (em milhas náuticas), bem como o tipo de motor.

⁽¹⁶⁾ Navegação baseada no desempenho (PBN): usar uma linha para cada aprovação PBN específica complexa (por exemplo, aproximações RNP AR APCH), com as limitações adequadas enumeradas nas colunas "Especificações" e/ou "Observações". As aprovações específicas dos procedimentos para procedimentos RNP AR APCH específicos podem constar das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações.

⁽¹⁷⁾ Indicar se a aprovação específica está limitada a determinados fins de pista e/ou aeródromos.

⁽¹⁸⁾ Indicar a combinação específica de célula/motor.

⁽¹⁹⁾ Autorização para ministrar o curso de formação e realizar o exame a preencher pelos requerentes de certificados de tripulação de cabina, conforme especificado no anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

⁽²⁰⁾ Autorização para emitir certificados de tripulação de cabina, conforme especificado no anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

⁽²¹⁾ Inserção da lista de aplicações EFB do tipo B juntamente com a referência do equipamento EFB (para EFB portáteis). A lista deve constar das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações.

⁽²²⁾ Nome da pessoa/organização responsável pela garantia da aeronavegabilidade permanente da aeronave e referência ao regulamento aplicável, ou seja, subparte G do anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.

⁽²³⁾ Esta casa pode ser usada para introduzir outras aprovações ou dados, usando uma linha (ou bloco de várias linhas) por aprovação (por exemplo, operações de aterragem curta, operações de aproximação a pique, distância para aterragem reduzida requerida, operações com helicóptero com destino/origem num local de interesse público, operações com helicóptero num ambiente hostil fora de uma área congestionada, operações com helicóptero sem capacidade de aterragem forçada em segurança, operações com ângulos de inclinação lateral superiores, distância máxima até um aeródromo adequado para aviões bimotor sem aprovação ETOPS).

Formulário 139 da AESA — Versão 6»;

3) O anexo III (parte ORO) é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção ORO.GEN.310, alínea f), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:

«3. Que qualquer anomalia ou avaria técnica que ocorra enquanto a aeronave estiver sob o seu controlo operacional seja notificada à organização referida na alínea d);»;

b) A subsecção ORO.SEC.100 passa a ter a seguinte redação:

«ORO.SEC.100 Segurança da cabina de pilotagem — aviões

- a) No caso dos aviões equipados com porta segura da cabina de pilotagem, esta deve poder ser trancada, devendo ser previstos meios que permitam à tripulação de cabina comunicar com a tripulação de voo em caso de atividade suspeita ou de falhas na segurança da cabina;
- b) Os aviões de passageiros afetos ao transporte comercial devem estar equipados com uma porta segura da cabina de pilotagem, aprovada, que possa ser trancada e destrancada a partir de qualquer dos postos de pilotagem e seja concebida para cumprir os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, caso essas aeronaves pertençam a uma das seguintes categorias:
 - 1) Aviões cuja MCTOM seja superior a 54 500 kg;
 - 2) Aviões cuja MCTOM seja superior a 45 500 kg e com uma MOPSC superior a 19; ou
 - 3) Aviões com uma MOPSC superior a 60.
- c) Nos aviões equipados com uma porta segura da cabina de pilotagem em conformidade com a alínea b):
 - 1) A porta deve ser fechada antes de os motores serem colocados em marcha para a descolagem e trancada sempre que exigido pelos procedimentos de segurança ou pelo piloto-comandante até o(s) motor(es) ser(e) desligado(s) após a aterragem, exceto quando considerado necessário para permitir a entrada ou saída de pessoas autorizadas, em conformidade com os programas nacionais de segurança da aviação civil;
 - 2) Devem ser criados meios para monitorizar, a partir de qualquer dos postos de pilotagem, toda a zona exterior da porta da cabina de pilotagem, de modo a identificar as pessoas que solicitam a entrada na cabina e detetar comportamentos suspeitos ou potenciais ameaças.»;
- 4) O anexo IV (parte CAT) é alterado do seguinte modo:
 - a) A subsecção CAT.GEN.MPA.195 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.GEN.MPA.195 Tratamento dos registos do equipamento de registo de voo: conservação, disponibilização, proteção e utilização

- a) Na sequência de um acidente, incidente grave ou ocorrência identificada pela autoridade de investigação, o operador da aeronave deve conservar os originais dos dados registados pelos equipamentos de registo de voo por um período de 60 dias ou até decisão em contrário dessa mesma autoridade.
- b) O operador deve realizar testes e avaliações operacionais desses registos, de modo a garantir o funcionamento permanente destes equipamentos, tal como prescrito no presente regulamento.
- c) O operador deve conservar os registos dos parâmetros de voo e das mensagens de comunicações via ligações de dados nos equipamentos de registo de voo, exceto para efeitos de testes e manutenção do equipamento, caso em que pode ser apagado o material mais antigo registado até 1 hora antes do momento do teste;
- d) O operador deve conservar e manter atualizada a documentação de que consta a informação necessária para converter os dados brutos de voo em parâmetros de voo expressos em unidades de engenharia;
- e) Mediante decisão da autoridade competente, o operador deve disponibilizar todos os registos do equipamento de registo de voo que tenham sido conservados;
- f) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010 e no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho (*):
 - 1) Os registos sonoros de um equipamento de registo de voo não devem ser divulgados nem utilizados, exceto para garantir o bom funcionamento do equipamento, salvo se preenchidas todas as seguintes condições:
 - i) existir um procedimento relacionado com o tratamento desses registos sonoros e da sua transcrição;

- ii) todos os membros da tripulação e pessoal de manutenção em causa tiverem dado o seu consentimento prévio;
 - iii) tais registos sonoros forem utilizados apenas para manter ou melhorar a segurança.
- 1-A) Quando os registos sonoros do equipamento de registo de voo são inspecionados para garantir o seu bom funcionamento, o operador deve garantir a privacidade desses registos sonoros, que não devem ser divulgados nem utilizados para outros fins que não a garantia do bom funcionamento do equipamento.
- 2) Os parâmetros de voo ou as mensagens via ligações de dados registados por equipamento de registo de voo só devem ser utilizados para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória, nos seguintes casos:
- i) para utilização pelo operador, exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou manutenção;
 - ii) se estiverem desidentificados;
 - iii) se forem divulgados através de processos seguros.
- 3) As imagens da cabina de pilotagem registadas por um equipamento de registo de voo não devem ser divulgadas nem utilizadas, exceto para garantir o bom funcionamento do equipamento ou se preenchidas todas as seguintes condições:
- i) estiver em vigor um procedimento relacionado com o tratamento desses registos de imagem;
 - ii) todos os membros da tripulação e pessoal de manutenção em causa tiverem dado o seu consentimento prévio;
 - iii) esses registos de imagem forem utilizados unicamente para manter ou melhorar a segurança.
- 3-A) Se as imagens da cabina de pilotagem registadas por um equipamento de registo de voo forem inspecionadas para garantir o bom funcionamento do equipamento:
- i) essas imagens não podem ser divulgadas ou utilizadas salvo para garantir o bom funcionamento do equipamento de registo de voo;
 - ii) se for previsível que sejam visíveis partes do corpo de membros da tripulação nas imagens, o operador deve assegurar a privacidade dessas imagens.

(*) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).»

b) A subsecção CAT.OP.MPA.140 é alterada do seguinte modo:

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

«a) Salvo autorização da autoridade competente nos termos do anexo V (Parte-SPA), subparte F, o operador não pode realizar operações com aviões bimotor em rotas que incluam pontos cuja distância de um aeródromo adequado, em condições normais sem vento, seja superior à distância adequada para o dado tipo de avião, entre os seguintes:

- 1) No caso dos aviões da classe de desempenho A com uma configuração operacional máxima (MOPSC) de 20 lugares de passageiros, ou superior, a distância percorrida em 60 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional (OEL), determinada de acordo com a alínea b);
- 2) No caso dos aviões da classe de desempenho A com uma configuração operacional máxima de 19 lugares de passageiros, ou inferior, a distância percorrida em 120 minutos ou, consoante aprovação da autoridade competente, até 180 minutos para os aviões turboreatores, à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, determinada de acordo com a alínea b);
- 3) No caso dos aviões das classes de desempenho B ou C, conforme a distância que for menor:
 - i) à distância percorrida em 120 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperacional, determinada de acordo com a alínea b);
 - ii) 300 milhas náuticas.»

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

«d) Para obter a aprovação referida na alínea a), ponto 2), o operador deve fornecer provas de que:

- 1) Foram estabelecidos procedimentos para o planeamento e despacho de voo;

- 2) Para garantir os níveis pretendidos de aeronavegabilidade permanente e fiabilidade do avião e dos respetivos motores, foram estabelecidos instruções e procedimentos de manutenção específicos, que foram incluídos no programa de manutenção das aeronaves do operador em conformidade com o anexo I (Parte-M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, englobando todos os elementos a seguir indicados:
- i) um programa de consumo do óleo do motor;
 - ii) um programa de monitorização do comportamento do motor;»;
- c) A subsecção CAT.OP.MPA.300 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.OP.MPA.300 Condições de aproximação e aterragem — aviões

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o comandante deve:

- a) certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas do aeródromo como as condições da pista que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação e uma aterragem ou aproximação falhada em segurança, tendo em conta a informação de desempenho constante do manual de operações (MO);
 - b) efetuar uma avaliação da distância para aterragem em conformidade com a subsecção CAT.OP.MPA.303.»;
- d) É aditada a subsecção CAT.OP.MPA.301, com a seguinte redação:

«CAT.OP.MPA.301 Condições de aproximação e aterragem — helicópteros

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o comandante deve certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas do aeródromo como as condições da área de aproximação final e descolagem (FATO) que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação e uma aterragem ou aproximação falhada em segurança, tendo em conta a informação de desempenho constante do manual de operações.»;

- e) É aditada a subsecção CAT.OP.MPA.303, com a seguinte redação:

«CAT.OP.MPA.303 Verificação em voo da distância para aterragem à chegada — aviões

- a) A aproximação para aterragem não deve ser prosseguida a não ser que a distância disponível para aterragem (LDA) na pista programada seja pelo menos 115 % da distância para aterragem na hora prevista de aterragem, determinada em conformidade com as informações de desempenho para a avaliação da distância para aterragem à chegada (LDTA), e que a aproximação para aterragem seja efetuada com aviões da classe de desempenho A certificados de acordo com uma das seguintes especificações de certificação, conforme indicado no certificado-tipo:
 - (1) CS-25 ou equivalente;
 - (2) CS-23 a nível 4 com nível de desempenho “alta velocidade” ou equivalente.
- b) No caso dos aviões da classe de desempenho A não referidos na alínea a), não deve ser prosseguida a aproximação para aterragem, exceto numa das seguintes situações:
 - (1) a LDA na pista programada é, pelo menos, 115 % da distância para aterragem à hora prevista de aterragem, determinada de acordo com as informações de desempenho para a avaliação da LDTA;
 - (2) se as informações de desempenho para a avaliação da LDTA não estiverem disponíveis, a LDA, na pista programada à hora prevista de aterragem, é pelo menos a distância para aterragem requerida, determinada de acordo com a subsecção CAT.POL.A.230 ou com a subsecção CAT.POL.A.235, conforme aplicável.
- c) No caso dos aviões da classe de desempenho B, não deve ser prosseguida qualquer aproximação para aterragem, exceto numa das seguintes situações:
 - (1) a LDA na pista programada é, pelo menos, 115 % da distância para aterragem à hora prevista de aterragem, determinada de acordo com as informações de desempenho para a avaliação da LDTA;
 - (2) se as informações de desempenho para a avaliação da LDTA não estiverem disponíveis, a LDA, na pista programada à hora prevista de aterragem, é pelo menos a distância para aterragem requerida, determinada de acordo com a subsecção CAT.POL.A.330 ou com a subsecção CAT.POL.A.335, conforme aplicável.

- d) No caso dos aviões da classe de desempenho C, não deve ser prosseguida qualquer aproximação para aterragem, exceto numa das seguintes situações:
- (1) a LDA na pista programada é, pelo menos, 115 % da distância para aterragem à hora prevista de aterragem, determinada de acordo com as informações de desempenho para a avaliação da LDTA;
 - (2) se as informações de desempenho para a avaliação da LDTA não estiverem disponíveis, a LDA, na pista programada à hora prevista de aterragem, é pelo menos a distância para aterragem requerida, determinada de acordo com a subsecção CAT.POLA.430 ou com a subsecção CAT.POLA.435, conforme aplicável.
- e) As informações de desempenho para a avaliação da LDTA devem basear-se em dados aprovados constantes do AFM. Se os dados aprovados incluídos no AFM forem insuficientes no que diz respeito à avaliação da LDTA, devem ser complementados com outros dados determinados de acordo com as normas de certificação aplicáveis aos aviões ou determinados em conformidade com os meios de conformidade aceitáveis emitidos pela Agência.
- f) O operador deve especificar no MO as informações de desempenho para a avaliação da LDTA e as hipóteses a ela subjacentes, incluindo outros dados que, em conformidade com a alínea e), possam ser utilizados para complementar os constantes do AFM.»;
- f) É aditada a subsecção CAT.OP.MPA.311, com a seguinte redação:

«CAT.OP.MPA.311 Relatórios sobre a ação de travagem na pista

Sempre que a ação de travagem na pista encontrada durante a corrida de aterragem não seja tão boa como a relatada pelo operador do aeródromo no relatório sobre o estado da pista (RCR), o comandante deve notificar os serviços de tráfego aéreo (ATS) por meio de um reporte aéreo especial (AIREP), logo que possível.»;

- g) Na subsecção CAT.POLA.105, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:
- «d) O operador deve ter em conta a exatidão dos mapas quando avalia o cumprimento dos requisitos de descolagem dos capítulos aplicáveis.»;
- h) Na subsecção CAT.POLA.105, é suprimida a alínea e).
- i) Na subsecção CAT.POLA.215, as alíneas b), c) e d) passam a ter a seguinte redação:
- «b) O gradiente da trajetória limpa de voo em rota deve ser positivo pelo menos a 1 000 pés acima de todo o terreno e de todos os obstáculos ao longo da rota num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) de cada lado da rota programada;
- c) A trajetória limpa de voo em rota deve permitir que o avião continue o voo na altitude de cruzeiro até a um aeródromo onde possa efetuar uma aterragem de acordo com as subsecções CAT.POLA.230 ou CAT.POLA.235, conforme adequado. A trajetória limpa de voo em rota deve estar livre de obstáculos na vertical a pelo menos 2 000 pés acima de todo o terreno e de todos os obstáculos ao longo da rota num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) de cada lado da rota programada, de acordo com o seguinte:
- 1) A falha de motor é suposta ocorrer no ponto mais crítico da rota;
 - 2) São tidos em conta os efeitos dos ventos na trajetória de voo;
 - 3) Se for aplicado um procedimento de segurança, é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as reservas obrigatórias em conformidade com a subsecção CAT.OP.MPA.150, adequadas para um aeródromo alternativo; e
 - 4) O aeródromo onde se pretende efetuar a aterragem após uma falha do motor deve satisfazer os seguintes critérios:
 - i) Devem ser respeitados os requisitos de desempenho para a massa prevista na aterragem;
 - ii) os boletins e/ou as previsões meteorológicas e os relatórios sobre o estado da pista devem indicar que, na hora prevista de aterragem, pode ser efetuada uma aterragem em segurança;
 - 5) Se o AFM não contiver os dados da trajetória limpa de voo em rota, os dados de trajetória limpa de voo em rota devem ser reduzidos de um gradiente de subida de 1,1 % para os aviões bimotor, de 1,4 % para os aviões com três motores e de 1,6 % para os aviões com quatro motores.
- d) Se a precisão de navegação não cumprir, pelo menos, a especificação de navegação 5 (RNAV5), o operador deve aumentar as margens de largura previstas nas alíneas b) e c) até 18,5 km (10 milhas náuticas).»;

- j) A subsecção CAT.POL.A.220 passa a ter a seguinte redação:

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

- a) Um avião com três ou mais motores não pode em nenhum ponto da rota programada, utilizando todos os motores à velocidade de cruzeiro ou com impulso, conforme adequado, à temperatura padrão sem vento, distar mais de 90 minutos de um aeródromo que cumpre os requisitos das subsecções CAT.POL.A.230 ou CAT.POL.A.235 alínea a), aplicáveis à massa prevista à aterragem, salvo se cumprir o disposto nas alíneas b) a f).
- b) Os dados da trajetória limpa de voo em rota, com dois motores inoperacionais, devem permitir que o avião continue o voo, nas condições meteorológicas previstas, desde o ponto em que se presume que ocorre a falha simultânea de dois motores até um aeródromo em que seja possível aterrar e imobilizar completamente o aparelho aplicando o procedimento estabelecido para a aterragem com dois motores inoperacionais. A trajetória limpa de voo em rota deve estar livre de obstáculos na vertical a pelo menos 2 000 pés acima de todo o terreno e de todos os obstáculos ao longo da rota num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) de cada lado da rota programada. A altitudes e em condições meteorológicas que exijam a utilização de sistemas de proteção contra o gelo para manter a operacionalidade, é necessário ter em conta o efeito da utilização desses sistemas nos dados da trajetória limpa de voo em rota. Se a precisão de navegação não estiver, pelo menos, dentro da especificação de navegação RNP 5, o operador deve aumentar a margem de largura para 18,5 km (10 milhas náuticas).
- c) Presume-se que os dois motores falham no ponto mais crítico do segmento da rota em que o avião, com todos os motores à velocidade de cruzeiro ou com impulso, conforme adequado, à temperatura padrão sem vento, se encontra a mais de 90 minutos de um aeródromo referido na alínea a).
- d) A trajetória limpa de voo deve ter um gradiente positivo a 1 500 pés acima do aeródromo onde se presume que será efetuada a aterragem em caso de falha de dois motores.
- e) Se for utilizado um procedimento de segurança, é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as reservas requeridas, tal como referido na alínea f).
- f) A massa prevista do avião no ponto em que se presume ocorrer a falha dos dois motores não pode ser inferior àquela que inclui uma reserva de combustível suficiente para prosseguir até ao aeródromo onde se prevê efetuar a aterragem, atingir esse aeródromo a uma altitude mínima de 450 m (1 500 pés) diretamente acima da área de aterragem e efetuar em seguida um voo à velocidade de cruzeiro ou com impulso, conforme adequado, durante 15 minutos.»;
- k) A subsecção CAT.POL.A.230 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.POL.A.230 Aterragem — pistas secas

- a) A massa do avião à aterragem, calculada de acordo com a subsecção CAT.POL.A.105, alínea a), para a hora prevista de aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternativo, deve permitir efetuar uma aterragem com paragem completa do avião a partir dos 50 pés acima da soleira da pista:
- (1) no caso dos aviões turboreator, dentro do limite de 60 % da distância disponível para aterragem (LDA);
 - (2) no caso dos aviões turbo-hélice, dentro do limite de 70 % da LDA;
 - (3) em derrogação ao disposto na alínea a), pontos 1) e 2), no caso dos aviões aprovados para operações com distância para aterragem reduzida, de acordo com a subsecção CAT.POL.A.255, dentro do limite de 80 % da distância disponível para aterragem (LDA).
- b) No que respeita às operações de aproximação com gradiente muito elevado, o operador deve utilizar os dados de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a), ponto 1) ou 2), conforme aplicável, com base numa altura-limite de ultrapassagem de obstáculos inferior a 60 pés, mas não inferior a 35 pés, e cumprir o disposto na subsecção CAT.POL.A.245;
- c) Relativamente às operações de aterragem curta, o operador deve utilizar os dados de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a), ponto 1) ou 2), conforme aplicável, bem como cumprir o disposto na subsecção CAT.POL.A.250.
- d) Para calcular a massa à aterragem, o operador deve ter em conta os seguintes fatores:
- (1) Não mais de 50 % da componente de vento de frente e não menos de 150 % da componente de vento de cauda;
 - (2) as correções previstas no AFM.

- e) Para despachar o avião, este deve:
- (1) aterrar na pista mais favorável, sem vento;
 - (2) aterrar na pista com maior probabilidade de atribuição, tendo em conta a velocidade e a direção prováveis do vento, assim como as características da assistência em terra à aeronave e outros condicionamentos como as ajudas à aterragem e o terreno;
- f) Se o operador não puder cumprir o disposto na alínea e), ponto 2), relativamente ao aeródromo de destino, o avião só será despachado se for designado um aeródromo alternativo que permita cumprir integralmente o disposto:
- (1) nas alíneas a) a d), se a pista estiver seca à hora prevista de chegada;
 - (2) na subsecção CAT.POL.A.235, alíneas a) a d), se a pista estiver molhada ou contaminada à hora prevista de chegada.».

- l) A subsecção CAT.POL.A.235 passa a ter a seguinte redação:

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

- a) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar molhada à hora prevista de chegada, a distância disponível para aterragem corresponderá a uma das seguintes distâncias:
- (1) uma distância para aterragem prevista no AFM em caso de pista molhada no momento de despachar o avião, mas não inferior à indicada na subsecção CAT.POL.A.230, alínea a), pontos 1) ou 2), conforme aplicável;
 - (2) se a distância para aterragem não estiver prevista no AFM em caso de pista molhada no momento de despachar o avião, pelo menos 115 % da distância para aterragem requerida, determinada de acordo com a subsecção CAT.POL.A.230, alínea a), ponto 1) ou 2), conforme aplicável;
 - (3) uma distância para aterragem mais curta do que a exigida na alínea a), ponto 2), mas não inferior à indicada na subsecção CAT.POL.A.230, alínea a), pontos 1) ou 2), conforme aplicável, se a pista tiver características específicas para melhorar o atrito e o AFM incluir informação adicional específica para a distância para aterragem nesse tipo de pista;
 - (4) em derrogação ao disposto na alínea a), pontos 1), 2) e 3), no caso dos aviões aprovados para operações com distância para aterragem reduzida ao abrigo da subsecção CAT.POL.A.255, uma distância para aterragem determinada de acordo com a subsecção CAT.POL.A.255, alínea b), ponto 2), subalínea v).
- b) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar contaminada à hora prevista de chegada, a LDA deve corresponder a uma das distâncias seguintes:
- (1) pelo menos a distância para aterragem calculada de acordo com a alínea a), ou pelo menos 115 % da distância para aterragem calculada de acordo com dados aprovados relativos à distância para aterragem em pista contaminada ou equivalentes, conforme o valor que for mais elevado;
 - (2) numa pista de inverno especialmente preparada pode ser utilizada uma distância para aterragem inferior à requerida na alínea b), ponto 1), mas não inferior à indicada na alínea a), desde que o AFM inclua informação adicional específica sobre distâncias para aterragem em pistas contaminadas. A distância para aterragem deve ser pelo menos equivalente a 115 % da distância para aterragem prevista no AFM.
- c) Em derrogação da alínea b), o aumento de 15 % não tem de ser aplicado se já estiver incluído nos dados aprovados relativos à distância para aterragem ou equivalente.
- d) Relativamente às alíneas a) e b), os critérios da subsecção CAT.POL.A.230, alíneas b), c) e d), aplicam-se em conformidade.
- e) Para despachar o avião, este deve:
- (1) aterrar na pista mais favorável, sem vento;
 - (2) aterrar na pista com maior probabilidade de atribuição, tendo em conta a velocidade e a direção prováveis do vento, assim como as características da assistência em terra à aeronave e outros condicionamentos como as ajudas à aterragem e o terreno;
- f) Se o operador não estiver em condições de cumprir o disposto na alínea e), ponto 1) relativamente a um aeródromo de destino se os boletins ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar contaminada à hora prevista de chegada e a aterragem depender de um componente específico do vento, o avião só deve ser despachado se forem designados dois aeródromos alternativos.

- g) Se o operador não estiver em condições de cumprir o disposto na alínea e), ponto 2), relativamente a um aeródromo de destino, se os boletins ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar molhada ou contaminada, o avião só deve ser despachado se for designado um aeródromo alternativo.
- h) No que se refere às alíneas f) e g), o aeródromo ou aeródromos alternativos designados devem permitir a conformidade com o prescrito:
- (1) na subsecção CAT.POL.A.230, alíneas a) a d), se a pista estiver seca à hora prevista de chegada;
 - (2) na subsecção CAT.POL.A.235, alíneas a) a d), se a pista estiver molhada ou contaminada à hora prevista de chegada.».
- m) Na subsecção CAT.POL.A.250, alínea b), é inserido o seguinte ponto 11-A):
- «11-A) as operações com uma distância para aterragem reduzida requerida em conformidade com a subsecção CAT.POL.A.255 são proibidas;»;
- n) É aditada a subsecção CAT.POL.A.255, com a seguinte redação:

«CAT.POL.A.255 Aprovação de operações com uma distância para aterragem reduzida requerida

- a) Um operador de aviões pode realizar operações de aterragem dentro do limite de 80 % da distância disponível para aterragem (LDA) se satisfizer as seguintes condições:
- 1) o avião tem uma MOPSC igual ou inferior a 19;
 - 2) o avião dispõe de uma declaração de elegibilidade para uma distância para aterragem reduzida requerida no AFM;
 - 3) o avião é utilizado em operações de transporte aéreo comercial (CAT) não regulares realizadas a pedido;
 - 4) a massa à aterragem do avião permite uma aterragem com paragem completa do avião dentro dessa distância para aterragem reduzida;
 - 5) o operador obteve a aprovação prévia da autoridade competente.
- b) Para obter a aprovação referida na alínea a), ponto 5), o operador deve fornecer provas de uma das seguintes circunstâncias:
- 1) foi efetuada uma avaliação dos riscos para demonstrar que é garantido um nível de segurança equivalente ao previsto na subsecção CAT.POL.A.230, alínea a), ponto 1) ou 2), conforme aplicável;
 - 2) as seguintes condições estão preenchidas:
 - i) são proibidos procedimentos de aproximação especiais, tais como procedimentos de aproximação com gradiente muito elevado, alturas-limite de ultrapassagem de obstáculos planeadas superiores a 60 pés ou inferiores a 35 pés, operações de baixa visibilidade, aproximações que não cumpram os critérios de aproximação estabilizada aprovados nos termos da subsecção CAT.OP.MPA.115, alínea a);
 - ii) são proibidas as operações de aterragem curta de acordo com a subsecção CAT.POL.A.250;
 - iii) é proibida a aterragem em pistas contaminadas;
 - iv) é estabelecido um processo adequado de formação, controlo e monitorização da tripulação de voo;
 - v) o operador estabelece um programa de análise de aterragem do aeródromo (ALAP) para garantir o cumprimento das seguintes condições:
 - A) na hora prevista de chegada, não está previsto vento de cauda;
 - B) se segundo as previsões a pista estiver molhada na hora prevista de chegada, a distância para aterragem no despacho será determinada em conformidade com a subsecção CAT.OP.MPA.303, alínea a) ou b), conforme aplicável, ou corresponderá a 115 % da distância para aterragem determinada para pistas secas, conforme o valor que for mais elevado;
 - C) não estão previstas condições de pista contaminada na hora de chegada prevista;
 - D) não existem previsões meteorológicas adversas para a hora de chegada prevista;
 - vi) todos os equipamentos que afetam o desempenho à aterragem estão operacionais antes de iniciar o voo;

- vii) a tripulação de voo é composta por, pelo menos, dois pilotos com formação e qualificação, que têm experiência de operações com uma distância para aterragem reduzida requerida;
 - viii) com base nas condições existentes para o voo pretendido, o comandante deve tomar a decisão final de proceder a operações com uma distância para aterragem reduzida requerida, podendo optar por não realizar esse tipo de operações por razões de segurança;
 - ix) condições adicionais relacionadas com o aeródromo, se especificadas pela autoridade competente que o certificou, tendo em conta as características orográficas da área de aproximação, as ajudas à aproximação disponíveis, as condições de aproximação falhada ou de aterragem interrompida.»;
- o) A subsecção CAT.POL.A.330 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.POL.A.330 Aterragem — pistas secas

- a) A massa do avião à aterragem, calculada de acordo com a subsecção CAT.POL.A.105, alínea a), na hora prevista de aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternativo, deve permitir efetuar uma aterragem com paragem completa do avião a partir de 50 pés acima da soleira da pista, numa distância que não ultrapasse 70 % da LDA.
 - b) Em derrogação à alínea a), e se for respeitada a subsecção CAT.POL.A.355, a massa do avião à aterragem, calculada de acordo com a subsecção CAT.POL.A.105, alínea a), na hora prevista de aterragem no aeródromo de destino, deve permitir uma aterragem com paragem completa do avião a partir de 50 pés acima da soleira da pista, numa distância que não ultrapasse 80 % da LDA.
 - c) Para calcular a massa à aterragem, o operador deve ter em conta:
 - 1) A altitude no aeródromo;
 - 2) Não mais de 50 % da componente de vento de frente e não menos de 150 % da componente de vento de cauda;
 - 3) O tipo de superfície da pista;
 - 4) O declive da pista na direção da aterragem;
 - d) No que diz respeito às operações de aproximação com gradiente muito elevado, o operador deve utilizar os valores de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a), com base numa altura-limite de ultrapassagem de obstáculos inferior a 60 pés, mas não inferior a 35 pés, e cumprir o disposto na subsecção CAT.POL.A.345.
 - e) Relativamente às operações de aterragem curta, o operador deve utilizar os valores de distância para aterragem calculados de acordo com a alínea a) e cumprir o disposto na subsecção CAT.POL.A.350;
 - f) Para despachar o avião, este deve:
 - 1) aterrar na pista mais favorável, sem vento;
 - 2) aterrar na pista com maior probabilidade de atribuição, tendo em conta a velocidade e a direção prováveis do vento, assim como as características da assistência em terra à aeronave e outros condicionamentos como as ajudas à aterragem e o terreno.
 - g) Se o operador não puder cumprir o disposto na alínea f), ponto 2), relativamente ao aeródromo de destino, o avião só será despachado se for designado um aeródromo alternativo que permita o cumprimento integral do disposto nas alíneas a) a f).»;
- p) A subsecção CAT.POL.A.335 passa a ter a seguinte redação:

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

- a) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar molhada à hora prevista de chegada, a LDA deve corresponder a uma das distâncias seguintes:
 - (1) uma distância para aterragem prevista no AFM em caso de pista molhada no momento de despachar o avião, mas não inferior à indicada na subsecção CAT.POL.A.330;
 - (2) se a distância para aterragem não estiver prevista no AFM em caso de pista molhada no momento de despachar o avião, pelo menos 115 % da distância para aterragem requerida, determinada de acordo com a subsecção CAT.POL.A.230;

- (3) uma distância para aterragem mais curta do que a exigida na alínea a), ponto 2), mas não inferior à indicada na subsecção CAT.POL.A.230, se a pista tiver características específicas para melhorar o atrito e o AFM incluir informação adicional específica para a distância para aterragem nesse tipo de pista;
 - (4) em derrogação ao disposto na alínea a), pontos 1), 2) e 3), no caso dos aviões aprovados para operações com distância para aterragem reduzida ao abrigo da subsecção CAT.POL.A.255, uma distância para aterragem determinada de acordo com a subsecção CAT.POL.A.255, alínea b), ponto 7), subalínea iii).
- b) Quando os boletins ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar contaminada à hora prevista de chegada, a distância para aterragem não deve ser superior à LDA. O operador deve especificar no manual de operações os valores da distância para aterragem a aplicar.»
- q) É aditada a subsecção CAT.POL.A.355, com a seguinte redação:

«CAT.POL.A.355 Aprovação de operações com uma distância para aterragem reduzida requerida

- a) As operações com uma massa à aterragem do avião que permita uma aterragem com paragem completa do avião dentro do limite de 80 % da distância disponível para aterragem (LDA), requerem a aprovação prévia da autoridade competente. Esta aprovação deve ser obtida para cada pista na qual sejam efetuadas operações com distância para aterragem reduzida requerida.
- b) Para obter a aprovação referida na alínea a), o operador deve realizar uma avaliação dos riscos, a fim de demonstrar que é garantido um nível de segurança equivalente ao previsto na subsecção CAT.POL.A.330, alínea a), e que se encontram preenchidas, pelo menos, as seguintes condições:
- 1) O Estado do aeródromo invocou razões de interesse público e necessidade operacional para a operação, devido ao afastamento do aeródromo ou às limitações físicas relacionadas com o alargamento da pista;
 - 2) São proibidas as operações de aterragem curta de acordo com a subsecção CAT.POL.A.350 e as aproximações que não cumpram os critérios de aproximação estabilizada aprovados na subsecção CAT.OP.MPA.115, alínea a);
 - 3) é proibida a aterragem em pistas contaminadas;
 - 4) É aplicado um procedimento de controlo específico da zona de toque definido no manual de operações (MO); este procedimento deve incluir instruções de “borrego” e aterragem interrompida adequadas quando o toque na área definida não puder ser cumprido;
 - 5) É estabelecido um programa de formação e verificação de aeródromos adequado para a tripulação de voo;
 - 6) A tripulação de voo é qualificada e tem experiência em operações de distância para aterragem reduzida requerida no aeródromo em causa;
 - 7) O operador estabelece um programa de análise de aterragem do aeródromo (ALAP) para garantir o cumprimento das seguintes condições:
 - i) na hora prevista de chegada, não está previsto vento de cauda;
 - ii) se as previsões indicarem que a pista estará molhada na hora prevista de chegada, a distância para aterragem no despacho será determinada em conformidade com a subsecção CAT.OP.MPA.303, alínea c), conforme aplicável, ou corresponderá a 115 % da distância de aterragem determinada para as pistas secas, conforme o valor que for mais elevado;
 - iii) não estão previstas condições de pista contaminada na hora de chegada prevista;
 - iv) não existem previsões meteorológicas adversas para a hora de chegada prevista;
 - 8) Estão previstos procedimentos operacionais para assegurar que:
 - i) todos os equipamentos que afetam o desempenho à aterragem e a distância para aterragem estão operacionais antes de iniciar o voo;
 - ii) os dispositivos de desaceleração são corretamente utilizados pela tripulação de voo;
 - 9) São estabelecidas instruções específicas de manutenção e procedimentos operacionais para os dispositivos de desaceleração do avião, a fim de aumentar a fiabilidade desses sistemas;

- 10) A aproximação final e a aterragem são efetuadas apenas em condições meteorológicas de voo visual (VMC);
- 11) condições adicionais relacionadas com o aeródromo, se especificadas pela autoridade competente que o certificou, tendo em conta as características orográficas da área de aproximação, as ajudas à aproximação disponíveis, as condições de aproximação falhada ou de aterragem interrompida.»;
- r) Na subsecção CAT.POL.A.415, as alíneas d) e e) passam a ter a seguinte redação:
- «d) Se a precisão de navegação não cumprir, pelo menos, a especificação de navegação RNAV5, as margens de largura previstas na alínea a) devem ser aumentadas até 18,5 km (10 milhas náuticas).
- e) Se for aplicado um procedimento de segurança, é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as reservas obrigatórias em conformidade com a subsecção CAT.OP.MPA.150, adequadas para um aeródromo alternativo.»;
- s) A subsecção CAT.POL.A.420 passa a ter a seguinte redação:

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

- a) Um avião com três ou mais motores não pode em nenhum ponto da rota programada, utilizando todos os motores à velocidade de cruzeiro ou com impulso, conforme adequado, à temperatura padrão sem vento, distar mais de 90 minutos de um aeródromo que cumpre os requisitos da subsecção CAT.POL.A.430, aplicável à massa prevista à aterragem, salvo se cumprir o disposto nas alíneas b) a e).
- b) A trajetória de voo com dois motores inoperacionais deve permitir que o avião continue o voo nas condições meteorológicas previstas, evitando todos os obstáculos num raio de 9,3 km (5 milhas náuticas) de cada lado da rota programada, com uma margem vertical mínima de 2 000 pés, até um aeródromo que cumpre os requisitos de desempenho aplicáveis à massa prevista à aterragem.
- c) Presume-se que os dois motores falham no ponto mais crítico do segmento da rota em que o avião, com todos os motores à velocidade de cruzeiro ou com impulso, conforme adequado, à temperatura padrão sem vento, se encontra a mais de 90 minutos de um aeródromo referido na alínea a).
- d) A massa prevista do avião no ponto em que se presume ocorrer a falha dos dois motores não pode ser inferior àquela que inclui uma reserva de combustível suficiente para prosseguir até ao aeródromo onde se prevê efetuar a aterragem, atingir esse aeródromo a uma altitude mínima de 450 m (1 500 pés) diretamente acima da área de aterragem e efetuar em seguida um voo à velocidade de cruzeiro ou com impulso, conforme adequado, durante 15 minutos.
- e) O gradiente de subida disponível do avião deve ser de 150 pés por minuto inferior ao especificado.
- f) Se a precisão de navegação não cumprir, pelo menos, a especificação de navegação RNAV5, as margens de largura previstas na alínea b) devem ser aumentadas até 18,5 km (10 milhas náuticas).
- g) Se for aplicado um procedimento de segurança, é permitido o alijamento de combustível desde que se mantenha a quantidade necessária para chegar ao aeródromo com as reservas requeridas em conformidade com a alínea d).»;
- t) Na subsecção CAT.POL.A.430, alínea a), o ponto 4) passa a ter a seguinte redação:
- «4. O declive da pista na direção da aterragem.»;
- u) Na subsecção CAT.POL.A.435, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Quando os boletins e/ou as previsões meteorológicas pertinentes indicarem que a pista poderá estar molhada à hora prevista de chegada, a LDA deve corresponder a uma das distâncias seguintes:
- 1) uma distância para aterragem prevista no AFM em caso de pista molhada no momento de despachar o avião, mas não inferior à indicada na subsecção CAT.POL.A.430;
- 2) Se a distância de aterragem não estiver prevista no AFM em caso de pista molhada no momento de despachar o avião, pelo menos 115 % da distância para aterragem requerida, determinada de acordo com a subsecção CAT.POL.A.430.»;
- v) Na subsecção CAT.IDE.A.185, é aditada a alínea i) com a seguinte redação:
- «i) Os aviões com uma MCTOM superior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 5 de setembro de 2022 devem estar equipados com uma fonte de energia alternativa a que o equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) e o microfone instalado na área da cabina de pilotagem estarão ligados automaticamente caso qualquer outra fonte de energia do CVR seja interrompida.»;

w) É aditada a subsecção CAT.IDE.A.191, com a seguinte redação:

«CAT.IDE.A.191 Equipamento de registo de voo de categoria ligeira

- a) Os aviões com motor de turbina com uma MCTOM de 2 250 kg ou mais e os aviões com uma MOPSC superior a 9 lugares de passageiros devem estar equipados com um equipamento de registo de voo, se estiverem preenchidas todas as seguintes condições:
- 1) Não estiverem abrangidos pelo âmbito de aplicação da subsecção CAT.IDE.A.190, alínea a);
 - 2) Foi inicialmente emitido para os mesmos um CofA individual em ou após 5 de setembro de 2022.
- b) O equipamento de registo de voo deve registar, por meio de dados ou imagens de voo, informações suficientes para determinar a trajetória de voo e a velocidade da aeronave.
- c) O equipamento de registo de voo deve ter capacidade para reter os dados de voo e as imagens registadas durante, pelo menos, as 5 horas precedentes.
- d) O equipamento de registo de voo deve começar a registar automaticamente os dados antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o avião deixar de se poder mover pelos seus meios.
- e) Se o equipamento de registo de voo registar imagens ou sons da cabina de pilotagem, deve ser prevista uma função que possa ser operada pelo comandante e que altere imagens ou registos sonoros efetuados antes do funcionamento dessa função, de modo a que esses registos não possam ser recuperados utilizando técnicas normais de leitura ou reprodução.»;
- x) A subsecção CAT.IDE.A.230, alínea b), passa a ter a seguinte redação:
- «b) A quantidade de oxigénio referida na alínea a) deve ser suficiente para o resto do voo após a depressurização da cabina, a altitudes superiores a 8 000 pés, mas não superiores a 15 000 pés, para pelo menos 2 % dos passageiros transportados e, em caso algum, para menos de uma pessoa.»;
- y) A subsecção CAT.IDE.A.230(d) passa a ter a seguinte redação:
- «d) O equipamento de oxigénio de primeiros socorros deve poder gerar um fluxo por utilizador.»;
- z) A subsecção CAT.IDE.A.345 é alterada do seguinte modo:
- i. O título do artigo passa a ter a seguinte redação:

«CAT.IDE.A.345 Equipamento de comunicação, navegação e vigilância para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais ao terreno»
 - ii. A subsecção CAT.IDE.A.345, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) Os aviões que realizam operações IFR ou VFR em rotas que não possam ser navegadas por referências visuais ao terreno devem dispor de equipamento de radiocomunicações, navegação e vigilância conforme com os requisitos para o espaço aéreo aplicáveis.»
- (aa) É aditada a subsecção CAT.IDE.H.191, com a seguinte redação:

«CAT.IDE.H.191 Equipamento de registo de voo de categoria ligeira

- a) Os helicópteros com motor de turbina com uma MCTOM de 2 250 kg ou mais devem estar equipados com um equipamento de registo de voo, se estiverem preenchidas todas as seguintes condições:
- 1) Não estiverem abrangidos pelo âmbito de aplicação da subsecção CAT.IDE.H.190, alínea a);
 - 2) Foi inicialmente emitido para os mesmos um CofA individual em ou após 5 de setembro de 2022.
- b) O equipamento de registo de voo deve registar, por meio de dados ou imagens de voo, informações suficientes para determinar a trajetória de voo e a velocidade da aeronave.
- c) O equipamento de registo de voo deve ter capacidade para reter os dados de voo e as imagens registadas durante, pelo menos, as 5 horas precedentes.

- d) O equipamento de registo de voo deve começar a registar automaticamente os dados antes de o helicóptero ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o deixar de se poder mover pelos seus meios.
- e) Se o equipamento de registo de voo registar imagens ou sons da cabina de pilotagem, deve ser prevista uma função que possa ser operada pelo comandante e que altere imagens ou registos sonoros efetuados antes do funcionamento dessa função, de modo a que esses registos não possam ser recuperados utilizando técnicas normais de leitura ou reprodução.»;
- (bb) A subsecção CAT.IDE.H.345 é alterada do seguinte modo:
- i. O título do artigo passa a ter a seguinte redação:
- «CAT.IDE.H.345 Equipamento de comunicação, navegação e vigilância para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais ao terreno»**
- ii. A subsecção CAT.IDE.H.345, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) Os helicópteros que realizam operações IFR ou VFR em rotas que não possam ser navegadas por referências visuais ao terreno devem dispor de equipamento de radiocomunicações, navegação e vigilância conforme com os requisitos para o espaço aéreo aplicáveis.»
- 5) O anexo V (Parte-SPA) é alterado do seguinte modo:
- a) A subsecção SPA.SET-IMC.105, alínea b), passa a ter a seguinte redação:
- «b) Para garantir os níveis pretendidos de aeronavegabilidade permanente e fiabilidade do avião e do seu sistema de propulsão, foram estabelecidos instruções e procedimentos de manutenção específicos, que foram incluídos no programa de manutenção das aeronaves do operador em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014, englobando todos os elementos a seguir indicados:
- 1) Um programa de monitorização do comportamento do motor, exceto no caso de aviões cujo primeiro certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido após 31 de dezembro de 2004 e que disponham de um sistema automático de monitorização do comportamento;
- 2) Um programa de fiabilidade do sistema de propulsão e sistemas conexos;»;
- 6) O anexo VI (Parte-NCC) é alterado do seguinte modo:
- a) A subsecção NCC.GEN.101 passa a ter a seguinte redação:
- «As organizações de formação autorizadas que sejam obrigadas a cumprir o disposto no presente anexo devem igualmente cumprir:
- a) ORO.GEN.310, conforme aplicável; e ainda
- b) ORO.MLR.105.»;
- b) A subsecção NCC.GEN.145 passa a ter a seguinte redação:
- «NCC.GEN.145 Tratamento dos registos do equipamento de registo de voo: conservação, disponibilização, proteção e utilização**
- a) Na sequência de um acidente, incidente grave ou ocorrência identificada pela autoridade de investigação, o operador da aeronave deve conservar os originais dos registos de dados dos equipamentos de registo de voo por um período de 60 dias ou até decisão em contrário dessa mesma autoridade.
- b) O operador deve realizar testes e avaliações operacionais desses registos, de modo a garantir o funcionamento permanente destes equipamentos.
- c) O operador deve assegurar que os registos dos parâmetros de voo e das mensagens de comunicações via ligações de dados cujo registo nos equipamentos de registo de voo é requerido são conservados, exceto para efeitos de testes e manutenção do equipamento, caso em que pode ser apagado o material mais antigo registado até 1 hora antes do momento do teste;
- d) O operador deve conservar e manter atualizada a documentação de que consta a informação necessária para converter os dados brutos de voo em parâmetros de voo expressos em unidades de engenharia;

- e) Mediante decisão da autoridade competente, o operador deve disponibilizar todos os registos do equipamento de registo de voo que tenham sido conservados;
- f) Sem prejuízo do disposto nos Regulamentos (UE) n.º 996/2010 e (UE) 2016/679:
- 1) Os registos sonoros de um equipamento de registo de voo não devem ser divulgados nem utilizados, exceto para garantir o bom funcionamento do equipamento, salvo se preenchidas todas as seguintes condições:
 - i) existir um procedimento relacionado com o tratamento desses registos sonoros e da sua transcrição;
 - ii) todos os membros da tripulação e pessoal de manutenção em causa tiverem dado o seu consentimento prévio;
 - iii) esses registos sonoros forem utilizados apenas para manter ou melhorar a segurança.
 - 1-A) Aquando da inspeção dos registos sonoros do equipamento de registo de voo para garantir o seu bom funcionamento, o operador deve proteger a privacidade desses registos, que não devem ser divulgados ou utilizados para outros fins que não a garantia do bom funcionamento do equipamento.
 - 2) Os parâmetros de voo ou as mensagens via ligações de dados registados por equipamento de registo de voo só devem ser utilizados para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória, nos seguintes casos:
 - i) são utilizados pelo operador exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou manutenção;
 - ii) se estiverem desidentificados;
 - iii) são divulgados através de processos seguros.
 - 3) As imagens da cabina de pilotagem registadas por um equipamento de registo de voo não devem ser divulgadas ou utilizadas, salvo se tal for necessário para assegurar o bom funcionamento do equipamento e se:
 - i) estiver em vigor um procedimento relacionado com o tratamento desses registos de imagem;
 - ii) todos os membros da tripulação e pessoal de manutenção em causa tiverem dado o seu consentimento prévio;
 - iii) esses registos de imagem forem utilizados unicamente para manter ou melhorar a segurança.
 - 3-A) Se as imagens da cabina de pilotagem registadas por um equipamento de registo de voo forem inspeccionadas para assegurar o bom funcionamento do equipamento:
 - i) essas imagens não podem ser divulgadas ou utilizadas salvo para garantir o bom funcionamento do equipamento de registo de voo;
 - ii) se for previsível que sejam visíveis partes do corpo de membros da tripulação nas imagens, o operador deve assegurar a privacidade dessas imagens.»
- c) A subsecção NCC.OP.225 passa a ter a seguinte redação:

«NCC.OP.225 Condições de aproximação e aterragem — aviões

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas do aeródromo ou local de operação como as condições da pista que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação, uma aterragem ou uma aproximação falhada em segurança.»;

- d) É aditada a subsecção NCC.OP.226, com a seguinte redação:

«NCC.OP.226 Condições de aproximação e de aterragem — helicópteros

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas do aeródromo ou local de operação como as condições da pista ou área de aproximação final e descolagem (FATO) que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação, uma aterragem ou uma aproximação falhada em segurança.»;

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

a) A subsecção NCO.OP.205 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.OP.205 Condições de aproximação e aterragem — aviões

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas do aeródromo ou local de operação como as condições da pista que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação, uma aterragem ou uma aproximação falhada em segurança.»;

b) É aditada a subsecção NCO.OP.206, com a seguinte redação:

«NCO.OP.206 Condições de aproximação e de aterragem — helicópteros

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas do aeródromo ou local de operação como as condições da pista ou área de aproximação final e descolagem (FATO) que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação, uma aterragem ou uma aproximação falhada em segurança.»;

c) A subsecção NCO.SPEC.MCF.105, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«b) Em derrogação da subsecção NCO.GEN.105, alínea a), ponto 4, do presente anexo, um voo de verificação de manutenção pode ser efetuado com uma aeronave que tenha sido considerada apta para serviço com manutenção incompleta em conformidade com as subsecções M.A.801, alínea f), do anexo I (Parte M), 145.^A.50, alínea e), do anexo II (Parte 145) ou ML.A.801, alínea f), do anexo V-B (Parte ML), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão.»;

d) A subsecção NCO.SPEC.MCF.130 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.SPEC.MCF.130 Simulação de procedimentos anormais ou de emergência em voo

Em derrogação à subsecção NCO.SPEC.145, um piloto-comandante pode simular situações que exijam a aplicação de procedimentos anormais ou de emergência a bordo se a simulação tiver de cumprir a intenção do voo e se tiver sido identificada na lista de controlo referida na subsecção NCO.SPEC.MCF.110 ou nos procedimentos operacionais.»;

8) O anexo VIII (Parte SPO) é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção SPO.GEN.140, alínea a), ponto 10), passa a ter a seguinte redação:

«10) Caderneta técnica da aeronave, nos termos do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, se aplicável;»;

b) A subsecção SPO.GEN.145 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.GEN.145 Tratamento dos registos do equipamento de registo de voo: conservação, disponibilização, proteção e utilização

a) Na sequência de um acidente, incidente grave ou ocorrência identificada pela autoridade de investigação, o operador da aeronave deve conservar os originais dos registos de dados dos equipamentos de registo de voo por um período de 60 dias ou até decisão em contrário dessa mesma autoridade.

b) O operador deve realizar testes e avaliações operacionais desses registos, de modo a garantir o funcionamento permanente destes equipamentos.

c) O operador deve assegurar que os registos dos parâmetros de voo e das mensagens de comunicações via ligações de dados cujo registo nos equipamentos de registo de voo é requerido são conservados, exceto para efeitos de testes e manutenção do equipamento, caso em que pode ser apagado o material mais antigo registado até 1 hora antes do momento do teste;

d) O operador deve conservar e manter atualizada a documentação de que consta a informação necessária para converter os dados brutos de voo em parâmetros de voo expressos em unidades de engenharia;

e) Mediante decisão da autoridade competente, o operador deve disponibilizar todos os registos do equipamento de registo de voo que tenham sido conservados;

- f) Sem prejuízo do disposto nos Regulamentos (UE) n.º 996/2010 e (UE) 2016/679, e com exceção da garantia do bom funcionamento do equipamento de registo de voo:
- 1) Os registos sonoros do equipamento de registo de voo não devem ser divulgados nem utilizados, exceto para garantir o bom funcionamento do equipamento, salvo se:
 - i) existir um procedimento relacionado com o tratamento desses registos sonoros e da sua transcrição;
 - ii) todos os membros da tripulação e pessoal de manutenção em causa tiverem dado o seu consentimento prévio;
 - iii) esses registos sonoros forem utilizados apenas para manter ou melhorar a segurança.
 - 1-A) Aquando da inspeção dos registos sonoros do equipamento de registo de voo para garantir o seu bom funcionamento, o operador deve proteger a privacidade desses registos, que não devem ser divulgados ou utilizados para outros fins que não a garantia do bom funcionamento do equipamento.
 - 2) Os parâmetros de voo ou as mensagens de ligações de dados registados pelo equipamento de registo de voo só devem ser utilizados para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente sujeito a comunicação obrigatória, nos seguintes casos:
 - i) são utilizados pelo operador exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou manutenção;
 - ii) se estiverem desidentificados;
 - iii) são divulgados através de processos seguros.
 - 3) As imagens da cabina de pilotagem registadas por um equipamento de registo de voo não devem ser divulgadas nem utilizadas, exceto para garantir o bom funcionamento do equipamento ou se preenchidas todas as seguintes condições:
 - i) estiver em vigor um procedimento relacionado com o tratamento desses registos de imagem;
 - ii) todos os membros da tripulação e pessoal de manutenção em causa tiverem dado o seu consentimento prévio;
 - iii) esses registos de imagens forem utilizados unicamente para manter ou melhorar a segurança.
 - 3-A) Se as imagens da cabina de pilotagem registadas por um equipamento de registo de voo forem inspeccionadas para assegurar o bom funcionamento do equipamento:
 - i) essas imagens não podem ser divulgadas ou utilizadas para fins que não consistam exclusivamente em assegurar o bom funcionamento do equipamento de voo;
 - ii) se for previsível que sejam visíveis partes do corpo de membros da tripulação nas imagens, o operador deve assegurar a privacidade dessas imagens.»
- c) A subsecção SPO.OP.210 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.OP.210 Condições de aproximação e aterragem — aviões

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas do aeródromo ou local de operação como as condições da pista que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação, uma aterragem ou uma aproximação falhada em segurança.»;

- d) É aditada a subsecção SPO.OP.211, com a seguinte redação:

«SPO.OP.211 Condições de aproximação e de aterragem — helicópteros

Antes de iniciar uma aproximação para aterragem, o piloto-comandante deve certificar-se de que, em face das informações de que dispõe, tanto as condições meteorológicas do aeródromo ou local de operação como as condições da pista ou área de aproximação final e descolagem (FATO) que pretende utilizar permitem realizar uma aproximação, uma aterragem ou uma aproximação falhada em segurança.»;

- e) É aditada a subsecção SPO.IDE.A.146, com a seguinte redação:

«SPO.IDE.A.146 Equipamento de registo de voo de categoria ligeira

- a) Os aviões com motor de turbina com uma MCTOM de 2 250 kg ou mais e os aviões com uma MOPSC superior a 9 lugares de passageiros devem estar equipados com um equipamento de registo de voo, se estiverem preenchidas todas as seguintes condições:
 - 1) não estiverem abrangidos pelo âmbito de aplicação da subsecção SPO.IDE.A.145, alínea a);

- 2) Forem utilizados para realizar operações de transporte aéreo comercial;
 - 3) foi inicialmente emitido para os mesmos um CofA individual em ou após 5 de setembro de 2022.
 - b) O equipamento de registo de voo deve registar, por meio de dados ou imagens de voo, informações suficientes para determinar a trajetória de voo e a velocidade da aeronave.
 - c) O equipamento de registo de voo deve ter capacidade para reter os dados de voo e as imagens registadas durante, pelo menos, as 5 horas precedentes.
 - d) O equipamento de registo de voo deve começar a registar automaticamente os dados antes de o avião ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o avião deixar de se poder mover pelos seus meios.
 - e) Se o equipamento de registo de voo registar imagens ou sons da cabina de pilotagem, deve ser prevista uma função que possa ser operada pelo piloto comandante e que altere imagens ou registos sonoros efetuados antes do funcionamento dessa função, de modo a que esses registos não possam ser recuperados utilizando técnicas normais de leitura ou reprodução.»;
- f) É aditada a subsecção SPO.IDE.H.146, com a seguinte redação:

«SPO.IDE.H.146 Equipamento de registo de voo de categoria ligeira

- a) Os helicópteros com motor de turbina com uma MCTOM de 2 250 kg ou mais devem estar equipados com um equipamento de registo de voo, se estiverem preenchidas todas as seguintes condições:
 - 1) Não estiverem abrangidos pelo âmbito de aplicação da subsecção SPO.IDE.H.145, alínea a);
 - 2) Forem utilizados para realizar operações de transporte aéreo comercial;
 - 3) Foi inicialmente emitido para os mesmos um CofA individual em ou após 5 de setembro de 2022.
 - b) O equipamento de registo de voo deve registar, por meio de dados ou imagens de voo, informações suficientes para determinar a trajetória de voo e a velocidade da aeronave.
 - c) O equipamento de registo de voo deve ter capacidade para reter os dados de voo e as imagens registadas durante, pelo menos, as 5 horas precedentes.
 - d) O equipamento de registo de voo deve começar a registar automaticamente os dados antes de o helicóptero ser capaz de se mover pelos seus próprios meios e parar automaticamente quando o deixar de se poder mover pelos seus meios.
 - e) Se o equipamento de registo de voo registar imagens ou sons da cabina de pilotagem, deve ser prevista uma função que possa ser operada pelo piloto comandante e que altere imagens ou registos sonoros efetuados antes do funcionamento dessa função, de modo a que esses registos não possam ser recuperados utilizando técnicas normais de leitura ou reprodução.»;
- g) A subsecção SPO.SPE.MCF.100, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) Voo de verificação de manutenção de “nível A” para um voo em que se espera o recurso a procedimentos anormais ou de emergência, tal como definidos no manual de voo da aeronave, ou sempre que seja necessário um voo para provar o funcionamento de um sistema de salvaguarda ou de outros dispositivos de segurança.».
-