



NOTA EXPLICATIVA

PARECER N.º 03/2012

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 3 de SETEMBRO DE 2012

sobre o Regulamento da Comissão que altera as regras de execução relativas às operações aéreas e as regras de execução relativas à tripulação aérea

Operações de transporte aéreo comercial com planadores e balões

Operações de transporte aéreo comercial efetuadas de A para A com aviões e helicópteros

Índice

Sumário executivo.....	3
Introdução	4
I. Generalidades	4
II. Âmbito do Parecer	4
III. Processo de consulta.....	6
IV. Convenção numérica.....	7
CAT (S, B).....	8
I Alterações ao Regulamento relativo às operações aéreas.....	8
II. Alterações à Parte-CAT.....	8
III. Alterações à Parte-ORO	14
IV. Outras observações	15
CAT (de A para A).....	16
I. Políticas	16
II. Alterações aos Regulamentos	18
III. Alterações à Parte-CAT.....	19
IV. Alterações à Parte-ORO	21
V. Alterações à Parte-ARO	23
VI. Alterações à Parte-ORA	23
VII. Outras observações	23
Anexo 1: Tabelas de referências cruzadas entre os Apêndices dos OPS-EU e os JAR-OPS3	24
Apêndice 1 ao 1.005, alínea a) – aviões com desempenho de classe B, VFR durante o dia	24
Apêndice 1 ao 3.005, alínea f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	43
Apêndice 1 ao 3.005, alínea g) - operações de área locais, VFR durante o dia	53
Anexo 2: Lista de adaptações e regras não aplicáveis às operações CAT (de A para A)	59
Parte-CAT	59
Anexo 3: Acrónimos e abreviaturas	83

Sumário executivo

O presente Parecer contém as regras de execução relativas às operações de transporte aéreo comercial (CAT) efetuadas com planadores e balões e altera os seguintes documentos regulamentares:

- Regulamento relativo às operações aéreas;
- Anexo I – Definições relativas aos Anexos II a VIII;
- Anexo II – Parte-ARO, Requisitos aplicáveis às autoridades no domínio das operações aéreas;
- Anexo III – Parte-ORO, Requisitos organizacionais relativos às operações aéreas, nomeadamente aos operadores aéreos comerciais e não comerciais de aeronaves a motor complexas; e
- Anexo IV - Parte-CAT, Requisitos técnicos aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial.

Além disso, o presente Parecer estabelece regras de execução aplicáveis às operações CAT com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação. As alterações incidem nos seguintes documentos regulamentares:

- Regulamentos aplicáveis às operações aéreas:
 - Regulamento relativo às operações aéreas;
 - Anexo II – Parte-ARO, Requisitos aplicáveis às autoridades no domínio das operações aéreas;
 - Anexo III – Parte-ORO, Requisitos aplicáveis às organizações de operações aéreas; e
 - Anexo IV - Parte-CAT, Requisitos técnicos aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial;
- Regulamento relativo às tripulações aéreas:
 - Regulamento relativo às tripulações aéreas; e
 - Anexo VII – Parte-ORA, Requisitos organizacionais relativos à tripulação aérea.

Os referidos requisitos foram elaborados de modo a contribuírem para a prossecução dos seguintes objetivos:

- manutenção de um elevado nível de segurança;
- aplicação de regras adequadas, sempre que pertinente;
- garantia de flexibilidade e eficiência para operadores e autoridades.

O presente Parecer é o resultado de um extenso processo de consulta que envolveu autoridades, associações, operadores e peritos na área da aviação.

Introdução

I. Generalidades

1. O Regulamento (CE) n.º 216/2008¹ do Parlamento Europeu e do Conselho (doravante designado por «Regulamento de Base»), com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009², estabelece um quadro amplo e adequado para a definição e a aplicação de requisitos técnicos e de procedimentos administrativos comuns no domínio da aviação civil.
2. O presente Parecer tem como objetivo prestar assistência à Comissão Europeia no estabelecimento das regras de execução (IR) relativas às operações aéreas.
3. O presente Parecer foi adotado de acordo com o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a «Agência»)³, em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento de Base.

II. Âmbito do Parecer

4. O presente Parecer contém as IR relativas às operações de transporte aéreo comercial (CAT) efetuadas com planadores e balões e altera os seguintes documentos regulamentares:
 - Regulamento relativo às operações aéreas;
 - Anexo I – Definições relativas aos Anexos II a VIII;
 - Anexo II – Parte-ARO, Requisitos aplicáveis às autoridades no domínio das operações aéreas;
 - Anexo III – Parte-ORO, Requisitos organizacionais relativos às operações aéreas, nomeadamente aos operadores aéreos comerciais e não comerciais de aeronaves a motor complexas; e
 - Anexo IV - Parte-CAT, Requisitos técnicos aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial.
5. O presente parecer contém ainda IR aplicáveis a operações CAT com início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação (CAT de A para A) e altera os seguintes documentos regulamentares:
 - Regulamentos aplicáveis às operações aéreas;

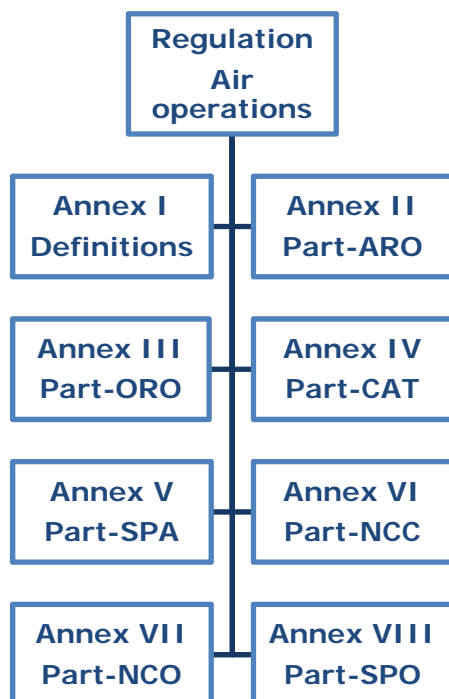
¹ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE. *JO L 79 de 19.3.2008, p. 1-49.*

² Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Diretiva 2006/33/CE. *JO L 309, 24.11.2009, pp. 51-70.*

³ Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação (procedimento de regulamentação). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

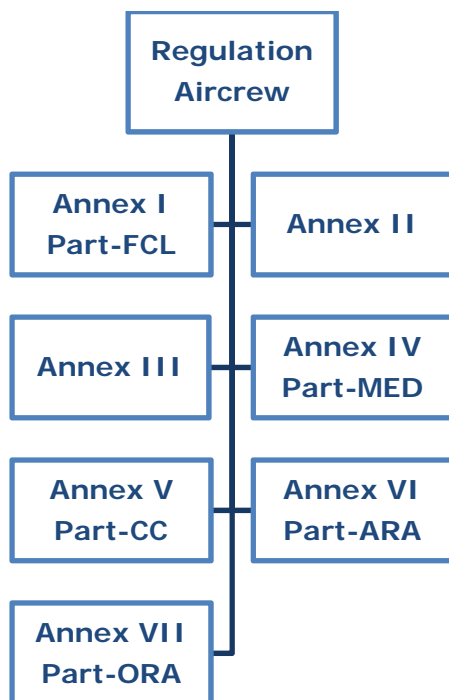
- Regulamento relativo às operações aéreas;
 - Anexo II – Parte-ARO, Requisitos aplicáveis às autoridades no domínio das operações aéreas;
 - Anexo III – Parte-ORO, Requisitos aplicáveis às organizações de operações aéreas; e
 - Anexo IV - Parte-CAT, Requisitos técnicos aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial;
 - Regulamento relativo às tripulações aéreas:
 - Regulamento relativo às tripulações aéreas; e
 - Anexo VII – Parte-ORA, Requisitos organizacionais relativos à tripulação aérea.
6. Os documentos do presente Parecer têm por base a estrutura regulamentar revista, conforme proposta pela Comissão Europeia e pela Agência em abril de 2011. O seguinte quadro apresenta uma perspetiva dos Anexos ao abrigo do Regulamento relativo às operações aéreas e do Regulamento relativo às tripulações aéreas⁴.

Quadro 1 Anexos do Regulamento relativo às operações aéreas⁵



⁴ Regulamento (UE) n.º 1178/2011 que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012.

⁵ NCC: Operações não comerciais com aeronaves a motor complexas; NCO: Operações não comerciais com aeronaves a motor não complexas; SPO: Operações especializadas.

Quadro 2: Anexos do Regulamento relativo às tripulações aéreas⁶**III. Processo de consulta**

7. O Parecer tem por base os seguintes NPA:
 - NPA 2008-22, que apresenta propostas de Regras de Execução (IR), bem como os correspondentes meios de conformidade aceitáveis (AMC) e documentos de orientação (GM) para as autoridades e organizações;
 - NPA 2009-02, que apresenta propostas de IR, bem como os correspondentes AMC e GM para as operações aéreas.
8. O NPA 2008-22 foi publicado no sítio web da EASA (<http://www.easa.europa.eu>) em 31 de outubro de 2008. O período de consulta foi encerrado em 28 de maio de 2009. O NPA 2009-02 foi publicado no sítio web da EASA (<http://www.easa.europa.eu>) em 30 de janeiro de 2009. O período de consulta foi encerrado em 31 de julho de 2009.
9. Os textos regulamentares alterados foram debatidos em pormenor com os grupos de análise da regulamentação criados para os NPA 2008-22 e 2009-02.
10. Com base na extensa consulta realizada às autoridades, às associações e aos operadores, a Agência publicou CRD para a Parte-AR e para a Parte-OR em 4 de outubro de 2010, o CRD OPS I em 25 de novembro de 2010 e o CRD OPS III em 27 de outubro de 2011. O período de reação terminou em 6 de dezembro de 2010, em 15 de fevereiro de 2011 e em 30 de janeiro de 2012, respetivamente.
11. A Agência discutiu propostas de CAT de A para A com os membros do Grupo de Aconselhamento das Autoridades Nacionais (AGNA) em duas sessões temáticas realizadas em outubro de 2011 e em julho de 2012.

⁶ FCL: licenciamento das tripulações de voo; MED: médico; CC: tripulação de cabina; ARA: requisitos de autoridade aplicáveis às tripulações aéreas.

IV. Convenção numérica

12. Em consonância com as orientações da Agência para a elaboração de regulamentação, foi aplicada a seguinte convenção numérica às IR:

<Parte>.<Subparte>.<Secção>.<N>

Explicação:

<Parte>: obrigatória - até quatro letras ou algarismos

Exemplos: ARO, ORO, CAT

<Subparte>: obrigatória - até quatro letras ou algarismos

Exemplos: GEN, OP, POL, IDE

<Secção>: obrigatória - até cinco letras ou algarismos

Exemplos: MPA, NMPA, A, H, S, B

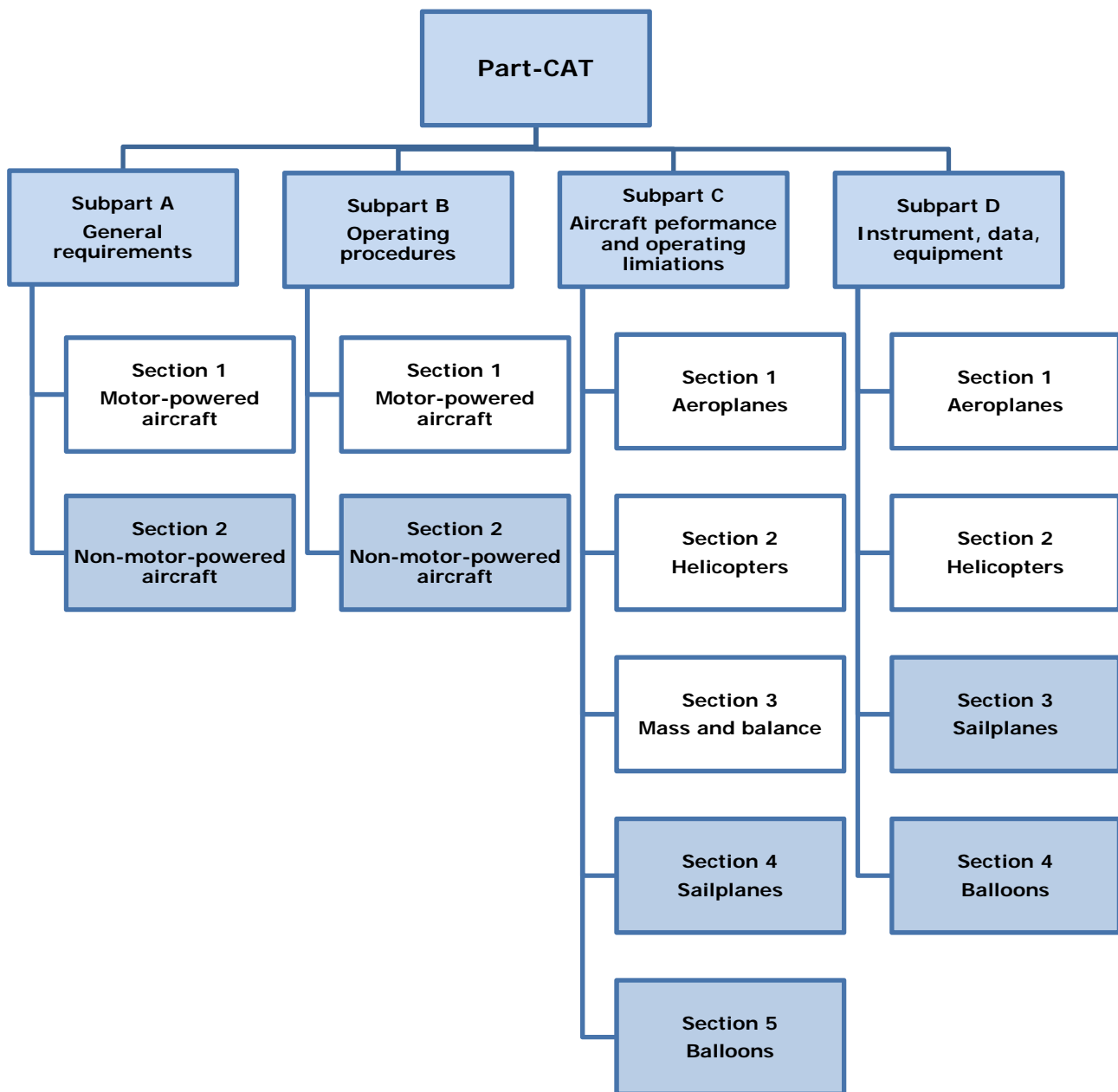
<N>: obrigatório - número da regra – três algarismos, começando em 100, seguindo-se números geralmente numerados em incrementos de 5.

CAT (S, B)**I Alterações ao Regulamento relativo às operações aéreas**

13. As alterações ao Regulamento incluem dois pequenos ajustes por forma a englobar as operações CAT realizadas com balões e planadores.
14. A alteração do artigo 1.º estabelece a aplicabilidade das regras OPS às operações CAT realizadas com planadores e balões. Esclarece-se igualmente que o regulamento não se aplica a balões cativos, aeróstatos ou a voos com balões cativos. Algumas das inúmeras operações com balões são realizadas de forma cativa. As maiores diferenças entre estes três principais tipos de operação cativa são:
 - um «balão cativo» é especificamente concebido para operar continuamente preso ao chão por um sistema de ancoragem;
 - um «voo cativo» é uma restrição temporária de um balão livre em voo, para realização de um voo para um único local;
 - uma «restrição de descolagem» é uma restrição temporária a um balão livre para dar início a um voo livre.
15. Apenas as operações com «restrição de descolagem» serão cobertas pelo presente Regulamento. Os «balões cativos» e os «voos cativos» não são abrangidos pelo presente Regulamento e serão considerados futuramente.
16. No que diz respeito à transição, é proposto um período de autoexclusão de 3 anos. Esta proposta tem em conta o facto de, a tais operações, não se aplicar atualmente qualquer regra harmonizada ao nível da UE.

II. Alterações à Parte-CAT**Âmbito**

17. A Parte-CAT contém regras técnicas aplicáveis a todas as operações CAT. A estrutura da Parte-CAT foi concebida de modo a permitir aditar regras aplicáveis a certas categorias de aeronave, sem perturbar a sequência de regras já estabelecida. Sendo assim, a maioria das regras aplicáveis a CAT (S, B) encontra-se disposta em novas secções.
18. O quadro seguinte identifica, a azul, as subpartes e secções aplicáveis a operações CAT (S, B).



19. As regras da Parte-CAT (S, B) devem ser lidas em conjunto com:
- O Regulamento relativo às operações aéreas;
 - o Anexo I – Definições relativas aos termos utilizados nos Anexos II a VIII;
 - o Anexo II – Parte-ARO, que contém requisitos de autoridade para operadores CAT; e
 - o Anexo III – Parte-ORO, que contém requisitos de organização, em que as subpartes seguintes são especialmente relevantes: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC e ORO.FC;
 - o Anexo V - Parte-SPA, que contém requisitos aplicáveis às operações sujeitas a uma aprovação específica e é, em princípio, também aplicável aos operadores CAT

(S, B); nenhuma destas operações parece, contudo, relevante para os operadores CAT (S, B).

Resumo das reações

20. A Agência recebeu 92 reações provenientes de sete entidades.
21. Algumas das reações foram relativas às operações CAT (S, B), sugerindo que tais operações não deveriam ser consideradas atividades comerciais. Apesar de tidas em conta, estas reações não foram aceites, uma vez que o presente Parecer não incide sobre a classificação das atividades como comerciais ou não comerciais. A designação «operação comercial» encontra-se definida no artigo 3.º do Regulamento de Base e não pode ser alterada através de regras de execução de grau inferior.
22. No que respeita à subparte GEN, a maioria das reações incidiu sobre a CAT.GEN.NMPA.140 «Documentos, manuais e informações a bordo». A maioria das reações solicitou mais derrogações e um alinhamento com a Parte-NCO, tendo a maior parte delas sido aceite.
23. No que concerne à subparte OP, a maioria das observações incidiu sobre as operações realizadas com balões. Muitas delas apontaram para a necessidade de mais esclarecimentos, os quais são fornecidos mais abaixo, nas explicações.
24. Relativamente à subparte POL, a maioria das reações incidiu sobre o requisito relativo aos balões e sobre os AMC para a determinação da massa pelo sistema. A maioria destas reações foi aceite.
25. Foram recebidas cerca de 30 reações sobre a subparte IDE, a maioria delas sobre os balões. Algumas das reações incidiram sobre o sistema de retenção para o comandante dos balões, apoiando, em certos casos, o texto proposto e, noutras, opondo-se a ele. Em certas reações, foi pedida coerência com outras partes. As observações destacaram ainda a necessidade de rever a disposição sobre outros equipamentos para balões. Foram pedidos esclarecimentos sobre os equipamentos de radiocomunicações instalados em planadores.

Explicações

26. Ao elaborar as novas secções, a Agência teve o cuidado de verificar a coerência das regras propostas com os seguintes documentos, alinhando-os sempre que necessário:
 - no que respeita às IR relativas a operações CAT, com a versão da Parte-CAT (A, H) conforme adotada pelo Comité da EASA e transmitida ao Parlamento Europeu para apreciação; e
 - no que respeita às IR relativas às operações realizadas com planadores e balões, com a mais recente versão da Parte-NCO, conforme discutida no Comité da EASA.
27. Os capítulos seguintes descrevem as alterações à versão CRD, na medida em que envolvam uma alteração do conteúdo das regras e explicam de forma mais detalhada algumas das regras em causa.

CAT.GEN.105 Planadores com motor fixo e planadores motorizados

28. O presente requisito tem como objetivo esclarecer que os planadores motorizados, à exceção dos planadores com motor fixo, devem ser operados ao abrigo das regras aplicáveis às aeronaves e planadores não motorizados. Além disso, o requisito especifica as regras aplicáveis aos planadores com motor fixo (considerados uma subcategoria dos planadores motorizados), as quais dependem de os mesmos serem operados como avião ou como planador.
29. A regra subiu na ordem hierárquica das normas, encontrando--se agora posicionada antes do texto das secções 1 e 2 da subparte GEN.

CAT.GEN.NMPA.100 Deveres do comandante

30. Esta regra sintetiza os mais importantes deveres do comandante. As regras foram alteradas através da introdução de requisitos adicionais, espelhando algumas das regras aplicáveis aos membros da tripulação durante as operações CAT (A, H). Os novos requisitos incidem sobre o plano de comunicação de ocorrências do operador e sobre as limitações de tempo de voo (FTL) e o descanso, listando as situações em que o comandante não executa funções numa aeronave.
31. Apesar de, no domínio dos planadores e dos balões, se utilizar normalmente a designação «piloto em comando» em vez de «comandante», a Agência propõe que seja utilizada esta última designação para efeitos de coerência com outras regras da Parte-CAT e da Parte-ORO.

CAT.GEN.NMPA.105 Deveres dos tripulantes de um balão

32. A Parte-ORO também se aplica às operações CAT realizadas com balões. Tal significa que o requisito disposto na subparte CC que obriga à designação de, pelo menos, um tripulante de cabina para operar uma aeronave com capacidade máxima aprovada de mais de 19 passageiros se aplica a balões com capacidade para mais de 19 pessoas.
33. Contudo, as regras dispostas na parte ORO.CC foram essencialmente elaboradas para operações com aviões e helicópteros, não sendo consideradas adequadas a operações com balão. Propõe-se, portanto, que as operações com balões sejam excluídas dos requisitos aplicáveis à tripulação de cabina.
34. Considera-se, contudo, que o comandante necessita da assistência de um tripulante adicional quando forem transportados mais de 19 passageiros. Por este motivo, foi aditada uma nova regra: CAT.GEN.NMPA.105 «Tripulante adicional para voos com balão». A referida regra exige a presença de um tripulante adicional a bordo de um balão que transporte mais de 19 passageiros, especificando ainda os seus deveres.

CAT.GEN.NMPA.140 Documentos, manuais e informações a bordo

35. Esta regra foi alterada com base nas reações recebidas e para evitar incoerências com a mais recente versão proposta da Parte-NCO. A regra permite agora que os documentos, manuais e informações indicados na respetiva alínea a) sejam transportados no veículo de recuperação dos documentos ou guardados no aeródromo ou local de operação

quando disserem respeito a operações com planadores ou balões e quando os voos forem considerados voos de A para A ou operações de área locais.

CAT.GEN.NMPA.150 Transporte de mercadorias perigosas

36. As partes interessadas solicitaram a eliminação desta regra pelo facto de não serem habitualmente transportadas mercadorias perigosas através de CAT (S, B). Importa esclarecer que tal requisito diz respeito às circunstâncias sob as quais as mercadorias perigosas podem ser transportadas sem necessidade de aprovação nos termos da SPA.DG. Tais circunstâncias incluem, por exemplo, os itens transportados na bagagem dos passageiros que normalmente são considerados mercadorias perigosas. O número em questão diz igualmente respeito à capacidade do comandante de detetar o transporte inadvertido de mercadorias perigosas.
37. Sendo assim, apesar de ter decidido manter a regra, a Agência alterou-a nos casos em que o transporte de mercadorias perigosas não é permitido, exceto quando não estão sujeitas às Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias perigosas por Via Aérea (ICAO Doc 9284-AN/905) em conformidade com a Parte 1 de tais instruções, ou quando são transportadas por passageiros ou membros da tripulação, ou se encontram na bagagem, em conformidade com a Parte 8 das Instruções Técnicas.
38. A expressão «Instruções Técnicas» encontra-se definida no Anexo I (publicado no Parecer n.º 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Procedimentos de atenuação do ruído — balões e planadores motorizados

39. Aceites algumas das observações das partes interessadas, os procedimentos de atenuação do ruído foram alterados e especificou-se que a regra diz respeito a operações com balões e planadores motorizados. Além disso, o texto foi aligeirado, dirigindo-se agora ao comandante e não ao operador.

CAT.OP.NMPA.110 Abastecimento e planeamento de combustível e lastro — balões

40. Este requisito foi alterado de modo a especificar que os cálculos devem ser documentados num plano de voo operacional. À semelhança do que aconteceu nas restantes regras, a palavra «gas» da versão inglesa foi eliminada, uma vez que o conceito já se encontra abrangido pela palavra «fuel» (combustível).

CAT.OP.NMPA.115 Transporte de categorias especiais de passageiros (SCP)

41. Dando seguimento às reações das partes interessadas, esta regra foi simplificada e limitada ao objetivo de segurança, que estabelece que as SCP devem ser transportadas em condições que assegurem a segurança da aeronave e dos seus ocupantes de acordo com os procedimentos estabelecidos pelo operador.
42. O texto dos AMC conexos foi elaborado de modo a ter em conta o Regulamento (CE) n.º 1107/2006 relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com

mobilidade reduzida no transporte aéreo⁷. Foi ainda dada especial atenção ao artigo 2.º, alínea a), que apresenta a definição de «pessoa com deficiência» ou «pessoa com mobilidade reduzida», expressões de âmbito ligeiramente mais alargado do que o seu equivalente no OPS-EU (re. ACJ OPS 1.260 na Secção 2 dos JAR-OPS 1) e às necessidades especiais decorrentes de operações CAT com balões.

Ex-CAT.OP.NMPA.120 Arrumação de bagagem

43. Esta regra foi eliminada pelo facto de ter sido considerada irrelevante para as operações CAT (S, B).

CAT.OP.NMPA.135 Acondicionamento da bagagem dos passageiros e dos pilotos - balões

44. Esta regra foi reformulada para ter em conta as operações realizadas com balões.

CAT.OP.NMPA.165 Gestão do lastro ou do combustível em voo

45. O texto foi alterado de modo a refletir as necessidades operacionais específicas dos balões. A regra é dirigida ao comandante, refletindo melhor a natureza das operações CAT (B).

CAT.OP.NMPA.170 Utilização de oxigénio suplementar

46. O texto incide sobre o requisito operacional relativo à utilização de oxigénio suplementar. Deve ser lido em conjunto com os requisitos relativos ao oxigénio dispostos nas partes CAT.IDE.S.125 e CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Limitações operacionais - planadores

47. Foi aditada uma nova regra que esclarece que os planadores só devem ser operados durante o dia.

CAT.POL.S.110 Desempenho

48. A antiga alínea b) que incide nas operações realizadas sobre áreas congestionadas de cidades, vilas ou povoações foi eliminada pelo facto de esta situação já se encontrar abrangida na Parte-SERA 3.1.2.1.

CAT.POL.B.115 Desempenho

49. A antiga alínea b) que incide nas operações realizadas sobre áreas congestionadas de cidades, vilas ou povoações foi eliminada pelo facto de esta situação já se encontrar abrangida na Parte-SERA 3.1.2.1.

⁷ JO L 204, 26.07.06, pp. 1-9.

CAT.IDE.S.140 Equipamento de radiocomunicações

50. Foi esclarecido que o equipamento de radiocomunicações só é obrigatório quando exigido pelos requisitos relativos ao espaço aéreo.

CAT.IDE.B.115 Operações em VFR — Instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado

51. A regra alterada foi harmonizada com o texto da Parte-NCO e esclarece em que condições é exigida a utilização de um altímetro de pressão.

CAT.IDE.B.120 Sistemas de retenção

52. A regra alterada especifica que o comandante só é obrigado a utilizar sistemas de retenção em balões com cesto compartimentado.

CAT.IDE.B.135 Extintores portáteis

53. A regra alterada apresenta uma ligação ao CS 31HB, que contém requisitos aplicáveis aos extintores portáteis.

CAT.IDE.B.150 Outros equipamentos

54. A regra foi reformulada de modo a ter em conta as observações recebidas e a harmonizar-se com as Partes NCO/SPO. São agora exigidos elementos específicos que dependem da categoria do balão.

CAT.IDE.B.155 Equipamento de radiocomunicações

55. Esclarece-se que o equipamento de radiocomunicações só é obrigatório quando exigido pelos requisitos relativos ao espaço aéreo.

III. Alterações à Parte-ORO**ORO.AOC**

56. No que diz respeito aos operadores que realizam operações CAT de A para A e operações CAT com planadores e balões, o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 não exige a nomeação de um dirigente para assegurar a aeronavegabilidade permanente da aeronave. Este facto não se encontrava suficientemente refletido na parte ORO.AOC.135, o que levou à alteração da alínea a), ponto (4). Além disso, os requisitos relativos às instalações definidos na parte ORO.GEN.215 são considerados suficientes, pelo que os operadores em causa são isentos do cumprimento dos requisitos relativos às instalações estabelecidos na parte ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Considera-se que a estrutura completa de um manual de operações, conforme exigido na parte ORO.MLR.101, não é relevante para operações CAT (S, B). Sendo assim, para

permitir uma maior flexibilidade e simultaneamente preservar os princípios gerais de um manual de operações, as operações CAT (S, B) foram isentas do cumprimento da parte ORO.MLR.101 e foi elaborado um manual de operações simplificado na AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

58. O Parecer n.º 04/2011 já continha os elementos necessários às operações CAT realizadas com planadores e balões. No que diz respeito aos operadores CAT que realizam voos de A para A, se forem operadores de balões e planadores, terão de cumprir os requisitos comuns estabelecidos na Secção I, aplicáveis a todos os operadores comerciais e não comerciais de aeronaves a motor complexas. São ainda sujeitos ao cumprimento do requisito aplicável a operações comerciais não CAT disposto na Secção 3, que obriga a uma verificação anual de proficiência do operador. As revogações foram novamente analisadas e adaptadas de acordo com as alterações introduzidas para as operações de A para A. Tais alterações incidem sobretudo nos elementos de AMC referentes a competências em termos de rota/área e aeródromo.
59. As regras aplicáveis às operações realizadas com balões e planadores estabelecem requisitos sobre a composição da tripulação, a designação do comandante, a formação em CRM, a formação em diferenças e de familiarização e a formação contínua e testes, incluindo sobre o teste de proficiência do operador.

ORO.CC

60. A Parte-ORO também se aplica aos balões que realizam operações CAT. Tal significa que o requisito disposto na subparte CC que obriga à designação de, pelo menos, um tripulante de cabina para operar uma aeronave com capacidade máxima aprovada de mais de 19 lugares de passageiros se aplica a balões com capacidade para mais de 19 pessoas.
61. Este elemento foi considerado irrelevante para este tipo de operação, pelo que se propõe excluir os balões da obrigação de cumprimento do requisito relativo à tripulação de cabina.

IV. Outras observações

62. Para efeitos do presente Parecer, a definição «massa em vazio de balão» é aditada ao Anexo I – Definições, constante do Parecer n.º 04/2011. As definições de «balão», «planador», «planador motorizado» e «planador com motor fixo» foram incluídas no Parecer n.º 04/2011. Apesar de tais termos terem sido posteriormente excluídos durante o processo de comitologia e não aparecerem no primeiro Regulamento (CE) n.º xxx/xxxx relativo às operações aéreas (uma vez que o regulamento em questão apenas contém requisitos aplicáveis a aviões e helicópteros), as definições serão inseridas no regulamento alterado relativo às operações aéreas, que estabelecerá disposições aplicáveis a balões, planadores, planadores motorizados e planadores de motor fixo. Além disso, a definição de «massa de tráfego» é ligeiramente alterada de modo a ter em conta as operações realizadas com balões.
63. Relativamente às operações CAT realizadas com balões e planadores, não foram propostas alterações à Parte-ARO.

CAT (de A para A)**I. Políticas****Objetivos das operações de A para A**

64. Com base nas observações recebidas sobre o NPA e sobre o CRD, bem como nas observações recolhidas durante as reuniões temáticas do AGNA relativas aos voos de A para A e durante os debates organizados no seio do Comité da EASA, a Agência considera que as regras propostas para as operações CAT de A para A devem cumprir os seguintes objetivos:
- apoiar as operações CAT de organizações não complexas, que prestam serviços turísticos em áreas locais, com aeronaves pequenas e não complexas, em condições diurnas ou noturnas de voo visual;
 - apoiar os clubes de aviação que sejam, simultaneamente, organizações de formação homologadas (ATO), nos seus esforços de aumentar o respetivo número de membros, tendo em conta que, normalmente, tais organizações executariam operações de A para A com aeronaves não complexas VFR durante o dia num limitado número de dias;
 - assegurar o cumprimento do princípio da proporcionalidade;
 - manter um nível elevado de segurança, adequado às operações CAT de transporte de passageiros; e
 - ter em conta os riscos decorrentes da inexperiência de pilotos que ocasionalmente realizem operações CAT.

Âmbito das operações de A para A, conforme definidas no Regulamento relativo às operações aéreas

65. O artigo 6.º, n.º 1, do projeto de regulamento relativo às operações aéreas, conforme adotado pelo Comité da EASA e transmitido para apreciação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, isenta as operações CAT de A para A da aplicabilidade dos Anexo III e IV. O motivo de tal isenção prende-se com a necessidade de remeter o debate sobre as operações CAT de A para A para uma data em que se encontre disponível o Parecer da EASA sobre a matéria em questão, altura que será possível discuti-la em maior pormenor.
66. O artigo 6.º define as operações CAT de A para A como operações que têm início e fim no mesmo aeródromo ou local de operação, realizadas com aviões com desempenho de classe B e helicópteros não complexos.
67. A expressão «avião com desempenho de classe B» encontra-se definida no Anexo I - Definições, tendo sido transposta, sem alterações, a partir do OPS-EU 1.470. Para que o desempenho de um avião seja considerado de classe B, o avião em causa terá de cumprir todos os critérios seguintes:
- possuir propulsão por hélice;
 - ter massa máxima à descolagem (MTOM) inferior ou igual a 5700 kg; e

- ter capacidade máxima operacional (MPSC) até nove passageiros.
68. A designação «helicóptero a motor não complexo» deriva da negação da definição de «helicóptero a motor complexo», constante do Regulamento de Base, artigo 3.º. Para que um helicóptero seja considerado um helicóptero a motor não complexo, terá de cumprir todos os critérios seguintes:
- ter MTOM igual ou inferior a 3175 kg;
 - MPSC igual ou inferior a nove passageiros; e
 - estar certificado para operações de piloto único.

Comparação entre os objetivos e o âmbito de aplicação, conforme definido no Regulamento

69. O Regulamento prevê um âmbito de aplicação muito abrangente, permitindo operações CAT regulares e complexas que ultrapassam os objetivos delineados acima. Em particular, importa ter em conta os seguintes aspetos:
- o âmbito de aplicação permite a realização de operações com aeronaves a motor complexas; um avião da classe de desempenho B é classificado como avião a motor complexo se possuir motores de turbopropulsor ou for certificado para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos;
 - a definição constante do Regulamento não estabelece limites geográficos ou de tempo de voo, permitindo assim que tais operações CAT de A para A possam ser realizadas para além de uma área local (as IR não fornecem uma só definição para esta designação), sobretudo se se tratar de uma aeronave a motor complexa;
 - além disso, não existem limites de regras de voo, o que significa que as operações CAT de A para A podem ser realizadas em condições diurnas ou noturnas de VFR e mesmo em condições de IFR, ainda que, neste último caso, a complexidade das operações seja substancialmente superior;
 - por fim, o número máximo de nove passageiros é substancialmente elevado mas facilmente alcançável por aviões a motores complexos.

Síntese das ações propostas

70. Com base nas apreciações acima expostas, propõem-se as seguintes ações.
71. Importa salientar que as autoridades competentes podem e devem aplicar o princípio da proporcionalidade nas respetivas instruções e procedimentos internos do processo de certificação das organizações não complexas. Por forma a assegurar um nível elevado de segurança das operações CAT e a ter em conta os riscos associados à realização ocasional de operações CAT por um operador cuja principal função não recaia no âmbito do transporte aéreo comercial, propõe-se que seja mantida a exigência de certificação para a realização de operações CAT de A para A.
72. No que diz respeito aos operadores aéreos que realizem exclusivamente operações CAT de A para A com aviões e helicópteros, são propostas medidas de derrogação adicionais. Para este efeito, são propostas alterações à Parte-CAT, à Parte-ORO e à Parte-ARO. A maioria dessas derrogações implica, contudo, limitações adicionais

relacionadas com as regras de voo (operação VFR durante o dia) e as dimensões da aeronave (ex. ELA2).

73. Os aviões e helicópteros ELA2 encontram-se definidos no «Anexo I - Definições» da seguinte forma:
- um avião ELA2 é um avião com uma massa máxima à descolagem (MTOM) igual ou inferior a 2000 kg, não classificada como aeronave a motor complexa; e
 - um helicóptero ELA2 é um autogiro ultraleve com MTOM não superior a 600 kg, de concepção simples, concebido para transportar no máximo dois ocupantes, sem propulsão por motores de turbina e/ou foguete.
74. Há que referir que as regras já adotadas referentes à Parte-CAT e à Parte-ORO incluem uma série de derrogações aplicáveis a operações locais ou a operações realizadas com aeronaves a motor não complexas. Estas derivam das derrogações dispostas no OPS-EU e nos JAR-OPS3:
- Apêndice 1 a 1.005(a) – aviões da classe de desempenho B, VFR durante o dia;
 - Apêndice 1 a 3.005(f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia; e
 - Apêndice 1 a 3.005(g) - operações locais com helicóptero.
75. O Anexo 1 da presente Nota Explicativa contém uma tabela de referências cruzadas que estabelece uma comparação entre os apêndices e as novas regras OPS da EASA, incluindo uma coluna de descrição de diferenças.
76. O Anexo 2 da presente Nota Explicativa apresenta uma lista de derrogações, proibições e regras não aplicáveis ou irrelevantes para as operações convencionais de A para A.
77. Por último, propõe-se que os clubes aeronáuticos com certificado ATO possam oferecer, em determinadas condições, voos de promoção. Para tal, são propostas alterações ao Regulamento relativo às tripulações aéreas, sobretudo à Parte-ORA.

II. Alterações aos Regulamentos

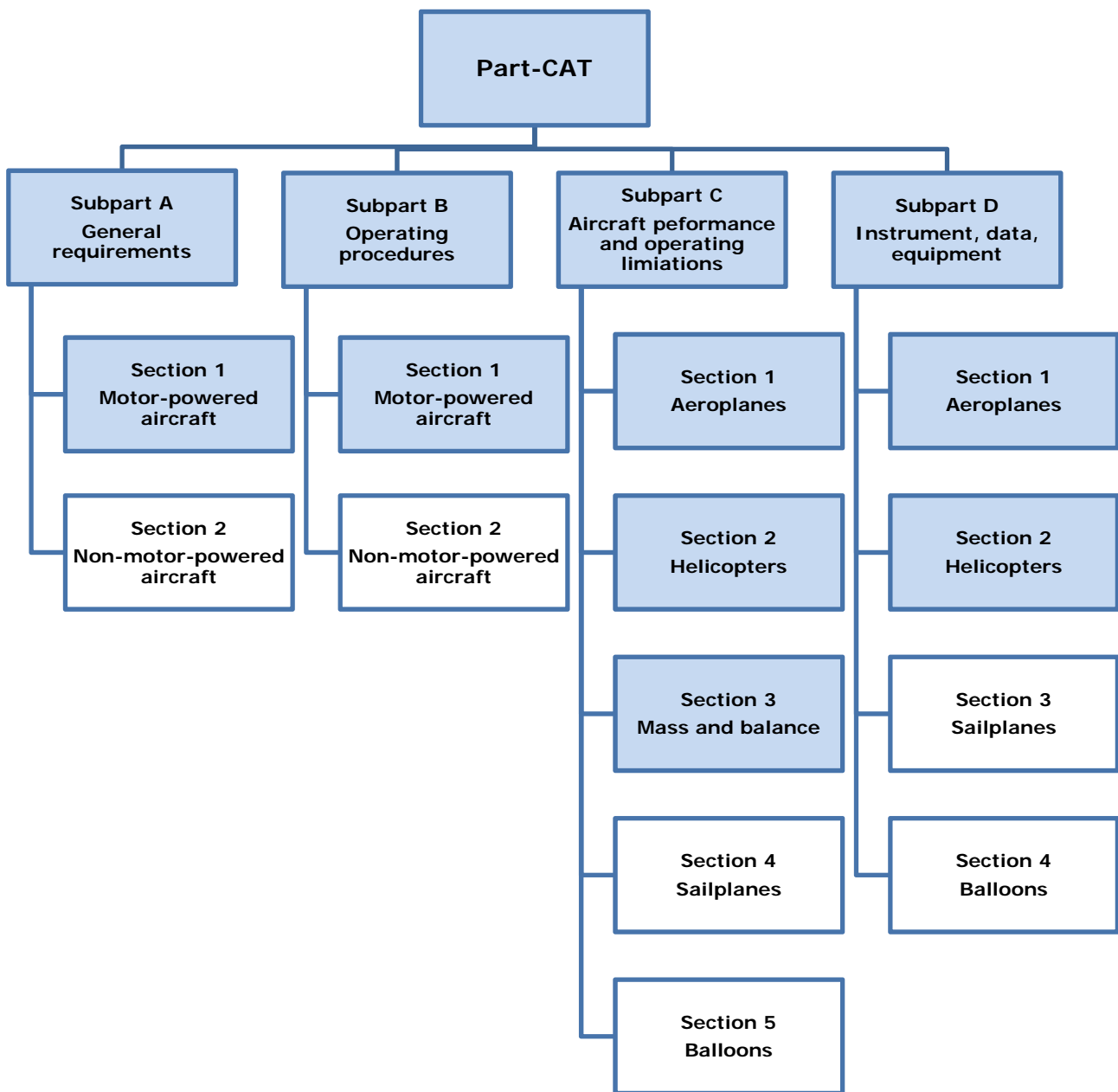
78. As regras propostas referentes aos voos de A para A exigem alterações aos regulamentos que cobrem o Regulamento relativo às operações aéreas e ao Regulamento relativo às tripulações aéreas.
79. Não se considera necessário apresentar uma definição das operações CAT de A para A. As próprias regras especificam, como derrogação, a categoria de aeronave, as regras de voo e o ambiente operacional em que se aplicam. Estabelecem-se, assim, regras mais proporcionais, dependentes do contexto de aplicação.
80. O ponto 4 do Regulamento de alteração relativo às operações aéreas elimina do artigo 6.º a derrogação aplicável aos voos de A para A. O ponto 5 do Regulamento de alteração especifica que as disposições de derrogação dos AOC previstos no OPS-EU e o processo de conversão dos AOC referentes a helicópteros estabelecido no artigo 7.º também se aplicam às operações CAT realizadas de A para A. A alteração do artigo 10.º propõe uma transição sob a forma de um período de autoexclusão de 2 anos para as operações CAT realizadas de A para A. Além disso, o Regulamento de alteração propõe a introdução de alterações para assegurar a coerência com o Regulamento, por exemplo no que se refere aos requisitos FTL.

- 81. O Regulamento de alteração incide sobre as alterações aos Anexos. Mais adiante, tais alterações são explicadas em maior pormenor.
- 82. No que diz respeito ao Regulamento relativo às tripulações aéreas, é aditado um novo número ORA.ATO.155, de modo a permitir, em determinadas condições, a oferta de voos promocionais. Não é considerado necessário prever um período de transição.

III. Alterações à Parte-CAT

Âmbito

- 83. O gráfico seguinte identifica, a azul, as subpartes e secções aplicáveis a operações CAT realizadas de A para A.



Explicações

84. Os Anexos do Regulamento relativo às operações aéreas e a Parte-CAT, em particular, foram elaborados de modo a ter em conta o princípio da proporcionalidade. Por motivos de proporcionalidade, as regras dispostas na Parte-CAT já estabelecem uma distinção entre:
- operações locais e voos de A para A versus operações de A para B;
 - aeronaves não complexas versus aeronaves complexas;
 - aeronave monomotor versus aeronave multimotores;
 - operações em condições noturnas de VFR e IFR versus operações VFR durante o dia ;
 - operações de piloto único versus operações multipiloto;
 - operações que exigem a presença de tripulantes de cabina versus operações que não exigem a presença de tripulantes de cabina;
 - aviões de desempenho das classes A, B e C; e
 - helicópteros de classes 1, 2, 3 e das categorias A e B.
85. Resumindo, no que diz respeito às operações CAT de A para A, as regras a seguir indicadas não são aplicáveis nem relevantes:
- regras exclusivamente relativas a operações de A para B;
 - regras relativas a aeronaves complexas;
 - regras relativas a operações em condições de IFR;
 - regras relativas a operações multipiloto e regras relativas à tripulação de cabina; e
 - regras relativas a aviões das classes A e C de desempenho.
86. O Anexo 2 apresenta uma lista exaustiva de 236 regras e respetivas explicações que:
- estabelece derrogações às operações CAT realizadas de A para A; ou
 - estabelecem derrogações às operações com aeronaves não complexas ou aviões da classe de desempenho B, ou às operações de área local, sendo igualmente aplicáveis às operações CAT de A para A; ou
 - por definição, não são aplicáveis ou relevantes para as operações CAT de A para A.
87. Tal como referido supra, as derrogações ao OPS-EU e aos JAR-OPS 3, aplicáveis aos aviões da classe de desempenho B VFR durante o dia, às operações com pequenos helicópteros VFR durante o dia e às operações locais com helicópteros, foram, tanto quanto possível, transpostas para a Parte-CAT. O Anexo 1 apresenta uma tabela de referências cruzadas, com uma coluna de explicação da transposição.
88. A Agência verificou, mais uma vez, a proporcionalidade das regras aplicáveis às operações CAT de A para A e identificou as seguintes regras que justificam a aplicação de derrogações adicionais às operações CAT de A para A.

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

89. Propõe-se que seja aditada uma nova alínea b) com uma derrogação às operações CAT de A para A realizadas com aviões ELA2 (aeronaves ligeiras europeias) VFR durante o dia. Em vez de ser obrigado a aplicar os requisitos constantes da CAT.OP.MPA.150 em termos de planeamento do voo e de método de cálculo do combustível necessário para um voo, o operador poderá, através da derrogação, especificar apenas uma reserva final de combustível no manual de operações (OM), que não deverá ser inferior à quantidade necessária para voar durante um período de 45 minutos.
90. Tal derrogação já se encontrava no OPS-EU, Apêndice 1 ao 1.005(a) 12(i).
91. Esta nova alínea b) obriga a que a atual alínea b) passe a ser a alínea c).

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

92. Propõe-se o aditamento de uma nova alínea e), que introduz uma derrogação nas operações diurnas em condições VFR realizadas com aviões da classe de desempenho B relativamente a certos requisitos de definição das trajetórias de decolagem que, do ponto de vista da segurança, são relevantes para as operações realizadas em condições meteorológicas visuais.
93. Tal derrogação já se encontrava no OPS-EU, Apêndice 1 ao 1.005(a) 24(i).

IV. Alterações à Parte-ORO**ORO.GEN**

94. Em termos gerais, ao estabelecer um equilíbrio entre IR e AMC, a Agência considerou a necessidade de assegurar a resiliência das regras numa altura em que os progressos nas comunicações digitais, nas ciências informáticas e noutras áreas abrem caminho a inúmeras alternativas técnicas e em que existem cada vez mais escolhas disponíveis que aumentam a complexidade e a densidade das operações. Esta complexidade acrescida dos modelos empresariais e operações, com múltiplas interações entre os elementos do sistema, não só exige às autoridades e organizações que implementem sistemas de gestão eficazes, mas também flexibilidade para que as organizações cumpram ou suplantem os objetivos de segurança definidos nas IR, através da adoção de meios de conformidade e estratégias de redução de riscos, que deverão depender do tipo de organização, modelo empresarial, infraestrutura e tipo de operação.
95. Tal também se aplica aos requisitos do sistema de gestão propostos na Parte-ORO, que são estruturados de modo a ter em conta o objetivo de segurança na IR, enquanto os meios de cumprimento do objetivo se encontram definidos como AMC. Assim se obtém uma maior flexibilidade, uma vez que, para cumprir o objetivo estabelecido ao nível IR, uma organização pode propor meios alternativos aos estabelecidos nos AMC da Agência. Esta possibilidade é especialmente importante na área da gestão da segurança, uma vez que não é possível garantir a eficácia dessa gestão através de uma solução global: as organizações necessitam de flexibilidade para identificarem perigos e reduzirem os riscos de segurança que lhes são específicos.
96. Sendo assim, não são introduzidos requisitos muito rigorosos ao nível da ORO.GEN, de modo a não sobrecarregar desnecessariamente certos tipos de organizações. Em

termos de gestão da segurança, o requisitos principal (ORO.GEN.200(a)(3)) é bastante preciso, remetendo para as organizações a obrigação de:

- identificarem os riscos de segurança decorrentes das suas atividade aeronáuticas;
- assegurarem a sua avaliação e a gestão dos riscos associados;
- tomarem medidas de redução dos riscos e de verificação da sua eficácia.

97. Importa referir que, quer as organizações complexas, quer as organizações não complexas podem designar uma mesma pessoa para exercer as funções de gestor de segurança e de gestor de monitorização da conformidade, desde que se encontrem disponíveis recursos suficientes para ambas as funções e que se consiga garantir a independência das inspeções e auditorias.
98. Devido à natureza das operações, considera-se que o operador não transportaria, por sua própria iniciativa, mercadorias perigosas. Além disso, e pelo mesmo motivo, não se espera que os passageiros transportem mercadorias perigosas para além das atualmente autorizadas ao abrigo da parte 8 das Instruções Técnicas. Por conseguinte, as operações CAT de A para A e as operações CAT realizadas com planadores e balões foram isentas do cumprimento do requisito ORO.GEN.110(j), que obriga o operador a estabelecer e manter um programa de formação destinado a todo o seu pessoal.

ORO.AOC

99. 56. No que diz respeito aos operadores que realizam operações CAT de A para A e operações CAT com planadores e balões, o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 não exige a nomeação de um dirigente para assegurar a aeronavegabilidade permanente da aeronave. Este facto não se encontrava suficientemente refletido na parte ORO.AOC.135, o que levou à alteração da alínea a), ponto (4). Além disso, os requisitos relativos às instalações definidos na parte ORO.GEN.215 são considerados suficientes, pelo que os operadores em causa são isentos do cumprimento dos requisitos relativos às instalações estabelecidos na parte ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Considera-se que a estrutura completa de um manual de operações, conforme exigido na parte ORO.MLR.101, não é relevante para operações CAT de A para A realizadas com aviões e helicópteros ELA2. Sendo assim, para permitir uma maior flexibilidade e simultaneamente preservar os princípios gerais de um manual de operações, tais operações CAT de A para A, bem como as operações com planadores e balões, foram isentas do cumprimento da parte ORO.MLR.101 e foi elaborado um manual de operações simplificado na AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

101. As alterações à ORO.FC estão em conformidade com a proposta já apresentada no Parecer n.º 04/2011 da EASA. Os operadores que realizam operações CAT de A para A e operações CAT com planadores e balões têm de cumprir os requisitos comuns da Secção I aplicáveis a todos os operadores comerciais e não comerciais de aeronaves a motor complexas. São ainda sujeitos ao cumprimento do requisito aplicável a operações comerciais não CAT disposto na Secção 3, que obriga a uma verificação anual de

proficiência do operador. A secção comum já incluía derrogações aplicáveis aos aviões da classe de desempenho B relativamente à validade da competência em termos de rota/área e aeródromo. Esta derrogação estende-se agora às operações CAT de A para A, na medida em que o período de validade de 12 meses não se aplica.

V. Alterações à Parte-ARO

102. É eliminado o ponto ARO.OPS.210 que exige que a autoridade designe uma área local.
103. Em seu lugar, é aditada uma nova alínea c) ao ARO.OPS.100 para esclarecer que a autoridade competente pode determinar limites operacionais específicos, que devem ser documentados no OPSPECS. O atual formato do OPSPECS contém campos destinados à especificação dos limites operacionais.

VI. Alterações à Parte-ORA

104. Propõe-se que seja aditado um novo número ORA.ATO.155 para permitir às ATO oferecerem, em certas condições, voos promocionais de A para A com aviões ELA2, helicópteros e planadores ELA2 e operações de área local com balões.
105. Esta regra deverá permitir aos clubes aeronáuticos continuarem a oferecerem voos promocionais para atrair novos estudantes, ao mesmo tempo que estabelece uma boa base jurídica para tais operações. A Agência procurou, simultaneamente, evitar criar condições não equitativas de concorrência com operadores de transporte aéreo comercial que realizam voos CAT de A para A VFR durante o dia com aeronaves ELA2. O número de dias e a área de operação foram limitados.

VII. Outras observações

Para efeitos das operações CAT de A para A, não foram introduzidas alterações às Definições constantes do Anexo I publicadas no Parecer n.º 04/2011.

Anexo 1: Tabelas de referências cruzadas entre os Apêndices dos OPS-EU e os JAR-OPS3**Apêndice 1 ao 1.005, alínea a) – aviões com desempenho de classe B, VFR durante o dia**

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>(a) Terminologia</p> <p>1. Operações de A para A — Descolagem e aterragem efetuadas no mesmo local.</p> <p>2. Operações de A para B — Descolagem e aterragem efetuadas em locais diferentes.</p> <p>3. 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, tal como estabelecido pela autoridade adequada.</p>	Anexo I - Definições	<p>As expressões «de A para A» e «de A para B» não são aqui definidas. A expressão «de A para A» é descrita no Regulamento.</p> <p>Definição de «noite»: Sem alteração</p>
<p>b) As operações às quais é aplicável o presente apêndice podem ser conduzidas em conformidade com as seguintes adaptações:</p>		<p>Notas gerais:</p> <p>Nas disposições seguintes, os aviões da classe de desempenho B foram tratados como aviões a motor não complexos.</p> <p>Contudo, importa referir que os aviões da classe de desempenho B também podem ser considerados aeronaves a motor complexas se estiverem certificados para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos ou com dois ou mais motores de turbohélice.</p>
<p>1. OPS 1.035 Sistema de qualidade:</p> <p>No caso de um pequeno operador, a função</p>	AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)	<p>Alterado</p> <p>A função do gestor da qualidade é</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
de gestor da qualidade pode ser desempenhada por um dirigente nomeado se se recorrer a auditores externos. O mesmo é aplicável se o gestor responsável ocupar um ou mais lugares de direção.		exercida pelo gestor de monitorização do cumprimento (CMM). Esta função não pode ser acumulada com uma função de dirigente. Contudo, numa organização não complexa, a função do CMM pode ser acumulada com a função do gestor responsável, desde que este tenha demonstrado que ambas as matérias estão relacionadas.
2) Reservado		
3. OPS 1.075 Métodos de transporte de pessoas: Não exigido para operações VFR de aviões monomotores.	CAT.GEN.MPA.165	Não transposto É evidente que este requisito é irrelevante para os aviões mais pequenos, pelo que não são exigidas medidas específicas por parte do operador.
4. OPS 1.100 Acesso à cabina de pilotagem: i) O operador deve estabelecer regras para o transporte de passageiros em lugares destinados à tripulação de voo. ii) O comandante deve assegurar que: O transporte de passageiros em lugares destinados à tripulação de voo não cause distração e/ou não interfira com a operação do voo; e O passageiro que ocupe um lugar destinado à tripulação de voo seja familiarizado com as restrições e os procedimentos de segurança pertinentes.	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Alterado As operações em condições noturnas de VFR e em condições de IFR foram propositadamente excluídas para evitar a manipulação inadvertida dos instrumentos por um dos passageiros.

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>5. OPS 1.105 Transporte não autorizado: Não exigido para operações VFR de aviões monomotores.</p>	-	<p>Não transposto É evidente que este requisito é irrelevante para os aviões mais pequenos, pelo que não são exigidas medidas específicas por parte do operador.</p>
<p>6. OPS 1.135 Documentação adicional e impressos a transportar a bordo:</p> <p>i) Para operações VFR diurnas de aviões monomotores de A para A, não é necessário transportar a bordo os seguintes documentos:</p> <p>A) Plano de Voo Operacional; B) Caderneta técnica do avião; C) Documentação de NOTAM/AIS; D) Informação meteorológica; E) Notificação de categorias especiais, de passageiros, etc.; e F) Notificação de cargas especiais incluindo mercadorias perigosas, etc.</p> <p>ii) Para operações VFR diurnas de aviões monomotores de A para B, não é necessário transportar a bordo a notificação das categorias especiais de passageiros descrita na OPS 1.135 a) 7).</p> <p>iii) Para operações VFR diurnas de A para B, o Plano de Voo Operacional pode ser elaborado de forma simplificada, satisfazendo os requisitos tipo de operação.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b) CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Alterado</p> <p>As adaptações na parte CAT.GEN.MPA.180 também incluem o certificado de ruído; a licença de radiocomunicações da aeronave; e a documentação sobre massa e centragem.</p> <p>Além disso, as adaptações para as operações de A para A e de área local são idênticas.</p> <p>Assume-se que as operações diurnas de VFR realizadas de A para B com aviões monomotores constituem operações de área local.</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>7. OPS 1.215 Utilização dos serviços de tráfego aéreo:</p> <p>Para operações VFR de aviões monomotores, de dia, deve ser mantido contacto não obrigatório com os ATS na medida adequada à natureza da operação. Deverão ser assegurados serviços de busca e salvamento em conformidade com a OPS 1.300.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Sem alteração
<p>8. OPS 1.225 Mínimos de operação de aeródromo:</p> <p>Para operações VFR, os mínimos normais de operação de voo visual cobrem geralmente este requisito. Se necessário, o operador especificará requisitos adicionais tendo em conta fatores como cobertura de rádio, terreno, natureza dos locais para descolagem e aterragem, condições de voo e capacidade dos ATS.</p>	<p>Proposto: Novo AMC</p> <p>AMC 12 CAT.OP.MPA.110 Mínimos de operação de aeródromo</p> <p>OPERAÇÕES VFR COM AERONAVE A MOTOR NÃO COMPLEXA</p> <p>Para determinar os mínimos de operação em VFR, o operador poderá aplicar os mínimos de operação em VFR estabelecidos na Parte-SERA. Se necessário, o operador especificará, no manual de operações (OM), condições adicionais para a aplicabilidade de tais mínimos, tendo em conta fatores como cobertura de rádio, terreno, natureza dos locais para descolagem e aterragem, condições de voo e capacidade dos ATS.</p>	Sem alteração
<p>9. OPS 1.235 Procedimentos de atenuação do ruído:</p> <p>Não aplicável a operações VFR de aviões monomotores.</p>	CAT.OP.MPA.130	Sem alteração
<p>10. OPS 1.240 Rotas e áreas de operação:</p>	CAT.OP.135(c)	Sem alteração

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
A alínea a) 1) não é aplicável a operações de voo visual diurnas de aviões monomotores de A para A.		
<p>11. OPS1.250 Determinação das altitudes mínimas de voo:</p> <p>Para operações diurnas de voo visual, este requisito é aplicável do seguinte modo: O operador deve assegurar que as operações sejam conduzidas ao longo de rotas ou em zonas nas quais possa ser mantida uma altura ao terreno, livre de obstáculos, e deve ter em conta fatores tais como a temperatura, o terreno, as condições meteorológicas desfavoráveis (por exemplo, forte turbulência e correntes descendentes de ar, correções às variações de temperatura e pressão).</p>	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145(a)	Sem alteração
<p>12. OPS 1.255 Política de combustível:</p> <p>i) Para voos de A para A - O operador deve especificar a reserva mínima de combustível após a conclusão do voo. Esse combustível mínimo — reserva final — não deve ser inferior à quantidade necessária para 45 minutos de voo.</p> <p>ii) Voos de A para B - O operador deverá assegurar que o cálculo do combustível necessário para um voo inclua:</p> <p>A) Combustível para rolagem no solo («taxi fuel») — O combustível consumido antes da decolagem, se for significativo; e</p>	<p>para i):</p> <p>Proposto: novo CAT.OP.MPA.151(b)</p> <p>b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), no que respeita às operações com aviões não complexos com MTOM igual ou inferior a 2000 kg com decolagem e aterragem no mesmo aeródromo ou local de operação, o operador deverá especificar, no manual de operações, a quantidade de combustível de reserva final, a qual não deverá ser inferior à quantidade necessária para voar durante um período de 45 minutos.</p>	<p>Alterado</p> <p>Limitado a aviões não complexos com MTOM igual ou inferior a 2000 kg.</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>B) Combustível de percurso («trip fuel») — Combustível para chegar ao destino; e</p> <p>C) Combustível de reserva</p> <p>1. Combustível de contingência — Combustível em quantidade não inferior a 5 % do combustível de percurso previsto ou, em caso de replaneamento em voo, 5 % do combustível de viagem para a restante parte do voo; e</p> <p>2) Combustível de reserva final — Combustível para voar durante um período adicional de 45 minutos (motores de pistão) ou 30 minutos (motores de turbina); e</p> <p>D) Combustível alternativo — Combustível para chegar ao destino alternativo, se for necessário um destino alternativo; e</p> <p>E) Combustível extra — Combustível que pode ser exigido pelo comandante para além do exigido ao abrigo das alíneas A) a D) supra.</p>	<p>A antiga alínea b) passa a ser a alínea c). para ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151(a)</p>	
<p>13. OPS 1.265 Transporte de passageiros inadmissíveis, de deportados ou de pessoas sob custódia legal:</p> <p>Para operações de voo visual de aviões monomotores, se não estiver previsto o transporte de passageiros inadmissíveis, de deportados ou pessoas sob custódia legal, não se exige que o operador estabeleça procedimentos para o transporte de tais passageiros.</p>	<p>CAT.OP.MPA.155</p>	<p>Parcialmente transposto.</p> <p>Do texto, depreende-se claramente que os procedimentos do operador só são exigidos quando são transportados SCP.</p> <p>Apesar de raramente serem transportados passageiros inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia legal em aviões monomotores CAT e em condições de VFR, não existe qualquer justificação de segurança que impeça o estabelecimento</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
		de procedimentos operacionais para os referidos voos.
<p>14. OPS 1.280 Lugares dos passageiros: Não aplicável a operações VFR de aviões monomotores.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Não transposto</p> <p>É evidente que, para as operações com aviões não complexos, o estabelecimento de procedimentos deve seguir uma abordagem proporcional e pragmática. Não parece haver necessidade de adaptação.</p>
<p>15. OPS 1.285 Instruções aos passageiros (passenger briefing): Serão feitas as demonstrações e dadas as instruções adequadas ao tipo de operações. Nas operações com um único piloto, não podem ser atribuídas ao piloto tarefas que o distraiam das suas funções de voo.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Proposta de aditamento da AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERAÇÕES COM UM ÚNICO PILOTO SEM TRIPULAÇÃO DE CABINA</p> <p>No que diz respeito às operações com um único piloto sem tripulação de cabina, o comandante deve fornecer instruções de segurança aos passageiros, exceto durante as fases críticas de voo.</p>	Sem alteração
<p>16. OPS 1.290 Preparação do voo:</p> <p>i) Plano de Voo Operacional para operações de A para A — Não exigido.</p> <p>ii) Operações VFR diurnas de A para B - O operador deve assegurar que seja preenchida para cada voo uma versão simplificada do Plano de Voo Operacional relevante para o tipo de operação.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170(a)</p>	Sem alteração

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>17. OPS 1.295 Seleção de aeródromos:</p> <p>Não aplicável a operações de voo visual. As instruções necessárias para a utilização de aeródromos e locais para descolagem e aterragem devem ser emitidas com referência à OPS 1.220.</p>	CAT.OP.MPA.180	<p>Não transposto</p> <p>O texto atualmente em vigor já exclui as operações VFR.</p>
<p>18. OPS 1.310 Membros de tripulação nos postos de trabalho:</p> <p>Para operações de voo visual, as instruções nesta matéria são exigidas apenas quando forem conduzidas operações com dois pilotos.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Não transposto</p> <p>A regra em vigor já incide apenas nas operações de tripulação múltipla. Além disso, não existe relação lógica entre os requisitos de segurança e as classes de desempenho ou regras de voo que possa ser tida em conta.</p>
<p>19. OPS 1.375 Gestão de combustível em rota:</p> <p>Não é necessário aplicar o apêndice 1 à OPS 1.375 às operações diurnas de voo visual de aviões.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Não transposto</p> <p>O apêndice 1 à OPS 1.375 não existe.</p>
<p>20. OPS1.405 Início e prosseguimento da aproximação:</p> <p>Não aplicável a operações de voo visual.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Não transposto</p> <p>O requisito incide sobre as operações IFR. Não há necessidade de prever uma adaptação explícita às operações VFR.</p>
<p>21. OPS 1.410 Procedimentos de operação — Altitude na passagem da cabeceira:</p> <p>Não aplicável a operações de voo visual.</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Não transposto</p> <p>O requisito incide sobre as operações de aproximação de precisão. Não há necessidade de prever uma adaptação explícita às operações VFR.</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>22. OPS1.430 a 1.460, incluindo apêndices: Não aplicável a operações de voo visual.</p>	<p>CAT.OP.MPA.110-120 SPA.LVO</p>	<p>Não transposto À exceção do requisito que obriga ao estabelecimento de mínimos para as operações VFR, a IR e o correspondente AMC incidem sobre as operações em condições de IFR. Não há necessidade de prever uma adaptação explícita às operações VFR.</p>
<p>23. OPS1.530 Descolagem:</p> <p>i) A alínea a) aplica-se com o seguinte aditamento: A Autoridade pode, numa base caso a caso, aceitar outros dados de desempenho fornecidos pelo operador e baseados em demonstrações ou em experiência documentada. As alíneas b) e c) aplicam-se com o seguinte aditamento: Quando os requisitos desta alínea não puderem ser respeitados devido a limitações físicas relacionadas com a extensão da pista e se verificar claramente que a operação é do interesse público e de necessidade operacional, a Autoridade pode, numa base caso a caso, aceitar outros dados de desempenho, que não entrem em conflito com o Manual de Voo do Avião em matéria de procedimentos especiais, fornecidos pelo operador e baseados em demonstrações ou na experiência documentada.</p> <p>ii) O operador que deseje conduzir operações em conformidade com a subalínea i) deve obter aprovação prévia da Autoridade que</p>	<p>CAT.POL.A.305</p>	<p>Não transposto Qualquer adaptação realizada caso a caso exigiria um procedimento previsto no artigo 14.º.</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>emite o COA. Essa autorização deve:</p> <p>A) Especificar o tipo de avião;</p> <p>B) Especificar o tipo de operação;</p> <p>C) Especificar o(s) aeroporto(s) e as pistas em causa;</p> <p>D) Restringir a descolagem que deve ser efetuada em condições meteorológicas de voo visual (VMC);</p> <p>E) Especificar as qualificações da tripulação;</p> <p>e</p> <p>F) Ser limitada aos aviões cujo primeiro certificado de tipo tenha sido emitido pela primeira vez antes de 1 de janeiro de 2005.</p> <p>iii) A operação deve ser aceite pelo Estado em que o aeródromo está situado.</p>		
<p>24. OPS 1.535 Distância mínima aos obstáculos à descolagem — Aviões multimotores:</p> <p>i) As alíneas a) 3), a) 4), a) 5), b) 2), c) 1), c) 2) e o apêndice não são aplicáveis às operações diurnas de voo visual.</p> <p>ii) Para as operações diurnas de voo por instrumentos ou de voo visual, as alíneas b) e c) aplicam-se com as seguintes variantes:</p> <p>A) As condições para a navegação visual consideram-se reunidas quando a visibilidade de voo for igual ou superior a 1500 m;</p> <p>B) A largura máxima exigida do corredor é de 300 m quando a visibilidade de voo for igual ou superior a 1500 m.</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Para a transposição da alínea i), propõe-se a seguinte alteração à CAT.POL.A.310:</p> <p>introdução de uma nova alínea e)</p> <p>e) Os requisitos dispostos em a) 3), a) 4), a) 5), b) 2) e c) 2) não são aplicáveis às operações diurnas de voo visual.</p> <p>Para a transposição parcial da alínea ii), propõe-se a seguinte alteração à AMC1 CAT.POL.A.310:</p> <p>Aditamento no final da alínea a):</p> <p>No que respeita às operações noturnas de voo visual, as condições para a navegação</p>	<p>Parcialmente transposto.</p> <p>i) a referência à alínea c) 1) não é transposta. De outra forma, a regra não abrangeria as trajetórias de voo que exigissem alterações de rota superiores a 15 graus.</p> <p>ii) a referência às IFR e à alínea B) não é transposta. Não existe justificação em termos de segurança para a realização de tais adaptações.</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
	visual consideram-se reunidas quando a visibilidade de voo for igual ou superior a 1500 m.	
<p>25. OPS 1.545 Aterragem — Aeródromos de destino e alternativos</p> <p>i) Esta alínea aplica-se com o seguinte aditamento: Quando os requisitos desta alínea não puderem ser respeitados devido a limitações físicas relacionadas com a extensão da pista e se verificar claramente que a operação é do interesse público e de necessidade operacional, a Autoridade pode, caso a caso, aceitar outros dados de desempenho que não entrem em conflito com o Manual de Voo do Avião em matéria de procedimentos especiais, fornecidos pelo operador e baseados em demonstrações e/ou na experiência documentada.</p> <p>ii) O operador que deseje conduzir operações em conformidade com a subalínea i) deve obter a autorização prévia da Autoridade que emite o COA. Essa autorização deve:</p> <p>A) Especificar o tipo de avião;</p> <p>B) Especificar o tipo de operação;</p> <p>C) Especificar o(s) aeroporto(s) e as pistas em causa;</p> <p>D) Restringir a aproximação final e a aterragem que devem ser efetuadas em condições meteorológicas de voo visual (VMC);</p> <p>E) Especificar as qualificações da tripulação;</p>		<p>Não transposto</p> <p>Qualquer adaptação realizada caso a caso exigiria um procedimento previsto no artigo 14.º.</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>e</p> <p>F) Ser limitada aos aviões cujo certificado de tipo tenha sido emitido pela primeira vez antes de 1 de janeiro de 2005.</p> <p>iii) A operação deve ser aceite pelo Estado em que o aeródromo está situado.</p>		
<p>26. OPS 1.550 Aterragem — Pistas secas:</p> <p>i) Esta alínea aplica-se com o seguinte aditamento: Quando os requisitos desta alínea não puderem ser respeitados devido a limitações físicas relacionadas com a extensão da pista e se verificar claramente que a operação é do interesse público e de necessidade operacional, a Autoridade pode, caso a caso, aceitar outros dados de desempenho que não entrem em conflito com o Manual de Voo do Avião em matéria de procedimentos especiais, fornecidos pelo operador e baseados em demonstrações e/ou na experiência documentada.</p> <p>ii) O operador que deseje conduzir operações em conformidade com a subalínea i) deve obter a autorização prévia da Autoridade que emite o COA. Essa autorização deve:</p> <p>A) Especificar o tipo de avião;</p> <p>B) Especificar o tipo de operação;</p> <p>C) Especificar o(s) aeroporto(s) e as pistas em causa;</p> <p>D) Restringir a aproximação final e a aterragem que devem ser efetuadas em condições meteorológicas de voo visual (VMC);</p>		<p>Não transposto</p> <p>Qualquer adaptação realizada caso a caso exigiria um procedimento previsto no artigo 14.º.</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>E) Especificar as qualificações da tripulação; e</p> <p>F) Ser limitada aos aviões cujo primeiro certificado de tipo tenha sido emitido antes de 1 de janeiro de 2005.</p> <p>iii) A operação deve ser aceite pelo Estado em que o aeródromo está situado.</p>		
27) Reservado		
<p>28. OPS 1.650 Operações diurnas de voo visual:</p> <p>O ponto 1.650 é aplicável com o seguinte aditamento: Os aviões monomotores cujo primeiro certificado de navegabilidade individual tenha sido emitido antes de 22 de maio de 1995 podem ser dispensados dos requisitos das alíneas f), g), h) e i) pela Autoridade se o cumprimento desses requisitos implicar uma substituição do equipamento.</p>	CAT.IDE.A.125 (d)	Sem alteração
<p>29. Parágrafo M. A.704, Manual de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade:</p> <p>O Manual de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade pode ser adaptado ao tipo de operação.</p>		Matéria não abordada no Regulamento relativo às operações aéreas.
<p>30) Parte M, parágrafo M. A. 306, Caderneta técnica do operador:</p> <p>A Autoridade pode aprovar uma versão abreviada da caderneta técnica do avião,</p>		Matéria não abordada no Regulamento relativo às operações aéreas.

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
condizente com o tipo de operação efetuada.		
<p>31. OPS 1.940 Composição da tripulação de voo:</p> <p>As alíneas a) 2), a) 4) e b) não são aplicáveis às operações diurnas de voo visual, com a ressalva de que a alínea a) 4) deve ser plenamente aplicada quando a OPS 1 exigir dois pilotos.</p>		<p>Não transposto</p> <p>A aplicabilidade/não-aplicabilidade depende-se claramente do texto.</p>
<p>32. OPS 1.945 Treinos de conversão e verificações:</p> <p>i) Alínea a) 7) — Os voos de linha com supervisão (LIFUS) podem ser efetuados em qualquer avião da classe aplicável. O número de voos de linha com supervisão exigido depende da complexidade das operações a efetuar.</p> <p>ii) A alínea a) 8) não é exigida.</p>		<p>ORO.FC.220 (d (2 + AMC1 correspondente, ponto e.3</p> <p>ORO.FC.220 (b) (i)</p>
<p>33. OPS 1.955 Nomeação como comandante:</p> <p>A alínea b) aplica-se do seguinte modo: A Autoridade pode aceitar um curso de comando de aeronaves abreviado adequado ao tipo de operação efetuada. A alínea a) 1) i) não é aplicável a operações diurnas de voo visual.</p>		<p>ORO.FC.205 (g)</p>
<p>34. OPS 1.960 Comandantes com uma Licença de Piloto Comercial:</p>		<p>ORO.FC.A.250 (b)</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
proficiência deve ser efetuada antes do início das operações de transporte aéreo comercial.		
<p>36. OPS 1.968 Qualificação de pilotos para qualquer lugar de piloto:</p> <p>O apêndice 1 não é aplicável a operações diurnas de voo visual de aviões monomotores de A para A.</p>		<p>Não transposto</p> <p>O texto explica-se por si mesmo</p>
<p>37. OPS 1.975 Qualificação de competência em rota e aeródromos:</p> <p>i) Para as operações diurnas de voo visual, não são aplicáveis as alíneas b), c) e d), com a ressalva de que o operador deve assegurar que, quando for exigida uma aprovação especial pelo Estado do aeródromo, sejam cumpridos os requisitos associados.</p> <p>ii) Para as operações noturnas de voo por instrumentos ou de voo visual como alternativa às alíneas b) a d), a competência em rotas e aeródromos pode ser revalidada do seguinte modo:</p> <p>(A) Com exceção das operações para os aeródromos mais difíceis, completando pelo menos 10 setores dentro da área de operação durante os doze meses anteriores, além de qualquer estudo prévio necessário.</p> <p>(B) As operações para os aeródromos mais difíceis só podem ser executadas se:</p> <p>1. O comandante tiver sido qualificado no aeródromo nos 36 meses anteriores</p>		<p>GM1 ORO.FC.105 (c)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 (c)</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>mediante uma visita na qualidade de membro da tripulação em funções ou de observador.</p> <p>2. A aproximação for efetuada em condições meteorológicas de voo visual (VMC) a partir da altitude mínima de setor aplicável; e</p> <p>3. Tiver sido efetuado um estudo prévio adequado antes do voo.</p>		
<p>38. OPS 1.980 Operação em mais de um tipo ou variante:</p> <p>i) Não aplicável se as operações forem limitadas a classes de aviões com motores de pistão, com um único piloto, em voo visual, de dia.</p> <p>ii) Para as operações noturnas de voo por instrumentos e de voo visual, o requisito constante da alínea d) 2) i) do apêndice 1 à OPS 1.980 de completar 500 horas no posto de tripulação pertinente antes de exercer os privilégios de dois averbamentos na licença é reduzido para 100 horas ou setores se um dos averbamentos for relacionado com uma classe. Deve ser efetuado um voo de verificação antes de o piloto poder desempenhar as funções de comandante.</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>
<p>39. OPS 1.981 Operação de helicópteros e aviões:</p> <p>A alínea a) 1) não é aplicável se as operações forem limitadas a classes de aviões com</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p>

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
motores de pistão, com um único piloto.		
40. Reservado		
41. OPS 1.1060 Plano de Voo Operacional: Não exigido para operações diurnas de voo visual, de A para A. Para operações diurnas de voo visual, de A para B, o requisito é aplicável, mas o plano de voo pode ser elaborado de forma simplificada condizente com o tipo de operação (ver OPS1.135).	CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Transposto Diferença: A OPS da EASA apenas se refere a condições VFR e não a condições diurnas em VFR. Contudo, o âmbito das operações de A para A encontra-se limitado a condições diurnas de VFR.
42. OPS 1.1070 Manual de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade O Manual de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade pode ser adaptado à operação a efetuar.		Matéria não abordada no Regulamento relativo às operações aéreas.
43. OPS 1.1071 Caderneta técnica do avião: Aplicável como indicado para a parte M, parágrafo M. A. 306 Caderneta técnica do operador.		Matéria não abordada no Regulamento relativo às operações aéreas.
44) Reservado		
45) Reservado		
46. OPS 1.1240 Programas de treino: Os programas de treino devem ser adaptados ao tipo de operações efetuadas. Pode ser aceitável um programa de autoformação para as operações de voo visual.	-	Não transposto Recai no âmbito do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

Apêndice 1 ao OPS 1.005(a)	EASA OPS – Referência	Diferenças
47. OPS 1.1250 Lista de controlo dos procedimentos de busca do avião: Não aplicável às operações diurnas de voo visual.	-	Não transposto Recai no âmbito do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

Apêndice 1 ao 3.005, alínea f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia

Apêndice 1 ao OPS 3.005, (f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>a) Terminologia</p> <p>1) Operações locais. Voo efetuado localmente numa área geográfica definida e aceitável pela autoridade, começando e terminando no mesmo local e no mesmo dia.</p>	Anexo I - Definições	<p>Alterado</p> <p>A definição na OPS da EASA é mais específica.</p> <p>Os helicópteros pequenos (conforme definidos nos JAR-OPS 1) são considerados helicópteros não complexos (na aceção do Regulamento de Base).</p>
<p>b) Aprovação. O operador que pretenda realizar operações de acordo com este apêndice deverá obter a aprovação prévia da autoridade que emite o COA. Tal aprovação deve especificar:</p> <p>1) o tipo de helicóptero; e</p> <p>2) o tipo de operação.</p> <p>3) As limitações geográficas das operações locais no contexto deste apêndice (ver ACJ ao Apêndice 1 à norma JAR-OPS 3.005(f), alínea (b)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Não transposto</p> <p>Não se afigura necessário transpor a regra em causa. A operação faz parte do COA e encontra-se incluída no programa de supervisão da autoridade.</p>
<p>c) Proibição. São proibidas as seguintes atividades:</p>		
<p>1) JAR-OPS 3.065. Transporte de armas de guerra e munições de guerra.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Não transposto</p> <p>Esta adaptação não é considerada relevante. É muito pouco provável que armas e munições de guerra sejam transportadas num helicóptero pequeno que execute operações CAT.</p>

Apêndice 1 ao OPS 3.005, (f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
2) JAR-OPS 3.265. Transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou sob custódia legal.	CAT.OP.MPA.155	Não transposto Irrelevante. O transporte de passageiros inadmissíveis, de deportados ou de pessoas sob custódia legal num helicóptero não complexo ou em operações locais com helicópteros parece pouco provável.
3) JAR-OPS 3.305. Reabastecimento/extração de combustível com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar	CAT.OP.MPA.195	Não transposto A regra atualmente em vigor já proíbe o reabastecimento e extração 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. A maioria dos helicópteros não complexos já é, por conseguinte, abordada nesta regra.
4) JAR-OPS 3.335. Fumar a bordo	CAT.OP.MPA.240	Não transposto A regra em vigor já estabelece uma proibição de fumar e garante um nível de proteção suficiente.
(d) Adaptações. São adaptadas as seguintes regras:		
1) JAR-OPS 3.100 Autorização para entrar na cabina de pilotagem: i) O operador deve estabelecer regras relativamente ao transporte de passageiros num assento destinado	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Sem alteração

Apêndice 1 ao OPS 3.005, (f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>de piloto, se aplicável.</p> <p>ii) O comandante deve assegurar que:</p> <p>A) O transporte de passageiros no assento do piloto não provoca distrações e ou interfere com a operação de voo; e</p> <p>B) O passageiro que ocupa um assento do piloto é posto a par das restrições e procedimentos de segurança relevantes.</p>		
<p>2) JAR-OPS 3.135 Informações e formulários adicionais a transportar.</p> <p>i) Não é necessário transportar os seguintes documentos em operações locais:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 1) - Plano de voo operacional;</p> <p>B) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 2) - Caderneta técnica (salvo quando exigido para aterragens fora da base);</p> <p>C) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 4) - Documentação Notam/AIS;</p> <p>D) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 5) - Informação meteorológica;</p> <p>E) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 7) - Informação sobre passageiros especiais, etc.;</p> <p>F) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 8) - Informação sobre cargas especiais, etc.</p> <p>ii) Para operações não locais:</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>para i) Alterado</p> <p>As adaptações na parte CAT.GEN.MPA.180 também incluem o certificado de ruído;</p> <p>a licença de radiocomunicações da aeronave;</p> <p>e</p> <p>a documentação sobre massa e centragem.</p> <p>para a ii) Sem alterações.</p>

Apêndice 1 ao OPS 3.005, (f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>A) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 1) - Plano de voo operacional; O plano de voo pode ser apresentado de forma simplificada, apropriado ao tipo de operação realizada e aceitável pela autoridade.</p> <p>B) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 7) - Informação sobre passageiros especiais. Não exigido.</p>		
<p>3) JAR-OPS 3.140 Informação retida em terra.</p> <p>Não é necessário reter informações em terra se forem utilizados outros métodos de registo.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Não transposto</p> <p>A finalidade da adaptação é pouco clara e não se encontra suficientemente especificada para ser considerada elegível para IR. Além disso, a regra atualmente em vigor já especifica que a informação deve ser conservada até ser duplicada no local onde será armazenada.</p>
<p>4) JAR-OPS 3.165 Locação.</p> <p>Aplicável apenas quando existe contrato de locação.</p> <p>Nota: Casos em que o contrato de transporte de passageiros é transferido para outro operador ao qual os passageiros pagarão pelo transporte não são considerados locação.</p>	ORO.AOC.110	<p>Não transposto</p> <p>É consensual o facto de um procedimento de locação exigir um contrato formal de locação.</p>
<p>5) JAR-OPS 3.215. Utilização de serviços de tráfego aéreo.</p> <p>Não aplicável, salvo quando os requisitos de espaço aéreo o exigirem, e desde que acordos de prestação de serviços de busca e salvamento sejam aceitáveis para a autoridade.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Sem alteração

Apêndice 1 ao OPS 3.005, (f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>6) JAR-OPS 3.220. Autorização de heliportos pelo operador.</p> <p>O operador deve estabelecer procedimentos de qualificação do comandante para a seleção de heliportos ou locais de aterragem apropriados para o tipo de helicóptero e o tipo de operação.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Alterado</p> <p>A regra OPS da EASA aplica-se a todas as operações de helicóptero em locais sem avaliação prévia, que são presumivelmente o objeto da presente regra.</p>
<p>7) JAR-OPS 3.255. Política de combustível.</p> <p>O disposto nas alíneas b) a d) não é aplicável quando a política de combustível prescrita na norma JAR-OPS 3.255, alínea a), garante que, após a conclusão do voo ou série de voos, o combustível restante não é inferior à quantidade de combustível suficiente para trinta minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro (isto pode ser reduzido para vinte minutos, quando a operação tem lugar numa área que dispõe de locais de aterragem de precaução frequentes e adequados). O Combustível de contingência deve ser especificado no OM para permitir o cumprimento do disposto na norma JAR-OPS 3.375, alínea c).</p>	CAT.OP.MPA.151(b)	Sem alteração
<p>8) JAR-OPS 3.280. Lugares de passageiro.</p> <p>Não requer procedimentos.</p> <p>Nota: O propósito deste parágrafo é atingido se o piloto usar de bom senso. A norma JAR-OPS 3.260 é aplicável, e entende-se que chama a atenção para a necessidade de existirem procedimentos.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Não transposto</p> <p>É evidente que, para as operações com helicópteros não complexos, o estabelecimento de procedimentos deve seguir uma abordagem proporcional e pragmática. Não parece haver necessidade de adaptação.</p>
9) JAR-OPS 3.285. Briefing aos passageiros.	CAT.OP.MPA.170	Alterado

Apêndice 1 ao OPS 3.005, (f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>i) Alínea a), subalínea 1). Salvo se for arriscado fazê-lo, os passageiros devem ser informados verbalmente sobre medidas de segurança, o que pode ser feito parcial ou totalmente através de uma apresentação audiovisual. A utilização de aparelhos eletrônicos portáteis requer aprovação prévia.</p>	<p>Proposta de aditamento da AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERAÇÕES COM UM ÚNICO PILOTO SEM TRIPULAÇÃO DE CABINA</p> <p>No que diz respeito às operações com um único piloto sem tripulação de cabina, o comandante deve fornecer instruções de segurança aos passageiros, exceto durante as fases críticas de voo.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Considera-se que este AMC transpõe a finalidade da regra.</p> <p>A finalidade da presente adaptação é pouco clara. A CAT.GEN.MPA.140 já implica que a utilização de aparelhos eletrônicos portáteis exige a autorização do operador.</p>
<p>10) JAR-OPS 3.290. Preparação do voo.</p> <p>i) Para operações locais:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290, alínea a). Não é exigido um plano de voo operacional.</p> <p>ii) Para operações não locais:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290, alínea a). O plano de voo operacional pode ser elaborado de forma simplificada, condizente com o tipo de operação.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Sem alteração</p>
<p>11) JAR-OPS 3.375. Gestão de combustível em voo.</p> <p>Não é exigida a aplicação do apêndice 1 à norma JAR-OPS 3.375 [v. alínea d), subalínea 14)].</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Sem alteração</p>

Apêndice 1 ao OPS 3.005, (f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>12) JAR-OPS 3.385. Utilização de oxigénio suplementar.</p> <p>Mediante aprovação prévia da autoridade, podem ser realizadas incursões entre 10000 pés e 16000 pés por um período curto de tempo sem utilização de oxigénio suplementar de acordo com os procedimentos contidos no OM. (Nesses casos, o operador deve assegurar que os passageiros sejam informados, antes da partida, que não será disponibilizado oxigénio suplementar).</p>	CAT.OP.MPA.285	<p>Não transposto</p> <p>Não se considerou seguro prever uma isenção aberta da utilização de oxigénio, e, no que respeita aos helicópteros a regra também não é conforme com o Anexo 6 da ICAO. Prevê-se a concessão de uma isenção em condições rigorosas e mediante aprovação prévia da autoridade competente apenas para a Parte-SPO.</p>
<p>13) Apêndice 1 à norma JAR-OPS 3.270. Acondicionamento de bagagens e carga.</p> <p>Consoante o tipo de operação e helicóptero.</p>	ACM1 CAT.OP.MPA.160	<p>Não transposto</p> <p>Regra geral, um procedimento deve ser concebido de modo a adequar-se ao tipo de operação e de helicóptero.</p>
<p>14) Apêndice 1 à norma JAR-OPS 3.375. Gestão de combustível em voo.</p> <p>Não aplicável.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Sem alteração</p> <p>O AMC que transpõe o apêndice não se aplica a operações com helicópteros pequenos ou a operações locais com helicópteros.</p>
<p>15) JAR-OPS 3.630. Introdução geral. Instrumentos e equipamento.</p> <p>Equipamento alternativo que não esteja conforme os padrões JTSO, mas que cumpra o padrão de segurança do equipamento original, pode ser aceite pela autoridade.</p>		<p>Não transposto</p> <p>Fora do âmbito de aplicação. Os requisitos de aprovação ou conformidade com as normas ETSO recaem no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1702/2003. Quaisquer adaptações, se aceitáveis, devem ser reguladas através do referido regulamento.</p>
<p>16) JAR-OPS 3.775. Oxigénio suplementar -</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Não transposto</p>

Apêndice 1 ao OPS 3.005, (f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>helicópteros não pressurizados.</p> <p>Mediante autorização prévia da autoridade poderão ser realizadas incursões breves entre 10 000 pés e 16 000 pés sem oxigénio suplementar, de acordo com os procedimentos constantes do OM.</p>		<p>Não se considerou seguro prever uma isenção aberta da utilização de oxigénio, e, no que respeita aos helicópteros a regra também não é conforme com o Anexo 6 da ICAO. Prevê-se a concessão de uma isenção em condições rigorosas e mediante aprovação prévia da autoridade competente apenas para a Parte-SPO.</p>
<p>17) Apêndice 1 à norma JAR-OPS 3.775. Oxigénio suplementar para helicópteros não pressurizados. Não aplicável de acordo com as alíneas 12) e 16).</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Não transposto</p> <p>Não se considerou seguro prever uma isenção aberta da utilização de oxigénio, e, no que respeita aos helicópteros a regra também não é conforme com o Anexo 6 da ICAO. Prevê-se a concessão de uma isenção em condições rigorosas e mediante aprovação prévia da autoridade competente apenas para a Parte-SPO.</p>
<p>18) JAR-OPS 3.955, alínea b). Promoção a comandante.</p> <p>A Autoridade poderá aceitar um curso de comando de aeronaves abreviado adequado ao tipo de operação a ser realizada.</p>		<p>Não transposto</p> <p>Não existem condições para os referidos cursos abreviados.</p>
<p>[19) JAR-OPS 3.970, alínea a). Experiência recente.</p> <p>Como alternativa ao requisitos da norma JAR-OPS 3.970, alínea a), mediante aprovação prévia da autoridade, o requisito relativo aos 90 dias de experiência recente pode considerar-se satisfeito se o piloto tiver efetuado pelo menos três descolagens,</p>		FCL.060

Apêndice 1 ao OPS 3.005, (f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>três circuitos e três aterragens como piloto ao comando num helicóptero do mesmo tipo (ver ACJ ao Apêndice 1 às JAR-OPS 3.005(f), alínea (d)(19)). A qualificação de experiência recente para o tipo de helicóptero a ser operado está condicionada:</p> <p>i) à verificação de proficiência para uma qualificação de tipo (TRPC) relativamente ao tipo a validar; e</p> <p>ii) à conclusão de duas horas de voo no tipo ou variante de helicóptero em causa durante os seis meses anteriores; e</p> <p>iii) à validade de um OPC num dos helicópteros pertencente ao grupo designado; e</p> <p>iv) a uma rotação rígida de OPC para todos os helicópteros em voo no grupo designado; e</p> <p>v) à composição de grupos designados e ao procedimento de validação de TRPC, OPC e experiência recente, contidos no manual de operações.]</p>		
<p>([20]) Apêndice 1 à norma JAR-OPS 3.965 Formação e verificações recorrentes.</p> <p>Um programa aplicável ao tipo de operação poderá ser aceite pela autoridade.</p>		ORO.FC.230 (a)
<p>21]) JAR-OPS 3.1060. Plano operacional de voo. V. subalínea 2), subsubalíneas i) e ii), letras A).</p>	<p>CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	Sem alteração
<p>([22]) JAR-OPS 3.1235 Requisitos de segurança (security).</p>		<p>Não transposto</p> <p>Recai no âmbito do Regulamento (CE) n.º</p>

Apêndice 1 ao OPS 3.005, (f) - operações com helicópteros pequenos, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
Aplicável apenas nos Estados onde programa de segurança nacional se aplica às operações abrangidas por este apêndice.		300/2008.
23) JAR-OPS 3.1240. Programas de formação. Os programas de formação devem ser adaptados ao tipo de operações realizadas. Um programa de formação com sistema de autoaprendizagem pode ser aceite pela autoridade.		Não transposto Recai no âmbito do Regulamento (CE) n.º 300/2008.
([24]) JAR-OPS 3.1250 Lista de procedimentos de busca por helicóptero. Não exigido.		Não transposto Recai no âmbito do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

Apêndice 1 ao 3.005, alínea g) - operações de área locais, VFR durante o dia

Apêndice 1 ao OPS 3.005 (g) - operações de área locais, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
<p>a) Aprovação. O operador que pretenda realizar operações de acordo com este apêndice deverá obter a aprovação prévia da autoridade que emite o COA. Essa aprovação deve especificar:</p> <p>1) o tipo de helicóptero; e</p> <p>2) o tipo de operação;</p> <p>3) As limitações geográficas de operações nos termos deste apêndice (ver ACJ ao Apêndice 1 à norma JAR-OPS 3.005(g), alínea (a)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Não transposto</p> <p>Não se afigura necessário transpor a regra em causa. A operação faz parte do COA e encontra-se incluída no programa de supervisão da autoridade.</p>
<p>b) Proibição. São proibidas as seguintes atividades:</p>		
<p>1) JAR-OPS 3.065. Transporte de armas de guerra e munições de guerra.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Não transposto</p> <p>Esta adaptação não é considerada relevante. É muito pouco provável que armas de guerra e munições de guerra sejam transportadas numa operação local realizada com um helicóptero CAT.</p>
<p>2) JAR-OPS 3.265. Transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou sob custódia legal.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Não transposto</p> <p>Irrelevante. O transporte de passageiros inadmissíveis, de deportados ou de pessoas sob custódia legal num helicóptero não complexo ou em operações locais com helicópteros parece pouco provável.</p>
<p>3) JAR-OPS 3.305. Reabastecimento/extração de combustível com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Não transposto</p> <p>A regra atualmente em vigor já proíbe o reabastecimento e extração de Avgas (gasolina de</p>

Apêndice 1 ao OPS 3.005 (g) - operações de área locais, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
		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. A maioria dos helicópteros não complexos já é, por conseguinte, abordada nesta regra.
4) JAR-OPS 3.335. Fumar a bordo.	CAT.OP.MPA.240	Não transposto A regra em vigor já estabelece uma proibição de fumar e garante um nível de proteção suficiente.
(c) Adaptação. As seguintes regras são adaptadas:		
<p>1) JAR-OPS 3.135 Informações e formulários adicionais a transportar.</p> <p>i) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 1) - Plano de voo operacional. O plano de voo pode ser apresentado de forma simplificada, apropriado ao tipo de operação realizada e aceitável pela autoridade.</p> <p>ii) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 4) - Documentação NOTAM/AIS. Não exigido.</p> <p>iii) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 5) - Informação meteorológica. Não exigido.</p> <p>iv) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 7) - Informação sobre passageiros especiais, etc. Não exigido.</p> <p>v) JAR-OPS 3.135, alínea a), subalínea 8) - Informação sobre passageiros especiais, etc. Não exigido.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175(c)</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>As adaptações na parte CAT.GEN.MPA.180 também incluem o certificado de ruído;</p> <p>a licença de radiocomunicações da aeronave; e</p> <p>a documentação sobre massa e centragem.</p> <p>A adaptação relativa ao plano de voo operacional foi transposta.</p>
2) JAR-OPS 3.140 Informação retida em terra.	CAT.GEN.MPA.185	Não transposto

Apêndice 1 ao OPS 3.005 (g) - operações de área locais, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
Não é necessário reter informações em terra se forem utilizados outros métodos de registo.		A finalidade da adaptação é pouco clara e não se encontra suficientemente especificada para ser considerada elegível para IR. Além disso, a regra atualmente em vigor já especifica que a informação deve ser conservada até ser duplicada no local onde será armazenada.
<p>3) JAR-OPS 3.165 Locação.</p> <p>Aplicável apenas quando existe um acordo formal de locação.</p> <p>Nota: Casos em que o contrato de transporte de passageiros é transferido para outro operador ao qual os passageiros pagarão pelo transporte não são considerados locação.</p>	ORO.AOC.110	<p>Não transposto</p> <p>É consensual o facto de um procedimento de locação exigir um contrato formal de locação.</p>
<p>4) JAR-OPS 3.215. Utilização de serviços de tráfego aéreo.</p> <p>Não aplicável, salvo quando os requisitos de espaço aéreo o exigirem, e desde que acordos de prestação de serviços de busca e salvamento sejam aceitáveis para a autoridade.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Sem alteração
<p>5) JAR-OPS 3.220. Autorização de heliportos pelo operador.</p> <p>O operador deve estabelecer procedimentos de qualificação do comandante para a seleção de heliportos ou locais de aterragem apropriados para o tipo de helicóptero e o tipo de operação.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Alterado</p> <p>A regra OPS da EASA aplica-se a todas as operações de helicóptero em locais sem avaliação prévia, que são presumivelmente o objeto da presente regra.</p>
<p>6) JAR-OPS 3.255. Política de combustível. O disposto nas alíneas b) a d) não é aplicável quando a política de combustível prescrita na norma JAR-OPS 3.255, alínea a), garante que, após a conclusão do voo ou série de voos, o combustível restante não é inferior à</p>	CAT.OP.MPA.151(b)	Sem alteração

Apêndice 1 ao OPS 3.005 (g) - operações de área locais, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
quantidade de combustível suficiente para trinta minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro (isto pode ser reduzido para vinte minutos, quando a operação tem lugar numa área que dispõe de locais de aterragem de precaução frequentes e adequados). O Combustível de contingência deve ser especificado no OM para permitir o cumprimento do disposto na norma JAR-OPS 3.375, alínea c).		
7) JAR-OPS 3.290, alínea a). [v. alínea c), subalínea 1), subsubalínea i)]	AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Sem alteração
8) JAR-OPS 3.375. Gestão de combustível em voo. O apêndice 1 à norma JAR-OPS 3.375 não necessita de ser aplicado [v. alínea c), subalínea 10)].	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Sem alteração
9) JAR-OPS 3.385. Utilização de oxigénio suplementar. Mediante aprovação prévia da autoridade, podem ser realizadas incursões entre 10 000 pés e 13 000 pés por um período curto de tempo sem utilização de oxigénio suplementar de acordo com os procedimentos contidos no OM. (neste caso, o operador deve assegurar que os passageiros são informados antes da partida de que não será disponibilizado oxigénio suplementar).	CAT.OP.MPA.285	Não transposto Não se considerou seguro prever uma isenção aberta da utilização de oxigénio, e, no que respeita aos helicópteros a regra também não é conforme com o Anexo 6 da ICAO. Prevê-se a concessão de uma isenção em condições rigorosas e mediante aprovação prévia da autoridade competente apenas para a Parte-SPO.
10) Apêndice 1 à norma JAR-OPS 3.375. Gestão de combustível em voo. Não aplicável.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Sem alteração O AMC que transpõe o apêndice não se aplica a operações com helicópteros pequenos ou a operações locais com helicópteros.
11) JAR-OPS 3.630. Introdução geral. Instrumentos e equipamento. Equipamento alternativo que não esteja		Não transposto Fora do âmbito de aplicação. Os requisitos de

Apêndice 1 ao OPS 3.005 (g) - operações de área locais, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
conforme os padrões JTSO, mas que cumpra o padrão de segurança do equipamento original, pode ser aceite pela autoridade.		aprovação ou conformidade com as normas ETSO recaem no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1702/2003. Quaisquer adaptações, se aceitáveis, devem ser reguladas através do referido regulamento.
12) JAR-OPS 3.775. Oxigénio suplementar - helicópteros não pressurizados. Mediante autorização prévia da autoridade poderão ser realizadas incursões breves entre 10 000 pés e 16 000 pés sem oxigénio suplementar, de acordo com os procedimentos constantes do OM.	CAT.IDE.H.240	Não transposto Não se considerou seguro prever uma isenção aberta da utilização de oxigénio, e, no que respeita aos helicópteros a regra também não é conforme com o Anexo 6 da ICAO. Prevê-se a concessão de uma isenção em condições rigorosas e mediante aprovação prévia da autoridade competente apenas para a Parte-SPO.
13) Apêndice 1 à norma JAR-OPS 3.775. Oxigénio suplementar para helicópteros não pressurizados. Não aplicável de acordo com as alíneas 9) e 12).	CAT.IDE.H.240	Não transposto Não se considerou seguro prever uma isenção aberta da utilização de oxigénio, e, no que respeita aos helicópteros a regra também não é conforme com o Anexo 6 da ICAO. Prevê-se a concessão de uma isenção em condições rigorosas e mediante aprovação prévia da autoridade competente apenas para a Parte-SPO.
14) JAR-OPS 3.1060. Plano operacional de voo. [v. alínea c), subalínea 1), subsubalínea i)]	CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Sem alteração
15) JAR-OPS 3.1235 Requisitos de segurança (security). Aplicável apenas nos Estados onde o programa de segurança nacional se aplica às operações abrangidas por		Não transposto Recai no âmbito do Regulamento (CE) n.º

Apêndice 1 ao OPS 3.005 (g) - operações de área locais, VFR durante o dia	EASA OPS – Referência	Diferenças
este apêndice.		300/2008.

Anexo 2: Lista de adaptações e regras não aplicáveis às operações CAT (de A para A)**Parte-CAT**

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
	CAT.GEN.MPA.115	Presença no compartimento dos passageiros de pessoal ou membros da tripulação que não sejam membros da tripulação de cabina	Irrelevante para operações CAT de A para A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Presença no compartimento dos passageiros de pessoal ou membros da tripulação que não sejam membros da tripulação de cabina MEDIDAS PARA EVITAR CONFUSÕES ENTRE OS PASSAGEIROS	Irrelevante para operações CAT de A para A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Presença no compartimento dos passageiros de pessoal ou membros da tripulação que não sejam membros da tripulação de cabina MEMBROS DA TRIPULAÇÃO EM VOOS DE POSICIONAMENTO	Irrelevante para operações CAT de A para A
	CAT.GEN.MPA.180	Documentos, manuais e informações a bordo	Adaptações aplicáveis a operações de A para A com aeronaves não complexas e a operações locais
	CAT.GEN.MPA.195	Conservação, apresentação e utilização dos registos de voo	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Conservação, apresentação e utilização dos registos de voo TESTES OPERACIONAIS	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.GEN.MPA.195(a)	Conservação, apresentação e utilização dos registos de voo REMOÇÃO DOS EQUIPAMENTOS DE REGISTO APÓS O REGISTO DE UMA OCORRÊNCIA	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.GEN.MPA.195(b)	Conservação, apresentação e utilização dos registos de voo INSPEÇÃO DOS REGISTOS DE VOO	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
	CAT.OP.MPA.100(b)	Utilização dos serviços de tráfego aéreo	Adaptações aplicáveis a aeronaves não complexas VFR durante o dia e a operações locais com helicóptero.
	CAT.OP.MPA.105	Utilização de aeródromos e locais de operação	Adaptações aplicáveis a aviões não complexos
	CAT.OP.MPA.110(b)	Mínimos de operação de aeródromo	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo PROCEDIMENTOS DE PARTIDA DE AERÓDROMO ONSHORE – HELICÓPTEROS	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo SISTEMA DE LUZES DE APROXIMAÇÃO – ICAO, FAA	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo OPERAÇÕES SBAS	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo OPERAÇÕES DE DESCOLAGEM - AVIÕES	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo OPERAÇÕES DE DESCOLAGEM - HELICÓPTEROS	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo OPERAÇÕES NPA, APV, CAT I	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo CRITÉRIOS DE ESTABELECIMENTO DE RVR/CMV	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo DETERMINAÇÃO DOS MÍNIMOS DE RVR/CMV/VIS PARA NPA, APV, CAT I - AVIÕES	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo DETERMINAÇÃO DOS MÍNIMOS DE RVR/CMV/VIS PARA NPA, APV, CAT I - HELICÓPTEROS	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo OPERAÇÕES DE CIRCUITO DE	Irrelevante para operações

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
		APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS - AVIÕES	CAT de A para A - IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo OPERAÇÕES ONSHORE DE CIRCUITO DE APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS - HELICÓPTEROS	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo CONVERSÃO DA VISIBILIDADE METEOROLÓGICA COMUNICADA PARA RVR	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo CONVERSÃO DOS MÍNIMOS DE ATERRAGEM DE EQUIPAMENTO DE TERRA TEMPORARIAMENTE INOPERACIONAL OU OBSOLETO	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operação de aeródromo OPERAÇÕES VFR COM AERONAVES A MOTOR NÃO COMPLEXAS	Adaptações aplicáveis a aeronaves não complexas
	CAT.OP.MPA.115	Técnica de voo de aproximação — aviões	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Técnica de voo de aproximação — aviões APROXIMAÇÃO FINAL EM DESCIDA CONTÍNUA (CDFA)	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Técnica de voo de aproximação — aviões OPERAÇÕES NPA SEM APLICAÇÃO DA TÉCNICA CDFA	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Técnica de voo de aproximação — aviões PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS E INSTRUÇÕES E FORMAÇÃO	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Técnica de voo de aproximação — aviões APROXIMAÇÃO FINAL EM DESCIDA CONTÍNUA (CDFA)	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.OP.MPA.120	Aproximação com radar de bordo (ARA) para operações sobre a água — helicópteros	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Aproximação com radar de bordo (ARA) para operações sobre a água — helicópteros GENERALIDADES	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Aproximação com radar de bordo (ARA) para operações sobre a água — helicópteros GENERALIDADES	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.OP.MPA.125	Procedimentos de partida e de aproximação por instrumentos	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Procedimentos de atenuação do ruído - aviões CONCEÇÃO NDAP	Não aplicável a aviões não complexos, VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Procedimentos de atenuação do ruído - aviões TERMINOLOGIA GENERALIDADES EXEMPLO	Não aplicável a aviões não complexos, VFR.
	CAT.OP.MPA.130	Procedimentos de atenuação do ruído — aviões	Não aplicável a aviões não complexos, VFR.
	CAT.OP.MPA.135(c)	Rotas e áreas de operação — generalidades	Adaptações aplicáveis a aeronaves não complexas, de A para A, VFR, dia.
	CAT.OP.MPA.140	Distância máxima de um aeródromo adequado para aviões bimotores sem aprovação ETOPS	Irrelevante para operações CAT de A para A - operações com aeronaves complexas
AMC1	CAT.OP.MPA.140(c)	Distância máxima de um aeródromo adequado para aviões bimotores sem aprovação ETOPS CRITÉRIOS OPERACIONAIS PARA PEQUENOS AVIÕES BIMOTORES SEM CAPACIDADE ETOPS	Irrelevante para operações CAT de A para A - operações com aeronaves complexas
GM1	CAT.OP.MPA.140(c)	Distância máxima de um aeródromo adequado para aviões bimotores sem aprovação ETOPS VELOCIDADE DE CRUZEIRO COM UM MOTOR INOPERACIONAL	Irrelevante para operações CAT de A para A - operações com aeronaves complexas
	CAT.OP.MPA.150	Política de combustível	Parcialmente não aplicável a operações CAT de A para A

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
AMC1	CAT.OP.MPA.150(b)	Política de combustível CRITÉRIOS DE PLANEAMENTO - AVIÕES	Não aplicável a operações CAT de A para A
AMC2	CAT.OP.MPA.150(b)	Política de combustível LOCALIZAÇÃO DO AERÓDROMO ALTERNATIVO EM ROTA (ERA) DE COMBUSTÍVEL	Não aplicável a operações CAT de A para A
AMC3	CAT.OP.MPA.150(b)	Política de combustível CRITÉRIOS DE PLANEAMENTO - HELICÓPTEROS	Não aplicável a operações CAT de A para A
GM1	CAT.OP.MPA.150(b)	Política de combustível MÉTODO ESTATÍSTICO DE COMBUSTÍVEL DE CONTINGÊNCIA - AVIÕES	Não aplicável a operações CAT de A para A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i)	Política de combustível COMBUSTÍVEL DE CONTINGÊNCIA	Não aplicável a operações CAT de A para A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(ii)	Política de combustível AERÓDROMO ALTERNATIVO DE DESTINO	Não aplicável a operações CAT de A para A
	CAT.OP.MPA.151(a)	Política de combustível - adaptações	Adaptações aplicáveis aos aviões de classe de desempenho B
	CAT.OP.MPA.151(b)	Política de combustível - adaptações	Adaptações aplicáveis a aviões não complexos, com MTOM igual ou inferior a 2 000 kg, condições diurnas de VFR
	CAT.OP.MPA.151(c)	Política de combustível - adaptações	Adaptações aplicáveis a helicópteros não complexos e operações locais com helicóptero
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Informações aos passageiros OPERAÇÕES DE PILOTO ÚNICO SEM TRIPULAÇÃO DE CABINA INFORMAÇÕES AOS PASSAGEIROS	Adaptação aplicável a operações de piloto único sem tripulação de cabina
	CAT.OP.MPA.175	Preparação do voo	Adaptação aplicável a aviões não complexos, de A para A em condições de VFR; operações locais VFR durante o dia com helicópteros não

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
			complexos
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Preparação do voo PLANO DE VOO OPERACIONAL – AERONAVE A MOTOR COMPLEXA	Não aplicável a aeronaves não complexas.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Preparação do voo PLANO DE VOO OPERACIONAL – AERONAVE A MOTOR NÃO COMPLEXA E OPERAÇÕES LOCAIS	Não aplicável a aviões não complexos de A para A em condições de VFR; operações locais VFR durante o dia com helicópteros não complexos; Adaptações aplicáveis a aviões não complexos, que não em voos de A para A em condições de VFR e operações locais que não VFR durante o dia com helicópteros não complexos.
GM1	CAT.OP.MPA.175(b)(5)	Preparação do voo TABELAS DE CONVERSÃO	Não aplicável a aviões não complexos, de A para A em condições de VFR; operações locais VFR durante o dia com helicópteros não complexos
	CAT.OP.MPA.180	Escolha de aeródromos — aviões	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.OP.MPA.181	Escolha de aeródromos e locais de operação — helicópteros	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Escolha de aeródromos e locais de operação — helicópteros PREVISÃO DE ATERRAGEM	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Escolha de aeródromos e locais de operação — helicópteros ALTERNATIVAS OFFSHORE	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Escolha de aeródromos e locais de operação — helicópteros PREVISÃO DE ATERRAGEM	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(b)(1)	Escolha de aeródromos e locais de operação — helicópteros AERÓDROMO COSTEIRO	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(d)	Escolha de aeródromos e locais de operação — helicópteros ALTERNATIVAS OFFSHORE	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
	CAT.OP.MPA.185	Mínimos de planeamento para voos IFR — aviões	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Mínimos de planeamento para voos IFR - aviões MÍNIMOS DE PLANEAMENTO PARA AERÓDROMOS ALTERNATIVOS	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Mínimos de planeamento para voos IFR - aviões PREVISÕES METEOROLÓGICAS NO AERÓDROMO	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.OP.MPA.186	Mínimos de planeamento para voos IFR — helicópteros	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Mínimos de planeamento para voos IFR - aviões MÍNIMOS DE PLANEAMENTO PARA AERÓDROMOS ALTERNATIVOS	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.OP.MPA.210	Tripulantes em funções	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - ambiente de tripulação múltipla / operações com tripulação de cabina
AMC1	CAT.OP.MPA.210(b)	Tripulantes em funções LUGARES SENTADOS DA TRIPULAÇÃO DE CABINA	Irrelevante para operações CAT de A para A - operações com tripulação de cabina
	CAT.OP.MPA.220	Meios de apoio para a evacuação de emergência	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.OP.MPA.245	Condições meteorológicas — todas as aeronaves	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.OP.MPA.246	Condições meteorológicas — aviões	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.OP.MPA.255	Gelo e outras substâncias contaminantes — procedimentos de voo	Irrelevante para operações CAT de A para A - voos em condições reais ou previstas de formação de gelo
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Gelo e outras substâncias contaminantes — procedimentos de voo VOOS EM CONDIÇÕES REAIS OU	Irrelevante para operações CAT de A para A - voos em condições reais ou previstas

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
		PREVISTAS DE FORMAÇÃO DE GELO - AVIÕES	de formação de gelo
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Gelo e outras substâncias contaminantes — procedimentos de voo VOOS EM CONDIÇÕES REAIS OU PREVISTAS DE FORMAÇÃO DE GELO - HELICÓPTEROS	Irrelevante para operações CAT de A para A - voos em condições reais ou previstas de formação de gelo
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Gestão do combustível em voo - helicópteros HELICÓPTEROS A MOTOR COMPLEXOS, OPERAÇÕES QUE NÃO OPERAÇÕES LOCAIS	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas/ operações que não operações locais
GM1	CAT.OP.MPA.290	Deteção de proximidade do solo PROGRAMAS DE FORMAÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE VOO SOBRE O SISTEMA DE PERCEÇÃO E AVISO DO TERRENO (TAWS)	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.OP.MPA.295	Utilização do sistema de anticolisão de bordo (ACAS) PROGRAMAS DE FORMAÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE VOO SOBRE O SISTEMA ACAS	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.OP.MPA.295	Utilização do sistema de anticolisão de bordo (ACAS) GENERALIDADES	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.OP.MPA.295	Utilização do sistema de anticolisão de bordo (ACAS)	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.OP.MPA.305	Início e prosseguimento da aproximação	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305(e)	Início e prosseguimento da aproximação REFERÊNCIAS VISUAIS PARA OPERAÇÕES DE APROXIMAÇÃO POR INSTRUMENTOS	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.OP.MPA.310	Procedimentos operacionais — altura da passagem na soleira — aviões	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Generalidades DADOS RELATIVOS A PISTAS	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
		MOLHADAS E CONTAMINADAS	complexas
	CAT.POL.A.200	Generalidades	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.POL.A.205	Descolagem PERDA DE COMPRIMENTO DE PISTA DEVIDO AO ALINHAMENTO	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.POL.A.205	Descolagem CONDIÇÕES DA SUPERFÍCIE DA PISTA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.205	Descolagem	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.POL.A.210	Área livre de obstáculos à decolagem ÁREA LIVRE DE OBSTÁCULOS A DESCOLAGEM	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC2	CAT.POL.A.210	Área livre de obstáculos à decolagem EFEITO DO ÂNGULO DE INCLINAÇÃO LATERAL	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC3	CAT.POL.A.210	Área livre de obstáculos à decolagem PRECISÃO DE NAVEGAÇÃO NECESSÁRIA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.POL.A.210	Área livre de obstáculos à decolagem PROCEDIMENTOS DE CONTINGÊNCIA PARA LIMPEZA DE OBSTÁCULOS	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.210	Área livre de obstáculos à decolagem	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.POL.A.215	Em rota – com um motor inoperacional (OEI) ANÁLISE DE ROTA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.215	Em rota – com um motor inoperacional (OEI)	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
	CAT.POL.A.220	Em rota – aviões com três ou mais motores, dois motores inoperacionais	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC2	CAT.POL.A.225	Aterragem – aeródromos de destino e alternativos APROXIMAÇÃO FALHADA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.225	Aterragem — Aeródromos de destino e alternativos	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.POL.A.225	Aterragem – aeródromos de destino e alternativos MEDIÇÃO DA ALTITUDE	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.POL.A.225	Aterragem – aeródromos de destino e alternativos GRADIENTE DE APROXIMAÇÃO FALHADA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.POL.A.230	Aterragem – aeródromos de destino e alternativos CÁLCULO AUTOMÁTICO DA DISTÂNCIA DE ATERRAGEM - DADOS DE DESEMPENHO	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.230	Aterragem - pistas secas	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.POL.A.230	Aterragem - pistas secas MASSA À ATERRAGEM	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.235	Aterragem — pistas molhadas e contaminadas	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.240	Aprovação de operações com maiores ângulos de inclinação lateral	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.245	Aprovação de operações de aproximação a pique	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.250	Aprovação de operações de aterragem curta	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
AMC1	CAT.POL.A.310	Área livre de obstáculos à descolagem – aviões multimotores TRAJETÓRIA DE DESCOLAGEM – NAVEGAÇÃO DE ORIENTAÇÃO VISUAL	Adaptação para os aviões da classe de desempenho B, VFR durante o dia
	CAT.POL.A.310 (e)	Área livre de obstáculos à descolagem – aviões multimotores	Adaptação para os aviões da classe de desempenho B, VFR durante o dia
	CAT.POL.A.345	Aprovação de operações de aproximação a pique	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas/ altura igual ou superior a 35 pés
	CAT.POL.A.400	Descolagem	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.POL.A.400	Descolagem CONDIÇÕES DA SUPERFÍCIE DA PISTA ^f	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.POL.A.400	Descolagem PERDA DE COMPRIMENTO DE PISTA DEVIDO AO ALINHAMENTO	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC2	CAT.POL.A.400	Descolagem DECLIVE DA PISTA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.405	Área livre de obstáculos à descolagem	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.POL.A.405	Área livre de obstáculos à descolagem EFEITO DO ÂNGULO DE INCLINAÇÃO LATERAL	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC2	CAT.POL.A.405	Área livre de obstáculos à descolagem PRECISÃO DE NAVEGAÇÃO NECESSÁRIA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.410	Em rota – todos os motores operacionais	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.415	Em rota – OEI	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
			complexas
AMC1	CAT.POL.A.415	Em-rota – OEI ANÁLISE DE ROTA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.420	Em rota – aviões com três ou mais motores, dois motores inoperacionais	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.425	Aterragem — Aeródromos de destino e alternativos	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.POL.A.425	Aterragem – aeródromos de destino e alternativos MEDIÇÃO DA ALTITUDE	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.430	Aterragem - pistas secas	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.POL.A.430	Aterragem – pistas secas FATORES DE CORREÇÃO DA DISTÂNCIA DE ATERRAGEM	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC2	CAT.POL.A.430	Aterragem - pistas secas DECLIVE DA PISTA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.POL.A.430	Aterragem - pistas secas MASSA À ATERRAGEM	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.A.435	Aterragem — pistas molhadas e contaminadas	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.POL.H.110	Consideração de obstáculos	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.POL.H.210	Trajetória de descolagem	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.POL.MAB.105	Dados e documentação referentes à massa e à centragem	Adaptações para os aviões e helicópteros da classe de desempenho B, para a posição CG na documentação referente à massa e à

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
			centragem.
	CAT.IDE.A.120	Equipamento de limpeza do para-brisas	Não aplicável a operações CAT de A para A - regra relativa a aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.A.120	Equipamento de limpeza do para-brisas - LIMPEZA DO PARA-BRISAS EM CONDIÇÕES DE PRECIPITAÇÃO	Não aplicável a operações CAT de A para A - regra relativa a aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.130	Operações noturnas ou em IFR — instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR; adaptação parcial para aeronaves não complexas.
AMC1	CAT.IDE.A.130 (a)(5)	Operações noturnas ou em IFR — instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado INDICADOR DE VOLTAS	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 (b)	Operações noturnas ou em IFR — instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado ALTÍMETROS – OPERAÇÕES NOTURNAS OU EM IFR	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (e)	Operações noturnas ou em IFR – instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado DISPOSITIVOS DE INDICAÇÃO DE FALHA DOS INDICADORES DE VELOCIDADE DO AR DISPOSITIVOS DE PREVENÇÃO DE MAU FUNCIONAMENTO DEVIDO A CONDENSAÇÃO OU FORMAÇÃO DE GELO	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (j)	Operações noturnas ou em IFR — instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado INDICADOR DE ATITUDE	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130(j)	Operações noturnas ou em IFR — instrumentos de voo e de	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A -

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
		navegação e equipamento associado PRANCHETA DE CARTAS	IFR
	CAT.IDE.A.135	Equipamento adicional para operações com um único piloto em IFR	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.IDE.A.140	Sistema de aviso de altitude	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.150	Sistema de percepção e aviso do terreno (TAWS)	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas/MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Sistema de percepção e aviso do terreno (TAWS) AVISO DE ÂNGULO DESCENDENTE EXCESSIVO PARA A CLASSE A	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Sistema de anticolisão de bordo (ACAS)	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Equipamento de detecção de condições climatéricas em voo	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas/MOPSC >9/aviões pressurizados
AMC1	CAT.IDE.A.160	Equipamento de detecção de condições climatéricas em voo GENERALIDADES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas/MOPSC >9/aviões pressurizados
	CAT.IDE.A.165	Equipamento adicional para operações noturnas em condições de formação de gelo	Irrelevante para operações CAT de A para A - operações em condições reais ou previstas de formação de gelo
	CAT.IDE.A.170	Sistema de comunicação da tripulação de voo por interfone	Irrelevante para operações CAT de A para A - operações multipiloto
AMC1	CAT.IDE.A.170	Sistema de comunicação da tripulação de voo por interfone TIPO DE INTERFONE DA TRIPULAÇÃO DE VOO	Irrelevante para operações CAT (de A para A) - operações multipiloto
	CAT.IDE.A.175	Sistema de comunicação da tripulação por interfone	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
			complexas
AMC1	CAT.IDE.A.175	Sistema de comunicação da tripulação por interfone ESPECIFICAÇÕES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.180	Sistema de comunicação com os passageiros	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.A.180	Sistema de comunicação com os passageiros ESPECIFICAÇÕES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.185	Gravador de voz na cabina de pilotagem	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.A.185	Gravador de voz na cabina de pilotagem GENERALIDADES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.190	Registador de parâmetros de voo	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.A.190	Registador de parâmetros de voo LISTA DE PARÂMETROS A REGISTRAR PARA AVIÕES CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO EM 1 DE JANEIRO DE 2016 OU POSTERIORMENTE	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC2	CAT.IDE.A.190	Registador de parâmetros de voo LISTA DE PARÂMETROS A REGISTRAR PARA AVIÕES CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO ENTRE 1 DE ABRIL DE 1998 E 1 DE JANEIRO DE 2016	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC3	CAT.IDE.A.190	Registador de parâmetros de voo ESPECIFICAÇÕES DE DESEMPENHO RELATIVOS AOS PARÂMETROS A REGISTRAR PARA AVIÕES CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO ENTRE 1 DE ABRIL DE 1998 E 1 DE JANEIRO DE 2016	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
AMC4	CAT.IDE.A.190	Registador de parâmetros de voo LISTA DE PARÂMETROS A REGISTAR PARA AVIÕES CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO ENTRE 1 DE JUNHO DE 1990 E 31 DE MARÇO DE 1998, INCLUSIVE	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC5	CAT.IDE.A.190	Registador de parâmetros de voo ESPECIFICAÇÕES DE DESEMPENHO RELATIVAS AOS PARÂMETROS A REGISTAR PARA AVIÕES CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO ENTRE 1 DE JUNHO DE 1990 E 31 DE MARÇO DE 1998, INCLUSIVE	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC6	CAT.IDE.A.190	Registador de parâmetros de voo LISTA DE PARÂMETROS A REGISTAR PARA AVIÕES CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO ANTES DE 1 DE JUNHO DE 1990	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.195	Registador de ligações de dados	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.A.195	Registador de ligações de dados GENERALIDADES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.IDE.A.195	Registador de ligações de dados GENERALIDADES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.200	Gravador misto	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.A.200	Gravador misto GENERALIDADES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.210	Sinais de apertar cintos e de proibição de fumar	Irrelevante para operações CAT de A para A - passageiros não visíveis a partir dos lugares da tripulação de voo

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
	CAT.IDE.A.215	Portas e cortinas interiores	Irrelevante para operações CAT de A para A - aviões de grande porte
AMC1	CAT.IDE.A.215	Portas e cortinas interiores NDICAÇÃO DE PAINEL	Irrelevante para operações CAT de A para A - aviões de grande porte
	CAT.IDE.A.225	Estojo de emergência médica	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.A.225	Estojo de emergência médica CONTEÚDO DO ESTOJO DE EMERGÊNCIA MÉDICA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC2	CAT.IDE.A.225	Estojo de emergência médica TRANSPORTE SOB CONDIÇÕES DE SEGURANÇA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC3	CAT.IDE.A.225	Estojo de emergência médica ACESSO AO ESTOJO DE EMERGÊNCIA MÉDICA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC4	CAT.IDE.A.225	Estojo de emergência médica MANUTENÇÃO DO ESTOJO DE EMERGÊNCIA MÉDICA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.230	Oxigénio de emergência	Irrelevante para operações CAT de A para A - voos a altitudes acima dos 25 000 pés
GM1	CAT.IDE.A.230	Oxigénio de emergência GENERALIDADES	Irrelevante para operações CAT de A para A - voos a altitudes acima dos 25 000 pés
	CAT.IDE.A.235	Oxigénio suplementar — aviões pressurizados	Irrelevante para operações CAT de A para A - aviões pressurizados
AMC1	CAT.IDE.A.235	Oxigénio suplementar — aviões pressurizados GENERALIDADES	Irrelevante para operações CAT de A para A - aviões pressurizados
AMC2	CAT.IDE.A.235	Oxigénio suplementar — aviões pressurizados REQUISITOS DE OXIGÉNIO PARA OCUPANTES DOS LUGARES DA CABINA DE PILOTAGEM E	Irrelevante para operações CAT de A para A - aviões pressurizados

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
		TRIPULANTES DE CABINA TRANSPORTADOS PARA ALÉM DO NÚMERO MÍNIMO EXIGIDO	
GM1	CAT.IDE.A.235	Oxigénio suplementar — aviões pressurizados MÁSCARAS DE APLICAÇÃO RÁPIDA	Irrelevante para operações CAT de A para A - aviões pressurizados
	CAT.IDE.A.245	Equipamento de proteção respiratória da tripulação	Não relevante/aplicável a operações CAT de A para A - aviões pressurizados/aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.A.245	Equipamento de proteção respiratória da tripulação EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO RESPIRATÓRIA (PBE)	Não relevante/aplicável a operações CAT de A para A - aviões pressurizados/aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.255	Machados e pés-de-cabra	Não relevante/aplicável a operações CAT de A para A - aviões pressurizados/aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.A.255	Machados e pés-de-cabra ARMAZENAMENTO DE MACHADOS E PÉS-DE-CABRA	Não relevante/aplicável a operações CAT de A para A - aviões pressurizados/aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.265	Meios para evacuação de emergência	Irrelevante para operações CAT de A para A - altura de saída superior a 6 pés
	CAT.IDE.A.270	Megafones	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafones LOCALIZAÇÃO DOS MEGAFONES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.A.275	Iluminação e marcações de emergência	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Auscultadores	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
AMC1	CAT.IDE.A.325	Auscultadores GENERALIDADES	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Auscultadores GENERALIDADES	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.IDE.A.335	Painel áudio-seletor	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.IDE.A.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres DOIS MEIOS DE COMUNICAÇÃO INDEPENDENTES	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres NÚMERO E TIPO DE EQUIPAMENTO DE COMUNICAÇÃO E NAVEGAÇÃO ACEITÁVEIS	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres NÚMERO E TIPO DE EQUIPAMENTO DE COMUNICAÇÃO E NAVEGAÇÃO ACEITÁVEIS	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres FALHA DE UNIDADE ÚNICA	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres HF - EQUIPAMENTO EM CERTAS	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
		ROTAS MNPS	
GM1	CAT.IDE.A.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres REQUISITOS APLICÁVEIS AO ESPAÇO AÉREO	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.IDE.H.115	Luzes	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Luzes LUZES DE ATERRAGEM	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.IDE.H.130	Operações noturnas ou em IFR — instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (e)	Operações noturnas ou em IFR — instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado DISPOSITIVOS DE INDICAÇÃO DE FALHA DOS DISPOSITIVOS DE PREVENÇÃO DE MAU FUNCIONAMENTO DEVIDO A CONDENSAÇÃO OU FORMAÇÃO DE GELO DOS INDICADORES DE VELOCIDADE DO AR	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (f) (6)	Operações noturnas ou em IFR — instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado ILUMINAÇÃO DO EQUIPAMENTO SUPLEMENTAR DE MEDIÇÃO E INDICAÇÃO DA ATITUDE	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (i)	Operações noturnas ou em IFR — instrumentos de voo e de navegação e equipamento associado PRANCHETA DE CARTAS	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.IDE.H.135	Equipamento adicional para operações com um único piloto em IFR	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
	CAT.IDE.H.160	Equipamento de detecção de condições climatéricas em voo	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Equipamento de detecção de condições climatéricas em voo GENERALIDADES	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.IDE.H.165	Equipamento adicional para operações noturnas em condições de formação de gelo	Irrelevante para operações CAT de A para A - voos em condições reais ou previstas de formação de gelo
	CAT.IDE.H.170	Sistema de comunicação da tripulação de voo por interfone	Irrelevante para operações CAT de A para A - operações multipiloto
AMC1	CAT.IDE.H.170	Sistema de comunicação da tripulação de voo por interfone TIPO DE INTERFONE DA TRIPULAÇÃO DE VOO	Irrelevante para operações CAT de A para A - operações multipiloto
	CAT.IDE.H.175	Sistema de comunicação da tripulação por interfone	Irrelevante para operações CAT de A para A - transporte de tripulantes que não membros da tripulação de voo
AMC1	CAT.IDE.H.175	Sistema de comunicação da tripulação por interfone CARACTERÍSTICAS ESPECIFICAÇÕES	Irrelevante para operações CAT de A para A - transporte de tripulantes que não membros da tripulação de voo
	CAT.IDE.H.180	Sistema de comunicação com os passageiros	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.H.185	Gravador de voz na cabina de pilotagem	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.H.185	Gravador de voz na cabina de pilotagem GENERALIDADES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.H.190	Registador de parâmetros de voo	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
AMC1	CAT.IDE.H.190	Registador de parâmetros de voo LISTA DE PARÂMETROS A REGISTAR PARA HELICÓPTEROS COM MCTOM SUPERIOR A 3 175 KG E CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO EM 1 DE JANEIRO DE 2016 OU POSTERIORMENTE	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC2	CAT.IDE.H.190	Registador de parâmetros de voo LISTA DE PARÂMETROS A REGISTAR PARA HELICÓPTEROS COM MCTOM SUPERIOR A 3 175 KG E CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO ENTRE 1 DE AGOSTO DE 1999 E 1 DE JANEIRO DE 2016 E HELICÓPTEROS COM MCTOM SUPERIOR A 7 000 KG OU MPSC SUPERIOR A NOVE PASSAGEIROS E CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO ENTRE 1 DE JANEIRO DE 1989 E 1 DE AGOSTO DE 1999	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC3	CAT.IDE.H.190	Registador de parâmetros de voo LISTA DE PARÂMETROS A REGISTAR PARA HELICÓPTEROS COM MCTOM SUPERIOR A 3 175 KG E CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO ENTRE 1 DE AGOSTO DE 1999 E 1 DE JANEIRO DE 2016 E HELICÓPTEROS COM MCTOM SUPERIOR A 7 000 KG OU MPSC SUPERIOR A NOVE PASSAGEIROS E CUJO PRIMEIRO COFA INDIVIDUAL TENHA SIDO EMITIDO ENTRE 1 DE JANEIRO DE 1989 E 1 DE AGOSTO DE 1999	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.H.195	Registador de ligações de dados	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.H.195	Registador de ligações de dados GENERALIDADES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
GM1	CAT.IDE.H.195	Registador de ligações de dados	Não aplicável a operações

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
		GENERALIDADES	CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.H.200	Gravador misto de parâmetros de voo e de voz na cabina de pilotagem	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.H.200	Gravador misto de parâmetros de voo e de voz na cabina de pilotagem GENERALIDADES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.H.240	Oxigénio suplementar — helicópteros não pressurizados	Adaptações para helicópteros não complexos e não pressurizados
	CAT.IDE.H.270	Megafones	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafones LOCALIZAÇÃO DOS MEGAFONES	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.H.275	Iluminação e marcações de emergência	Não aplicável a operações CAT de A para A - aeronaves complexas
	CAT.IDE.H.335	Painel áudio-seletor	Irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
	CAT.IDE.H.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres DOIS MEIOS DE COMUNICAÇÃO INDEPENDENTES	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres NÚMERO E TIPO DE EQUIPAMENTO DE COMUNICAÇÃO E NAVEGAÇÃO ACEITÁVEIS	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR

	Referência da regra	Título da regra	Explicação:
AMC3	CAT.IDE.H.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres FALHA DE UNIDADE ÚNICA	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Equipamento de comunicação e navegação para operações IFR ou VFR em rotas não navegadas por referências visuais terrestres REQUISITOS APLICÁVEIS AO ESPAÇO AÉREO	Parcialmente irrelevante para operações CAT de A para A - IFR

Anexo 3: Acrónimos e abreviaturas

AAC	Comunicação administrativa aeronáutica
AAD	Desvio da altitude designada
AAL	Nível acima do aeródromo
AC	Corrente alternada
ACAS II	Sistema de anticolisão de bordo II
ADF	Indicador automático de direção
ADG	Gerador movido a ar
ADS	Vigilância automática dependente
ADS-B	Vigilância automática dependente - transmissão
ADS-C	Vigilância automática dependente - contrato
AeMC	Centro de medicina aeronáutica
AEO	Todos os motores operacionais
AFCS	Sistema automático de controlo de voo
AFM	Manual de voo da aeronave
AFN	Notificação de voo da aeronave
AFN	Notificação para o centro ATS
AGL	Nível acima do solo
AHRS	Sistema de referência de atitude e rumo
AIS	Serviços de informação aeronáutica
ALS	Sistema de luzes de aproximação
ALSF	Sistema de luzes de aproximação com relâmpagos luminosos sequenciais
AMC	Meios de conformidade aceitáveis
AMSL	Acima do nível médio das águas do mar
ANP	Desempenho real da navegação

AOC	Certificado de operador aéreo
APCH	Aproximação
APU	Unidade de potência auxiliar
APV	Procedimento de aproximação com orientação vertical
AR	Rota ATS
AR	Autorização exigida
AR	Requisitos aplicáveis às autoridades
ARA	Aproximação com radar de bordo
ASC	Comité da Segurança Aérea
ASDA	Distância disponível para aceleração - paragem
ATC	Controlo de tráfego aéreo
ATO	Organização de formação certificada
ATPL	Licença de piloto de linha aérea
ATQP	Programa alternativo de formação e qualificação
ATS	Serviços de tráfego aéreo
AVGAS	Gasolina de aviação
AVTAG	Combustível de gasolina e querosene
B-RNAV	Área de navegação básica
BALS	Sistema básico de luzes de aproximação
CAP	Parâmetros de acesso do controlador
CDFA	Aproximação final em descida contínua
CDL	Lista de desvios à configuração
CFIT	Voo controlado contra o solo
CG	Centro de gravidade
cm	Centímetros
CM	Gestão de configuração/contexto

CMA	Abordagem de monitorização contínua
CMV	Visibilidade meteorológica convertida
CMPA	Aeronave a motor complexa
CofA	Certificado de aeronavegabilidade
CPA	Ponto de maior aproximação
CPDLC	Comunicações por ligação de dados entre controlador e piloto
CPL	Licença de piloto comercial
CRM	Gestão de recursos de pessoal de voo
CRT	Instrumento de resposta às observações
CVR	Gravador de voz na cabina de pilotagem
DA	Altitude de decisão
D-ATIS	Ligação de dados - Serviço automático de informação terminal
DC	Corrente direta
DCL	Autorização de partida
DDM	Diferença na profundidade da modulação
D-FIS	Ligação de dados - serviços de informação de voo
DGOR	Relatório de ocorrência com mercadorias perigosas
DH	Altura de decisão
DME	Equipamento de medição da distância
D-OTIS	Ligação de dados - Serviço operacional de informação terminal
DR	Ponto de decisão
DSTRK	Percurso desejado
EASP	Programa Europeu para a Segurança da Aviação
CE	Comissão Europeia
EFB	Pacote eletrónico de voo
EFIS	Sistema eletrónico de instrumentação de voo
EGT	Temperatura dos gases de escape

ELT(AD)	Transmissor localizador de emergência (disponibilização automática)
ELT(AF)	Transmissor localizador de emergência (fixação automática)
ELT(AP)	Transmissor localizador de emergência (portátil e automático)
ELT(S)	Transmissor localizador de emergência para sobrevivência
EPE	Erro estimado de posição
EPR	Razão de compressão do motor
EPU	Incerteza estimada de posição
ERA	(Aeródromo) alternativo em rota
ESSG	Grupo Diretor Europeu do Programa SAFA
ETOPS	Operações prolongadas com aviões bimotores
ETSO	Especificações técnicas normalizadas europeias
EUROCAE	Organização Europeia para o Equipamento da Aviação Civil
EVS	Sistemas de visibilidade melhorada
FAA	Administração Federal da Aviação
FAF	Fixo de aproximação final
FAK	Estojo de primeiros socorros
FALS	Sistema completo de luzes de aproximação
FANS	Futuro sistema de navegação aérea
FAP	Ponto de aproximação final
FATO	Área de aproximação final e de descolagem
FDM	Controlo dos parâmetros de voo
FDR	Registador de parâmetros de voo
FFS	Simulador de voo completo
FI	Instrutor de voo
FL	Nível de voo
FM	Modulador de frequência

FMS	Sistema de gestão de voo
FOR	Campo de observação
FOV	Campo de visão
FSTD	Dispositivos de treino de simulação de voo
ft	Pés
FTD	Dispositivo de treino de voo
g	Gramas
g	Gravidade
GBAS	Sistema de melhoramento de sinal baseado no solo
GCAS	Sistema de anticollisão de bordo
GIDS	Sistema de deteção de gelo no solo
GLS	Sistema de aterragem GBAS
GM	Material de orientação
GNSS	Sistema global de navegação por satélite
GPS	Sistema de posicionamento global
GPWS	Sistema de aviso de proximidade do solo
HEMS	Operações com helicópteros de serviços de emergência médica
HF	Alta frequência
HI/MI	Intensidade elevada / intensidade média
HIALS	Sistema de luzes de aproximação de intensidade elevada
HLL	Lista de limitações na heliplataforma
HoT	Tempo de proteção
hPa	Hectopascal
HUD	Colimador de pilotagem frontal
HUDLS	Sistema de aterragem por guiamento frontal
IAF	Fixo de aproximação inicial
IALS	Sistema intermédio de luzes de aproximação

OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
IF	Fixo intermédio
IFR	Regras de voo por instrumentos
IGE	Efeito de solo
ILS	Sistema de aterragem por instrumentos
IMC	Condições meteorológicas de voo por instrumentos
inHg	Polegadas de mercúrio
INS	Sistema de navegação por inércia
IORS	Sistema interno de comunicação de ocorrências
IP	Ponto intermédio
IR	Regra de execução
IRNAV/IAN	Área de navegação integrada
IRS	Sistema de referência inercial
ISA	Atmosfera standard internacional
IV	intravenoso
JAA	Autoridades Comuns da Aviação
JAR	Requisitos Comuns da Aviação
JET 1 / A / A1	Querosene
JET B	Combustível de gasolina e querosene
JIP	Procedimentos de Execução Conjunta
JP-4	Combustível de gasolina e querosene
km	Quilómetros
kN	Quilonewton
KSS	Fórmula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	Nó
LAT/LONG	Latitude/longitude
LED	Díodos emissores de luz

LIFUS	Voos de linha com supervisão
LNAV	Navegação lateral
LoA	Carta de acordo
LOC	Localizador
LOE	Avaliação em voo de linha orientado
LOFT	Formação em voo de linha orientado
LOS	Superfície de limitação de obstáculos
LOUT	Temperatura mais baixa de utilização operacional
LP	Desempenho do localizador
LPV	Precisão lateral com aproximação com orientação vertical
LRNS	Sistema de navegação de longo alcance
LVO	Operações com baixa visibilidade
LVP	Procedimentos com baixa visibilidade
LVTO	Descolagens com baixa visibilidade
m	metros
MALS	Sistema de luzes de aproximação de intensidade média
MALSF	Sistema de luzes de aproximação com relâmpagos luminosos sequenciais de intensidade média
MALSR	Sistema de luzes de aproximação de intensidade média com luzes indicadoras de alinhamento com a pista
MAPt	Ponto de aproximação falhada
MCTOM	Massa máxima à decolagem certificada
MDA	Altitude mínima de descida
MDA/H	Altura/altitude mínima de descida
MDH	Altura mínima de descida
MEA	Altitude mínima segura em rota
MEL	Lista de equipamento mínimo
METAR	Comunicado meteorológico do aeródromo
MGA	Altitude de segurança mínima

MHz	Megahertz
MID	Ponto do meio
ml	Mililitros
MLS	Sistema de aterragem por micro-ondas
MMEL	Lista de equipamento mínimo de referência
MNPS	Especificações de desempenho mínimo de navegação
MOC	Mínimo livre de obstáculos
MOCA	Altitude mínima livre de obstáculos
MOPS	Norma de desempenho mínimo de navegação
MORA	Altitude mínima fora de rota
MPSC	Capacidade máxima de passageiros
mSv	Milisievert
NADP	Procedimentos de atenuação do ruído à partida
NALS	Sistema de luzes de não aproximação
NAV	Navegação
NDB	Farol não direcional
N _F	Velocidade de turbina livre
NM	Milhas náuticas
NOTAM	Aviso aos aviadores
NPA	Aproximação de não precisão
NVG	Óculos de visão noturna
OAT	Temperatura no exterior
OCH	Altura livre de obstáculos
OCL	Autorização oceânica
ODALS	Sistema omnidirecional de luzes de aproximação
OEI	Um motor inoperacional
OFS	Superfície livre de obstáculos

OGE	Sem efeito de solo
OIP	Ponto de iniciação offset
OM	Manual de operações
ONC	Carta de navegação operacional
OSD	Dados de adequação operacional
otCMPA	Aeronave a motor não complexa
PAPI	Indicador de precisão de trajetória de aproximação
PAR	Radar de aproximação de precisão
PBE	Equipamento de proteção respiratória
PBN	Navegação baseada no desempenho
PCDS	Sistema de transporte individual de pessoal
PDP	Ponto predeterminado
PNR	Ponto de não retorno
POH	Manual de operações do piloto
PRM	Pessoa com mobilidade reduzida
QFE	Pressão atmosférica na elevação do aeródromo (ou na soleira da pista)
QNH	(Question Nil Height), pressão local reduzida ao nível do mar
R/T	Rádio/Telefonia
RA	Aviso de resolução
RAT	Turbina de ar dinâmica
RCC	Centro de coordenação de salvamento
RCF	Combustível de contingência reduzido
RCLL	Luzes do eixo da pista
RFC	Carta de rota
RNAV	Navegação aérea
RNAV 5	B-RNAV, área de navegação básica
RNP	Desempenho de navegação exigido

RNPX	Desempenho de navegação exigido X
ROD	Razão de descida
RTCA	Comissão Radiotécnica da Aeronáutica
RTZL	Luzes locais da zona de aterragem
RVR	Alcance visual de pista
RVSM	Redução da separação vertical mínima
SACA	Avaliação da segurança de aeronaves da UE
SAFA	Avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras
SAE ARP	Práticas aeroespaciais recomendadas da Associação de Engenheiros Automóveis
SALS	Sistema simples de luzes de aproximação
SALSF	Sistema de luzes de aproximação curta com relâmpagos luminosos sequenciais
SAP	Aproximação estabilizada
SAP	Parâmetros de acesso ao sistema
SAR	Busca e salvamento
SBAS	Sistema de melhoramento do sinal baseado em satélite
SCP	Categorias especiais de passageiros
SID	Partidas-padrão por instrumentos
SMS	Sistema de gestão da segurança
SPECI	Comunicado de observação meteorológica especial selecionada para a aviação
SRA	Aproximação de vigilância radar
SRE	Elemento de vigilância radar
SSALF	Sistema simplificado de luzes de aproximação curta com relâmpagos luminosos sequenciais
SSALR	Sistema simplificado de luzes de aproximação curta com luzes indicadoras de alinhamento com a pista
SSALS	Sistema simplificado de luzes de aproximação curta
SSP	Programa de Segurança do Estado

SSR	Radار de vigilância secundária (indicando a altitude de pressão)
CTS	Certificado-tipo suplementar
SVS	Sistema de visão sintética
TA	Serviços consultivos do tráfego aéreo
TAC	Carta de terminal de aproximação
TAFS	Previsões para o aeródromo
TAS	Velocidade real
TAWS	Sistema de percepção e aviso do terreno
TCAS	Sistema de anticolisão e de alerta do tráfego aéreo
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	Ponto de decisão da decolagem
TDZ	Zona de aterragem
THR	Soleira da pista
TODA	Distância disponível para decolagem
TORA	Distância disponível para a corrida de decolagem
TRI	Instrutor de qualificação de tipo
TSE	Erro total do sistema
TVE	Erro total vertical
TWIP	Terminal de informação meteorológica para pilotos
UMS	Sistema de monitorização da utilização
UTC	Tempo universal coordenado
UTR	Cinto de segurança com arnês
V _{AT}	Velocidade do ar indicada na soleira
VDF	Indicador de direção VHF
VFR	Regras de voo visual
VHF	Frequência muito alta
VIS	Visibilidade
VMC	Condições meteorológicas visuais

V _{MO}	Velocidade máxima de operação
VNAV	Navegação vertical
VOR	Radiofarol de alinhamento omnidirecional VHF
V _{S1G}	1-G de velocidade de perda
V _{SO}	Velocidade de perda
V _Y	Velocidade para o melhor gradiente de subida
WAC	Carta aeronáutica mundial
WXR	Radar meteorológico
ZFT	Tempo de voo zero
ZFTT	Formação em tempo de voo zero