



**PARECER N.º 02/2012**

**DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO**

**de 16 de abril de 2012**

**sobre o Regulamento da Comissão que estabelece regras de execução relativas às  
operações aéreas**

**«Operações Aéreas - OPS (Parte-SPO)»**

## Índice

<b>Sumário executivo .....</b>	<b>3</b>
<b>Introdução .....</b>	<b>4</b>
I.    Generalidades .....	4
II.   Âmbito do Parecer .....	4
III.  Processo de consulta .....	5
IV.  Convenção numérica .....	8
<b>Regulamento relativo às operações aéreas .....</b>	<b>9</b>
I.    Âmbito de aplicação .....	9
II.   Resumo das reações .....	9
III.  Explicações .....	9
<b>Anexo VIII - Parte-SPO .....</b>	<b>10</b>
I.    Âmbito de aplicação .....	10
II.   Do trabalho aéreo às operações especializadas.....	12
III.  Atividades abrangidas pela Parte-SPO .....	12
IV.  A natureza específica das Operações Especializadas .....	14
V.   Especificação das reações e principais alterações.....	17

### **Sumário executivo**

O presente Parecer contém os seguintes documentos:

- Alteração ao Regulamento relativo às «operações aéreas» incluindo alterações ao Anexo I - Definições;
- Anexo VIII - Parte SPO, requisitos técnicos aplicáveis a operações especializadas (comerciais e não comerciais) realizadas com aviões, helicópteros, planadores e balões;

Os referidos requisitos foram estabelecidos de modo a contribuir para a prossecução dos seguintes objetivos:

- manutenção de um elevado nível de segurança;
- estabelecimento de regras proporcionais;
- 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.

Será publicado posteriormente o Parecer relativo às restantes secções do Anexo IV - Parte CAT aplicáveis a planadores e balões, bem como a voos de A para A realizados com aviões e helicópteros.

## Introdução

### **I. Generalidades**

1. O Regulamento (CE) n.º 216/2008<sup>1</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho (doravante designado por «Regulamento de Base»), com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009<sup>2</sup>, 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 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»)<sup>3</sup>, em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento de Base.

### **II. Âmbito do Parecer**

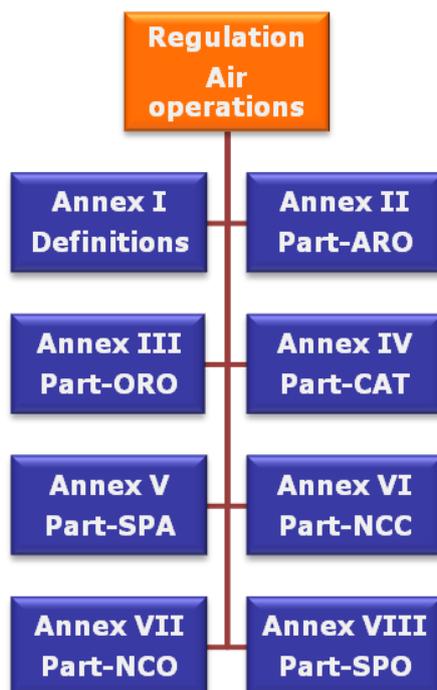
4. O presente Parecer consiste nos seguintes documentos:
  - Alteração ao Regulamento relativo às «operações aéreas» incluindo alterações ao Anexo I - Definições;
  - Anexo VIII - Parte-SPO, requisitos técnicos aplicáveis a operações especializadas (comerciais e não comerciais) realizadas com aviões, helicópteros, planadores e balões;
5. 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 um resumo dos anexos ao abrigo do Regulamento relativo às operações aéreas.

---

<sup>1</sup> 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.*

<sup>2</sup> 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 de 24.11.09, p. 51-70.*

<sup>3</sup> 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, 13.6.2007.

**Figura 1: Anexos do Regulamento relativo às operações aéreas**

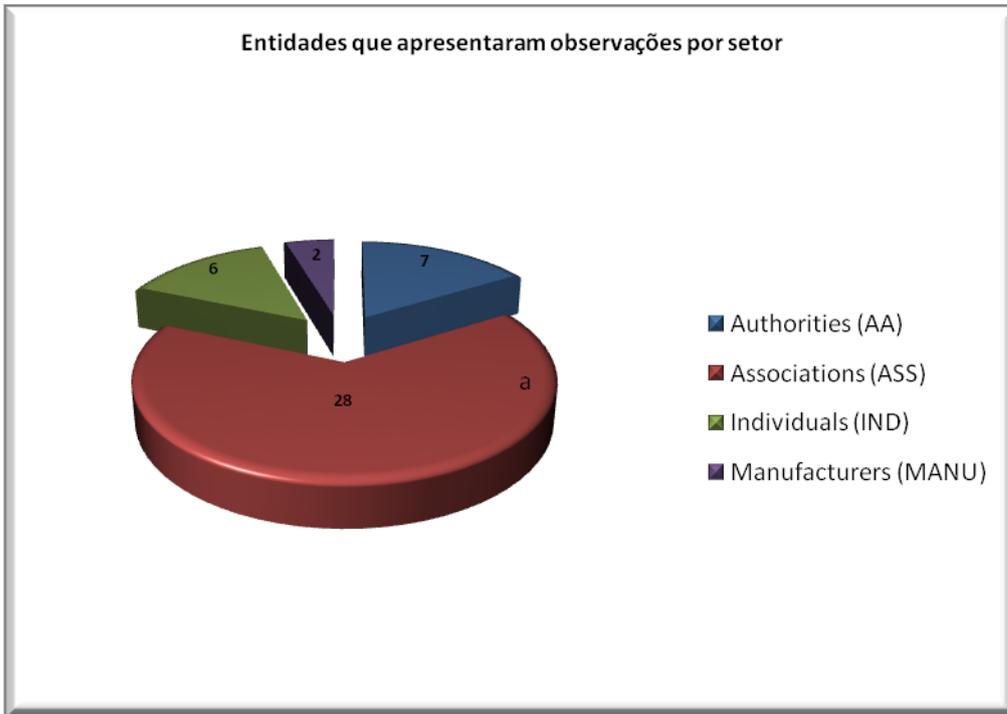
### III. Processo de consulta

6. O presente parecer tem por base o NPA 2009-02, que apresenta propostas de IR, bem como os correspondentes AMC e GM para as operações aéreas.
  - Fase de consulta do NPA (Anúncio de Proposta de Alteração)
7. 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 terminou em 31 de julho de 2009. A Agência recebeu um total de 13 775 observações, das quais cerca de 350 relacionadas com o âmbito do presente Parecer.
  - Fase de consulta do CRD (Documento de Resposta às Observações)
8. Os resumos das observações, as respostas da Agência aos mesmos e a proposta de texto regulamentar revisto foram debatidos em pormenor com os seguintes quatro grupos de análise da regulamentação (RG):
  - RG01 (CAT), dedicado às regras aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial;
  - RG02 (SPO), dedicado às regras aplicáveis às operações especializadas;
  - RG03 (NCC), dedicado às regras aplicáveis às operações não comerciais com aeronaves a motor complexas; e
  - RG04 (NCO), dedicado às regras aplicáveis às operações não comerciais com aeronaves a motor não complexas.
9. O texto do projeto de CRD à Parte-SPO foi revisto pelo RG02.
10. A Agência também verificou a coerência das referidas Partes com outras Partes (Parte-CAT e Partes NCC e NCO) antes de proceder à publicação do CRD.

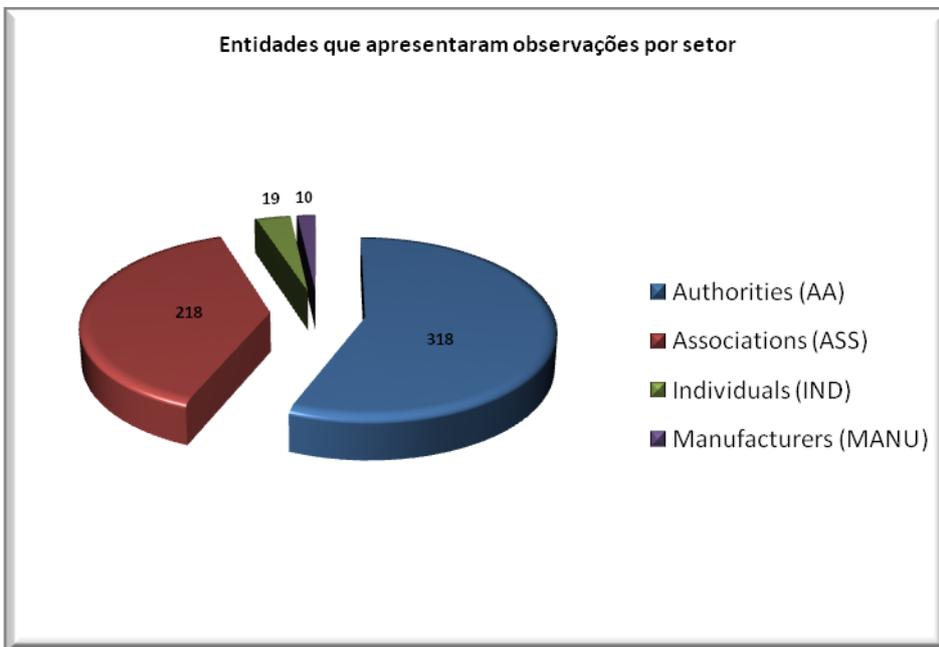
11. Com base na extensa consulta realizada às autoridades, às associações e aos operadores, a Agência publicou o CRD OPS III em 27 de setembro de 2011. O período de reação terminou em 31 de janeiro de 2012.
  - Reunião com os membros do Grupo de Análise e conferência via web
12. Durante a fase de consulta, a Agência organizou, em 23 e 24 de novembro de 2011, uma reunião adicional com os membros do RG02 (SPO) para debater o texto publicado do CRD. Esta reunião permitiu melhorar o texto do CRD e chegar a um consenso entre as várias partes. Os principais aspetos debatidos foram os critérios de desempenho aplicáveis aos helicópteros e os dois procedimentos normais de operação (SOP) relativos às operações HESLO e HEC.
13. Além da reunião com os membros do RG, a Agência realizou uma conferência web em 29 de novembro de 2011 com o objetivo de apresentar o CRD e de trocar pontos de vista e informações sobre a Parte-SPO. As reações foram positivas.
  - Reações ao CRD
14. A Agência recebeu reações ao CRD provenientes de 43 entidades, incluindo autoridades de aviação nacionais, fabricantes, associações e pessoas singulares. O número total de observações foi aproximadamente de 560, 15 % das quais duplicadas.

As figuras seguintes fornecem uma perspetiva das reações recebidas.

**Figura 2: Resumo das entidades que apresentaram observações**



**Figura 3: Resumo das observações recebidas**



15. Todas as reações foram analisadas, respondidas e tidas em conta na elaboração das alterações ao Anexo VIII do presente Parecer.

#### IV. Convenção numérica

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

<Parte>.<Subparte>.<Secção>.<N>

Explicação:

<Parte>: obrigatória - até quatro letras ou algarismos

Exemplos: SPO

<Subparte>: obrigatória - até quatro letras ou algarismos

Exemplos: GEN, OP, POL, IDE, SPEC

<Secção>: obrigatória - até cinco letras ou algarismos

Exemplos: SPO.SPEC.HESLO

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

## **Regulamento relativo às operações aéreas**

### **I. Âmbito de aplicação**

17. O Regulamento relativo às «operações aéreas» define a aplicabilidade geral das Partes que abrange e propõe medidas de transição sob a forma de cláusulas de autoexclusão<sup>4</sup>. Foi elaborado como Regulamento de alteração e tem por base o Regulamento OPS inicial, conforme votado pelo Comité da EASA relativamente ao pacote CAT (Parecer n.º 04/2011).

### **II. Resumo das reações**

18. As reações recebidas sobre o Regulamento OPS incidiram sobre questões de coerência, medidas de transição, a certificação ou não de todos os operadores comerciais, o âmbito e a definição das operações especializadas e a definição da expressão «perito em operações especializadas».

### **III. Explicações**

19. O artigo 1.º, números 1 a 4, do Regulamento de alteração estabelece o âmbito do Regulamento que aborda as operações comerciais e não comerciais especializadas. Os operadores comerciais especializados terão de apresentar um certificado, enquanto os operadores não comerciais especializados de aviões e helicópteros a motor complexos terão de declarar a sua atividade à autoridade competente. As disposições conexas em termos de requisitos de certificação, declaração e organização (Parte-ORO) já foram publicadas no Parecer n.º 04/2011 da EASA.
20. O artigo 1.º, n.º 5, inclui as definições das operações comerciais e não comerciais especializadas e ainda dos peritos em operações especializadas. Os capítulos III e IV infra fornecem mais explicações.
21. É aditado um novo Anexo VIII Parte-SPO contendo os requisitos técnicos aplicáveis aos procedimentos operacionais, ao desempenho e ao equipamento, bem como alguns requisitos gerais aplicáveis a todas as operações especializadas (artigo 1.º, n.º 11). A aplicabilidade é estabelecida no artigo 1.º, n.º 8. Além disso, sempre que estejam a operar num espaço aéreo definido, realizem operações a mínimos inferiores aos estabelecidos ou transportem mercadoria perigosa, os operadores comerciais ou não comerciais especializados serão obrigados a possuir uma aprovação específica. As disposições relacionadas com estas atividades e aprovações estão contidas na Parte-SPA (operações sujeitas a uma aprovação específica), publicada no Parecer n.º 04/2011. Não é necessária qualquer alteração ao regulamento.
22. O artigo 1.º, n.º 9, contém esclarecimentos sobre os requisitos FTL aplicáveis. Por enquanto, as disposições nacionais continuam a ser aplicáveis às operações especializadas. As regras de execução (IR) conexas serão propostas em fase posterior.
23. O artigo 1.º, n.º 10, do Regulamento de alteração estabelece as disposições de autoexclusão. Tendo em conta que não existem disposições harmonizadas no âmbito das operações especializadas e que alguns operadores têm de estar certificados, é proposto um período de autoexclusão de 3 anos.
24. Por fim, o artigo 2.º inclui a entrada em vigor dos requisitos do Regulamento de alteração.

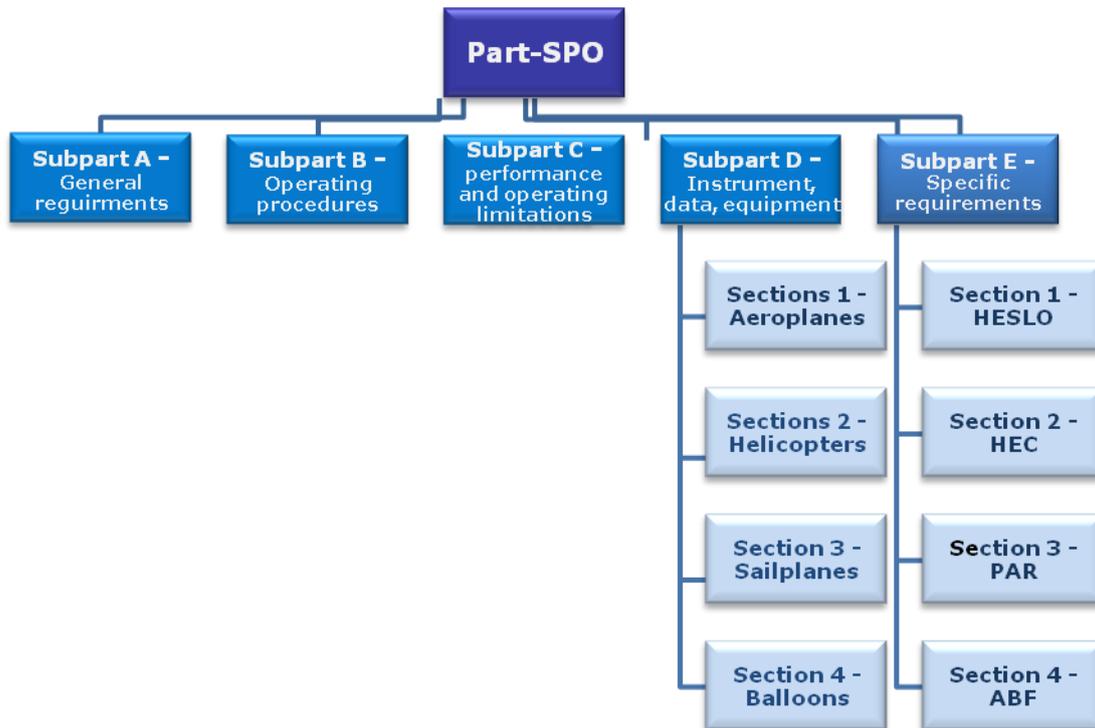
---

<sup>4</sup> A cláusula de autoexclusão é um tipo de medida de transição que permite ao Estado-Membro adiar, nos limites temporais estabelecidos por lei, a data de transposição de uma determinada norma.

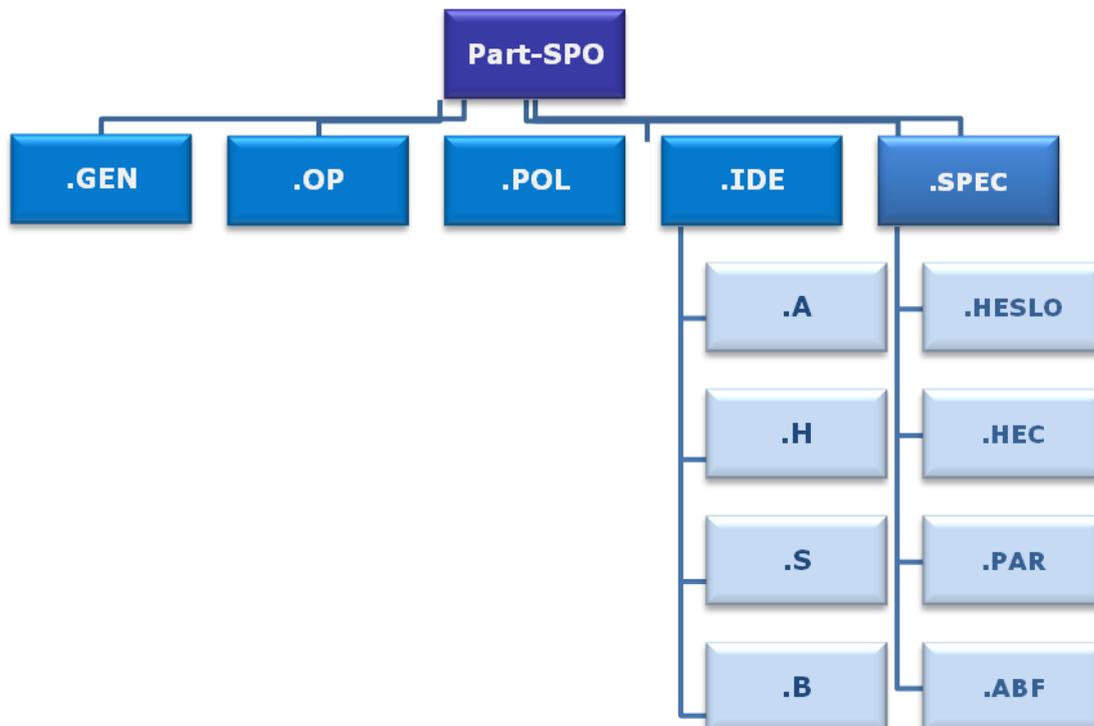
**Anexo VIII - Parte-SPO****I. Âmbito de aplicação**

25. A Parte-SPO deve ser lida em conjunto com:
- o Regulamento relativo às operações aéreas, em particular no que se refere às datas de aplicabilidade e aos períodos de transição;
  - Anexo I – Definições relativas aos termos utilizados nos Anexos II a VIII;
  - Anexo II – Parte-ARO que contém, entre outros, requisitos de autoridade para operadores SPO relativos às responsabilidades de supervisão e à certificação;
  - Anexo III – Parte-ORO, que contém os requisitos de organização para operadores SPO que efetuam operações comerciais especializadas e operações não comerciais especializadas com aeronaves a motor complexas; e
  - Anexo V - Parte-SPA, que contém os requisitos aplicáveis às operações sujeitas a uma aprovação específica.
26. A Parte-SPO contém os requisitos técnicos aplicáveis às operações comerciais e não comerciais especializadas.
27. Esta Parte é constituída por cinco subpartes. A Subparte D, SPO.IDE, e a Subparte E, SPO.SPEC, são ainda divididas em secções que contém regras relativas a categorias específicas de aeronaves e regras relativas a operações específicas.
28. A estrutura das subpartes é comparável à estrutura dos Requisitos Essenciais constantes do Anexo IV do Regulamento de Base.
29. A estrutura regulamentar, e em especial as secções, foram concebidas de forma a que, no futuro, pudessem ser aditados requisitos relativos a outras categorias de aeronaves ou operações específicas, sem necessidade de alterar o texto regulamentar ou a estrutura existente.
30. A Figura 4 e a Figura 5 apresentam um resumo da estrutura da Parte-SPO. A Subparte E é específica da Parte-SPO e é explicada abaixo em maior pormenor.

**Figura 4: Estrutura da Parte-SPO - Títulos das regras**



**Figura 5: Estrutura da Parte-SPO - Identificadores das regras**



## **II. Do trabalho aéreo às operações especializadas**

31. Até à data, a única referência a trabalhos realizados no âmbito dos trabalhos aéreos foi efetuada sob a égide da JAA e do desenvolvimento do projeto de JAR-OPS4. Hoje em dia, muitos dos Estados-Membros regulam o trabalho aéreo em consonância com as regras de aviação geral e com base no Anexo 6, Parte II, da OACI. A OACI não estabeleceu SARP especificamente aplicáveis ao trabalho aéreo.
32. Em 2006, foi criado o Subgrupo III do grupo de regulamentação da OPS.001 da EASA por forma a elaborar as regras aplicáveis ao trabalho aéreo, baseando-se, conforme pertinente, no projeto de JAR-OPS 0 e 4 e tendo em conta as normas nacionais existentes nessa matéria. O grupo de regulamentação da OPS.001 propôs a implementação de algumas regras e publicou, em 2009, o NPA relativo às operações aéreas, que abrangeu igualmente o trabalho realizado pelo Subgrupo III no que diz respeito ao trabalho aéreo.
33. O NPA 2009-02b estabeleceu requisitos aplicáveis às operações comerciais que não as operações de transporte aéreo comercial referidas na Subparte C. Esta subparte tinha de ser lida em conjunto com a Subparte A (GEN) que estabeleceu requisitos baseados no Anexo 6, Parte II, da OACI. Concluídas as fases de consulta pública, e de acordo com a Comissão Europeia, a Agência reviu a sua estrutura regulamentar e decidiu dividir as regras em várias partes. O Anexo VIII abrange agora as atividades de trabalho aéreo e baseia-se largamente na Subparte A e na Subparte C do NPA 2009-02b. O grupo de análise da EASA criado com o objetivo de preparar o CRD reviu o texto do NPA tendo em conta a nova estrutura regulamentar e, em acordo com os membros deste grupo de análise, foi decidido designar a presente parte «Parte-SPO».
34. Ainda que atualmente a Parte-SPO incida sobretudo sobre as atividades de trabalho aéreo, esta Parte tem um âmbito mais alargado, ultrapassando os limites daquilo que normalmente se considera trabalho aéreo. De facto, outros tipos de voos ou operações poderão também ser futuramente incluídas nesta Parte, contudo, não recairão na categoria de trabalho aéreo propriamente dito.
35. Uma importante alteração ao NPA é o facto de a Parte-SPO abranger agora as operações especializadas de natureza não comercial. A Agência decidiu alargar o âmbito da Parte-SPO aos operadores não comerciais. Na verdade, inúmeras atividades que recaem no âmbito das operações especializadas são realizadas fora do âmbito comercial, mas os riscos de segurança são os mesmos que os das operações especializadas com fins comerciais. Consequentemente, pareceria discriminatório não regulamentar uma categoria de operadores que realiza efetivamente as mesmas operações que outros operadores, apenas com base no facto de estarem a realizar voos fora do contexto comercial. Além disso, qualquer operação de trabalho aéreo específica obriga à aplicação de derrogações ou de requisitos adicionais. A sua inclusão noutras partes, como as Partes NCC e NCO, aumentaria a complexidade das mesmas, prejudicando a sua legibilidade.

## **III. Atividades abrangidas pela Parte-SPO**

36. Em 2006, o subgrupo III do grupo de regulamentação da OPS.001 identificou uma série de atividades consideradas atividades de trabalho aéreo. Desde então, a Agência já identificou mais atividades do que aquelas que podem ser incluídas na lista proposta por este grupo de regulamentação.

37. Dois pontos relativos ao âmbito da Parte-SPO foram amplamente debatidos.
- As atividades listadas no âmbito de aplicação.
38. Relativamente a esta questão, a maioria das entidades considerou que algumas das atividades não deveriam ser incluídas nas operações especializadas, sobretudo os «voos de competição» e o «reboque de planadores». De acordo com alguns intervenientes, estas atividades são operações normais que recaem no âmbito das regras da aviação geral e, como tal, não devem ser reguladas ao abrigo desta Parte.
- A natureza da lista de atividades.
39. As observações gerais, em particular aquelas provenientes das autoridades nacionais, defendem que o caráter não exaustivo da lista de atividades proposta não permite determinar com toda a confiança quais as atividades abrangidas por esta parte e quais aquelas que não o são.
40. Consequentemente, o Parecer propõe agora que seja introduzida uma definição de «operação especializada» no regulamento, incluindo critérios gerais direcionados para a finalidade do voo. Este processo é complementado por uma lista de 19 categorias de atividades consideradas «operações especializadas». A Agência tem conhecimento de que tais atividades são hoje em dia prática corrente nos Estados-Membros.
41. As atividades abrangidas pela Parte-SPO são: operações de cargas externas de helicópteros, operações de carga externa humana, operações de pesquisa com helicóptero, operações de paraquedismo e *skydive*, voos agrícolas, voos de fotografia aérea, reboque de planadores, voos de publicidade aérea, voos de calibração, voos para trabalhos de construção, incluindo operações de instalação de linhas de energia elétrica, operações de limpeza de zonas de corte, trabalhos em zonas de derrame de petróleo, operações de perfuração em zonas sujeitas a avalanche, operações de pesquisa, incluindo operações de topografia aérea, atividades de controlo da poluição, voos para cobertura de acontecimentos, voos para conteúdos televisivos ou cinematográficos, voos inseridos em eventos especiais, incluindo demonstrações e competições de voo, voos para guarda e salvamento de animais, voos de distribuição aérea de produtos veterinários, operações de funerais no mar, voos para investigação científica (que não aqueles incluídos no Anexo II do Regulamento n.º 216/2008), inseminação de nuvens.
42. A elevadíssima variedade de atividades aéreas levadas a cabo, hoje em dia, na Europa não permite estabelecer uma lista exaustiva<sup>5</sup>. Além disso, é possível que, no futuro, surjam novas atividades que recaiam no âmbito das operações especializadas. A Agência não pode, portanto, limitar as atividades àquelas que se encontram listadas na SPO.GEN.005. Por conseguinte, qualquer atividade diferente daquelas já listadas e que cumpra um dos critérios da definição será regulada ao abrigo da Parte-SPO. A Agência considera que a lista de atividades, juntamente com a definição que inclui os critérios gerais, permitirá aos intervenientes perceber se uma determinada atividade aérea recai ou não no âmbito da Parte-SPO.
43. No que diz respeito aos voos de competição e reboque de planadores, a questão não está tanto na própria regra, mas antes no termo «especializado» e no receio de que venham a ser introduzidos requisitos adicionais no futuro. As competições são realizadas com base

<sup>5</sup> Não existe nenhuma definição de «trabalho aéreo» que abranja todas as atividades do trabalho aéreo. A definição fornecida pela OACI também se limita a enumerar exemplos. Outras autoridades optam por utilizar a expressão «trabalho aéreo», por especificar certas atividades (por exemplo, os Estados Unidos) ou por designá-las «operações (variadas) especiais de voo» e eventos especiais de aviação (Canadá).

em regras específicas estabelecidas pelo organizador do evento. As aeronaves poderão voar muito próximas umas das outras ou da superfície, ou poderão ter de ser realizadas tarefas específicas. Além disso, a pressão de ganhar poderá influenciar a forma como o voo é realizado e, assim, aumentar os riscos. No caso do reboque de planadores, a aeronave deverá estar especificamente equipada e o piloto deverá possuir uma qualificação adicional. Outras medidas de precaução terão de ser tomadas além das que já se aplicam aos voos normais de lazer e transporte. Ambas as atividades terão de ser sujeitas a uma avaliação dos riscos antes da realização do voo, bem como a procedimentos que permitam reduzir os riscos. É por este motivo que foram incluídas na Parte-SPO.

#### **IV. A natureza específica das Operações Especializadas**

44. A Parte-SPO estabelece regras aplicáveis a atividades com naturezas bastante distintas. Contém um conjunto completo de regras por forma a englobar as operações especializadas efetuadas com aeronaves a motor complexas e aeronaves a motor não complexas.
45. As operações sobre as quais incide a Parte-SPO têm características específicas:
- a aeronave está a ser utilizada para o desempenho de tarefas específicas, o que exclui basicamente os «normais» voos de lazer ou transporte;
  - as tarefas específicas envolvem riscos específicos e, por isso, exigem a tomada de medidas de redução dos riscos, decorrentes, por exemplo, do facto de a aeronave executar voos a muito baixas altitudes, de o voo englobar manobras pouco usuais, de serem elevadas ou rebocadas cargas/mercadorias externas, da eventual ocorrência de entrada ou saída de pessoas durante o voo, de serem libertadas substâncias a partir da aeronave ou de ser necessário equipamento especial para executar a missão do voo; e
  - a operação pode envolver outras pessoas para além do piloto, nomeadamente peritos em operações especializadas.
46. Além disso, a Parte-SPO introduz o conceito de «perito em operações especializadas». Um perito em operações especializadas é uma pessoa nomeada pelo operador ou por uma entidade terceira, ou que aja como representante de pessoa coletiva, que executa funções em terra diretamente relacionadas com operações especializadas ou que executa operações especializadas a bordo ou a partir de uma aeronave. A definição encontra-se no regulamento, uma vez que a expressão é utilizada no mesmo.
47. A utilização da designação «perito em operações especializadas» foi fortemente defendida e solicitada pelo grupo de regulamentação e pelos representantes da comunidade do trabalho aéreo que teceram observações ao NPA e ao CRD. Os motivos apresentados pela Agência prendem-se com o facto de estas pessoas necessitarem de uma instrução ou formação especial, independentemente da entidade que as nomeou e para a qual efetuarão missões de trabalho aéreo. A designação «passageiro» foi considerada confusa nesta matéria.
48. De um ponto de vista legal, os peritos em operações especializadas podem ser membros da tripulação ou passageiros. De acordo com a definição fornecida no Anexo I, um membro da tripulação é «uma pessoa designada por um operador para desempenhar

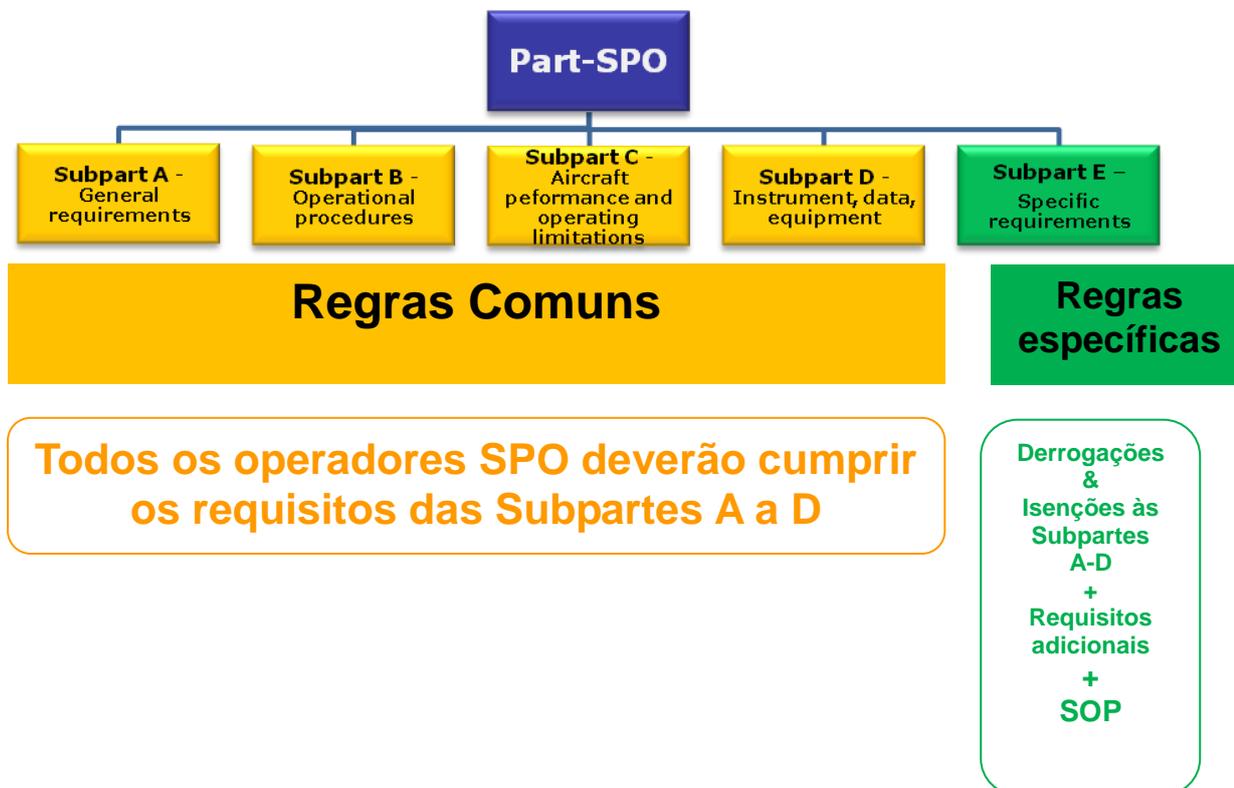
funções numa aeronave». Se não for designado por um operador, um perito em operações especializadas é considerado um passageiro.

49. Subparte E – Requisitos específicos

50. A Agência toma nota de todas as observações positivas recebidas durante a consulta sobre o CRD relativa à introdução da presente subparte, muito aguardada pela comunidade de trabalho aéreo e pelas autoridades nacionais.

51. A Parte-SPO encontra-se dividida em 5 subpartes. As Subpartes de A a D contêm as regras comuns aplicáveis a todos os operadores SPO. A Subparte E foi introduzida por forma a permitir concretizar os seguintes 3 objetivos específicos:

- Objetivo 1: propor requisitos adicionais se necessário. Pelo facto de a Parte-SPO abranger tipos de atividades muito diferentes, é por vezes necessário adotar requisitos adicionais para atividades específicas, os quais são abrangidos pela presente Subparte pelo facto de não poderem ser aplicados a todos os operadores SPO. Por exemplo, os operadores de helicópteros que efetuem operações de carga com cabo terão de ter à sua disposição outros equipamentos para além dos exigidos na Subparte D (IDE) pois a natureza da sua missão implica a instalação ou a posse de equipamento específico que não é necessário para outras atividades.
- Objetivo 2: permitir a aplicação das necessárias isenções ou derrogações às regras comuns. Algumas regras contidas na Subparte A a D podem não se adequar a todos os tipos de operações especializadas ou, caso fossem seguidas, poderiam até criar obstáculos à conclusão segura da missão. É portanto necessário dotá-las de flexibilidade e proporcionalidade.
- Objetivo 3: estabelecer especificações detalhadas que sirvam de base aos operadores SOP. Esta Subparte contém duas especificações detalhadas, desenvolvidas pelos operadores e revistas pela Agência em consulta com peritos do grupo de análise. Foram estabelecidas em meios de conformidade aceitáveis (AMC) para que pudessem ser dotadas da flexibilidade necessária para a realização das operações especializadas. Apesar de os operadores SPO estarem sujeitos ao cumprimento de requisitos rigorosos, é importante conceder-lhes máxima flexibilidade para que possam implementá-los eficazmente e, assim, executarem as tarefas especializadas e as operações com um elevado nível de segurança.



52. Até à data, foram introduzidas quatro operações especializadas na presente Subparte. A secção 1 (Operações de carga externa com cabo realizadas por helicópteros) e a secção 2 (Operações de carga externa humana) inclui as especificações detalhadas acima referidas. A secção 3 (Operações de paraquedas) e a secção 4 (voos acrobáticos) contêm as necessárias derrogações ou isenções. Outras especificações mais detalhadas poderão ser desenvolvidas através de uma tarefa distinta de regulamentação.
53. A Subparte E está dividida como segue:
- Secção 1 – Operações de carga externa com cabo efetuadas por helicópteros (HESLO) são atividades realizadas com o objetivo de transportar cargas externas através de diversos meios (por exemplo, com linga, em pacotes ou caixas externas). Foram aditados alguns requisitos relativos ao equipamento, uma vez que são considerados necessários para a realização de qualquer voo HESLO. A presente Secção contém especificações em AMC que foram alvo de várias observações. As mesmas serão publicadas juntamente com a Decisão da EASA.
  - Secção 2 – O transporte de carga externa humana (HEC) diz respeito a atividades realizadas com o objetivo de transportar, como carga externa, pessoas de ou para aeródromos e/ou locais de operação. Excluem a transferência de pilotos de mar e as operações com guincho executadas com helicópteros de serviços de emergência médica, pois ambas são atividades de transporte aéreo comercial que recaem no âmbito da SPA.HHO. No que diz respeito às operações HESLO, foram aditados, por motivos de segurança, requisitos adicionais aplicáveis aos equipamentos. As

especificações em AMC serão disponibilizadas com a Decisão da EASA, tendo em conta as reações recebidas durante a fase de consulta ao CRD.

- Secção 3 – As operações com paraquedas (PAR) preveem várias derrogações às regras dispostas nas Subpartes de A a D, por forma a que os paraquedistas (na regra designados como peritos em operações especializadas) possam desempenhar a sua tarefa. Por exemplo, os mesmos terão de poder saltar da aeronave, pelo que o requisito relativo à obrigação de utilização do cinto de segurança não lhes será aplicável. De igual modo, os peritos em operações especializadas que participam em espetáculos aéreos com rasto de fumo não serão obrigados a cumprir (em certas condições) os requisitos que proíbem o lançamento de substâncias perigosas sobre áreas congestionadas; de outra forma, não poderiam desempenhar a sua tarefa. Foi introduzida uma derrogação relativa aos requisitos de oxigénio e especificada uma isenção para evitar a aplicação de requisitos não exequíveis ao equipamento. Por fim, foi introduzido um requisito adicional relativo ao transporte de um ELT pelo piloto em comando em operações sobre a água com balão com capacidade para mais de 6 pessoas.
- Secção 4 – No que respeita aos voos acrobáticos (ABF), são estabelecidas determinadas isenções para evitar a imposição de demasiados requisitos desnecessários a este tipo de operação. São previstas isenções relativas à obrigação de transportar estojos de primeiros socorros ou extintores portáteis.

## **V. Especificação das reações e principais alterações**

### **SPO.GEN.106 Responsabilidades dos peritos em operações especializadas**

54. Foi elaborada uma nova disposição com vista a identificar claramente as responsabilidades dos peritos em operações especializadas. Tal como referido supra, os peritos em operações especializadas poderão, por vezes, ser considerados membros da tripulação (cujas responsabilidades se encontram definidas na SPO.GEN.105) e outras vezes ser considerados passageiros. Por forma a clarificar as responsabilidades em ambos os casos, a SPO.GEN.106 estabelece deveres e obrigações para os peritos em operações especializadas que não atuam como membros da tripulação.

### **SPO.GEN.155 Transporte de mercadorias perigosas**

55. O transporte de mercadorias perigosas deve ser realizado em conformidade com as Instruções Técnicas da OACI. O presente número especifica em que situações as mercadorias perigosas podem ser transportadas sem necessidade de uma autorização específica em conformidade com a SPA.DG. Uma tal situação aplicar-se-á, por exemplo, ao transporte de mercadorias perigosas com fins especializados. As Instruções Técnicas da OACI contêm uma lista dos casos relevantes. Está prevista mais uma derrogação na Subparte E relativamente às operações HESLO, por forma a abranger os casos em que os operadores transportam mercadorias perigosas de ou para locais não habitados ou remotos. A aplicação de todas as disposições relevantes das Instruções Técnicas não foi considerada exequível. A isenção deve ser aprovada pela autoridade competente.

**SPO.OP.130/131 Abastecimento de combustível e óleo - aviões/helicópteros**

56. No que diz respeito aos voos VFR, o piloto em comando só iniciará um voo depois de se certificar de que o combustível e o óleo a bordo do helicóptero são suficientes para voar para o aeródromo ou local de operação previsto para aterragem e sobrevoá-lo durante, pelo menos, 20 minutos. Muitas entidades sugeriram que fosse introduzida uma derrogação neste caso, pois que, para permitir o desempenho da tarefa, muitos voos de trabalho aéreo de curta duração têm de estar o mais leves possível. Em resposta a este pedido, a Agência permite agora que os operadores transportem combustível e óleo suficientes para um sobrevoo de apenas 10 minutos, desde que a distância do voo não ultrapasse as 25 milhas náuticas do aeródromo/local de operação de partida.

**SPO.OP.135 Instruções de segurança**

57. As instruções de segurança serão adaptadas à natureza específica das operações especializadas, devendo ser mais aprofundadas do que as instruções normais fornecidas aos passageiros. Poderão ser substituídas por um programa de formação.

**SPO.OP.185 Simulação de situações anormais em voo**

58. Em conformidade com as regras gerais, este requisito proíbe o piloto em comando de levar a cabo simulações (situações anormais ou de emergência) durante o transporte de peritos em operações especializadas, a não ser que tal iniciativa esteja integrada numa ação de formação dos mesmos.

**SPO.OP.200 Detecção de proximidade do solo**

59. Este requisito contém uma regra de segurança de natureza claramente geral, que estabelece que se um membro da tripulação de voo ou um sistema de aviso de proximidade do solo detetar uma proximidade excessiva do solo, o piloto deverá imediatamente proceder à manobra corretiva, por forma a restabelecer as condições de segurança do voo. Para algumas operações especializadas, como os voos agrícolas (durante os quais o voo deve ser efetuado a uma distância do solo inferior à que acionaria o GPWS), concluiu-se ser necessário fornecer alguma flexibilidade por forma a permitir ao piloto desligar o sistema.

**SPO.OP.205 Sistema de anticolisão de bordo (ACAS) – aviões e helicópteros a motor complexos**

60. Este requisito obriga o operador a estabelecer procedimentos que assegurem a utilização do sistema ACAS II, quando instalado e funcional, em conformidade com as disposições do Regulamento (UE) n.º 1332/2011. Depois de instalado e funcional, aplicam-se a este sistema os mesmos princípios que ao sistema de aviso de proximidade do solo. A derrogação abrange atividades como competições ou voos acrobáticos em que as aeronaves podem voar a uma grande proximidade umas das outras.

**SPO.POL.146 Critérios de desempenho - Helicópteros**

61. Esta disposição contém os requisitos de categoria de desempenho aplicáveis aos helicópteros que operam em áreas congestionadas. Este requisito foi alvo de intensas observações, sobretudo a norma SPO.POL.146(a). Os operadores de helicópteros opuseram-se veementemente à obrigação de possuírem uma certificação de categoria A para poderem operar nas áreas referidas. Argumentam que serão obrigados a abandonar tais operações, uma vez que, hoje em dia, a maioria deles apenas opera helicópteros de categoria B, mesmo em áreas congestionadas. A Agência teve em conta esta situação. O requisito foi alterado para permitir aos helicópteros de categoria B voar sobre áreas congestionadas. Foram no entanto estabelecidas duas condições: deverão ser tomadas medidas de segurança para evitar colocar em perigo pessoas ou bens que se encontrem no solo e, assim que tais medidas forem tomadas, a operação terá de ser aprovada pela autoridade competente.

**Transporte e utilização de oxigénio suplementar**

62. As regras a seguir expostas relativas ao equipamento de oxigénio para aviões e helicópteros não complexos foram alvo de observações e debate intenso:
- SPO.OP.195 Utilização de oxigénio suplementar, e
  - SPO.IDE.A/H.175 Oxigénio suplementar — aviões/helicópteros não pressurizados.
63. A maioria dos operadores sugeriu uma derrogação das regras no caso das operações especializadas, fundamentando tal pretensão com a prática atualmente seguida por determinados Estados-Membros.
64. A Agência analisou todas as observações e documentação recebida sobre esta matéria e chama a atenção para o seguinte:
- Uma vez que não existem helicópteros pressurizados em operação na UE, os requisitos relativos a helicópteros pressurizados foram eliminados;
  - Foi preservada a harmonização do texto atualmente proposto para os aviões com os requisitos da NCC.IDE e da NCO.IDE, tendo em conta que o risco de hipoxia do piloto poderia originar uma situação grave, constituindo um risco inaceitável para outras entidades;
  - A Agência teve especialmente em conta o facto de a fisiologia humana não diferir consoante a natureza das operações realizadas ou a complexidade da aeronave;
  - A Agência também tem em conta as avaliações efetuadas pela OACI sobre esta matéria, disponíveis no Doc. 8984 (Manual de Medicina Aeronáutica Civil) da última versão alterada de 2008. Este documento contém uma descrição dos efeitos da hipoxia a diferentes altitudes, fundamentando assim a necessidade de aplicação do requisito.
  - Reconhece-se, contudo, que:
  - Certas atividades SPO seriam fortemente afetadas ou prejudicadas pela aplicação dos requisitos de transporte e utilização de oxigénio suplementar;
  - Certos operadores SPO possuem vasta experiência em operações efetuadas a altitudes elevadas sem oxigénio;

- Os pilotos e os peritos em operações especializadas com uma vasta experiência de voo em certas regiões montanhosas podem estar fisiologicamente adaptados a tais altitudes;
- Os critérios de redução dos riscos e de limitação do tempo de exposição a altitudes elevadas sem oxigénio podem ser definidos e implementados nos SOP;
- Sendo assim, embora preservando o requisito geral relativo ao transporte e utilização de oxigénio suplementar, a Agência teve em conta a natureza específica de certas atividades SPO e considerou a hipótese de atenuar certos requisitos, desde que satisfeitas algumas condições e obtida a aprovação da autoridade competente.

### **Equipamento de redução de acidentes**

65. Este requisito foi eliminado em resposta às observações recebidas que davam conta da dificuldade de aplicá-lo de forma proporcionada, tendo em conta aspetos relacionados com a conceção e com o tempo de implementação. A Agência voltará a analisar esta questão, propondo, no futuro, uma tarefa de regulamentação específica.

### **SPO.IDE.A.130 Sistema de perceção e aviso do terreno (TAWS)**

66. O texto foi revisto para clarificar a aplicabilidade do requisito e são aditadas prorrogações na Subparte E.

### **SPO.IDE.H.195 Voos sobre a água – helicópteros a motor não complexos & SPO.IDE.H.197 Coletes salva-vidas – helicópteros a motor complexos**

67. Os requisitos que obrigam a que todos os coletes salva-vidas estejam munidos de iluminação elétrica foram mantidos no caso dos coletes transportados em helicópteros, em conformidade com as Partes NCC e NCO. Além disso, em resposta às observações recebidas, foi esclarecido que os coletes salva-vidas não se destinam necessariamente a ser guardados em certos locais de fácil acesso, podendo também ser diretamente usados pelas pessoas a quem se destinam.
68. Foram também aditadas certas condições aplicáveis aos helicópteros bimotor classificados como «helicópteros não complexos».

### **SPO.IDE.B.140 Outros equipamentos**

69. No seguimento das observações e recomendações fornecidas por peritos, a aplicabilidade de certos critérios relativos aos equipamentos que têm de ser transportados em balões, tais como luvas de proteção ou facas, foi revista tendo em conta a categoria dos balões.

Colónia, 16 de abril de 2012

P. GOUDOU  
Diretor Executivo