



Autoridade Nacional da Aviação Civil  
*Portuguese Civil Aviation Authority*

# **SMS e as Organizações de Gestão da Continuidade de aeronavegabilidade CAMOs (Parte I)**

ANAC – 18 de abril 2017

# Objetivos

## Nova estrutura do Regulamento (EU) 1321/2014

- **Part-ML**
- **Part-CAO (sem SMS)**
- **Part-CAMO (com SMS)**



# Nova estrutura do Regulamento (EU) 1321/2014

## Reg. (EU) 1321/2014

A nova estrutura proposta para o Regulamento 1321/2014 é o resultado de:

Task Force para a Part M da Aviação Geral(Fase II):

**Opinião 05/2016 emitida a 13 de abril de 2016:**

- Nova Parte ML
- Nova Parte CAO (sem SMS)

Implementação do SMS nas CAMOs (Fase I):

**Opinião 06/2016 emitida a 12 de maio de 2016**

- Nova Parte CAMO (com SMS) e sistema de gestão para as NAAs relativamente às CAMOs.

# Nova estrutura do Regulamento (EU) 1321/2014

## **SMS Fase II:**

Abrangerá a introdução dos requisitos de SMS nas organizações Parte 145, POAs e DOAs

Avaliará a necessidade de incorporação dos requisitos SMS nas organizações Parte 147

Irão ser introduzidos os requisitos associados das Autoridades

# Nova estrutura do Regulamento (EU) 1321/2014

O cronograma para os trabalhos da Fase II será o seguinte:



# Nova estrutura do Regulamento (EU) 1321/2014

## Opinião 5/2016 publicada pela EASA a 13 de abril de 2016

- Já discutida pela Comissão Europeia e Estados Membros no EASA Committee.
- Propõe uma “Light Part-M” (Part-ML) e uma nova “Combined Airworthiness Organisation” (Part-CAO)

# Parte ML

Aplicável a:

- Aviões até 2730 Kg;
- Aeronaves ELA2; e
- helicópteros até 4 ocupantes e 1200 Kg.

Aplicável a operações privadas e comerciais **mas não ao Transporte Aéreo Comercial** ( transportadoras aéreas licenciadas ao abrigo do Regulamento (EC)1008/2008)

**Significa que a Part-ML abrange todos os planadores e balões, mesmo que transportem passageiros (os balões e os planadores estão excluídos do 1008/2008).**





# Parte CAO

## Propõe uma nova “Combined Airworthiness Organisation” (Part-CAO) para a aviação geral:

- Aplicável a aeronaves não complexas e não CAT (algumas aeronaves seguirão a Parte-M e outras a Parte-ML)
- Combina o privilégio das organizações de manutenção Parte M Subparte F e uma CAMO

Não tem necessidade de implementar o **SMS**: continuarão com o atual Sistema de Qualidade (ou revisão organizacional se a organização for pequena).

Introduz requisitos simplificados, com mais privilégios para a organização gerir mudanças no âmbito de trabalho, instalações, ferramentas, pessoal, etc.





# Estrutura regulamentar proposta

PROPOSED RULE STRUCTURE		Non-CAT		CAT	
		Non-CMPA	CMPA	Non-CMPA	CMPA
Part-M		Applicable only to non-Light aircraft (Light aircraft must follow Part-ML)	Applicable		
	Subpart F	May still be used for 2 years after new Regulation. It disappears later.	N/A	N/A	N/A
	Subpart G (CAMO)	Disappears (transferred to Part-CAMO)			
Part-145		Applicable			
Part-66		Applicable			
Part-147		Applicable			
Part-T (Third country aircraft dry-leased by EU AOC holders)		N/A	N/A	Applicable	Applicable
Part-ML		Applicable to Light aircraft	N/A	N/A	N/A
Part-CAMO (with SMS)		Applicable			
Part-CAO (without SMS)		Applicable	N/A	N/A	N/A

## Opinião 06/2016 – Parte CAMO

Esta opinião introduz os requisitos de gestão da segurança nas organizações de gestão da continuidade de aeronavegabilidade. É criado um novo Anexo Vc ao Regulamento 1321/2014, “Part-CAMO”.

Esta opinião propõe também alterações às outras Partes, resultantes das alterações propostas à Opinião 05/2016 “Task-force” para a revisão da Parte M para a Aviação Geral, Fase II e da nova Part-CAMO:

- *Part-M, Part-145, Part-T,*
- *Part-21.*

A opinião prepara o terreno para a possibilidade das transportadoras aéreas licenciadas contratarem uma CAMO(objetivo da RMT.0209(M.014)).

## Opinião 06/2016 – Parte CAMO



Para a gestão da continuidade de aeronavegabilidade de aeronaves:

- Operadas por transportadoras aéreas licenciadas e/ou
- CMPA (exceto twin-turboprops < 5700 kg MTOM)

Na Fase I, apenas a Parte CAMO terá requisitos de SMS ( não será aplicável à Parte CAO nem à Parte 145)

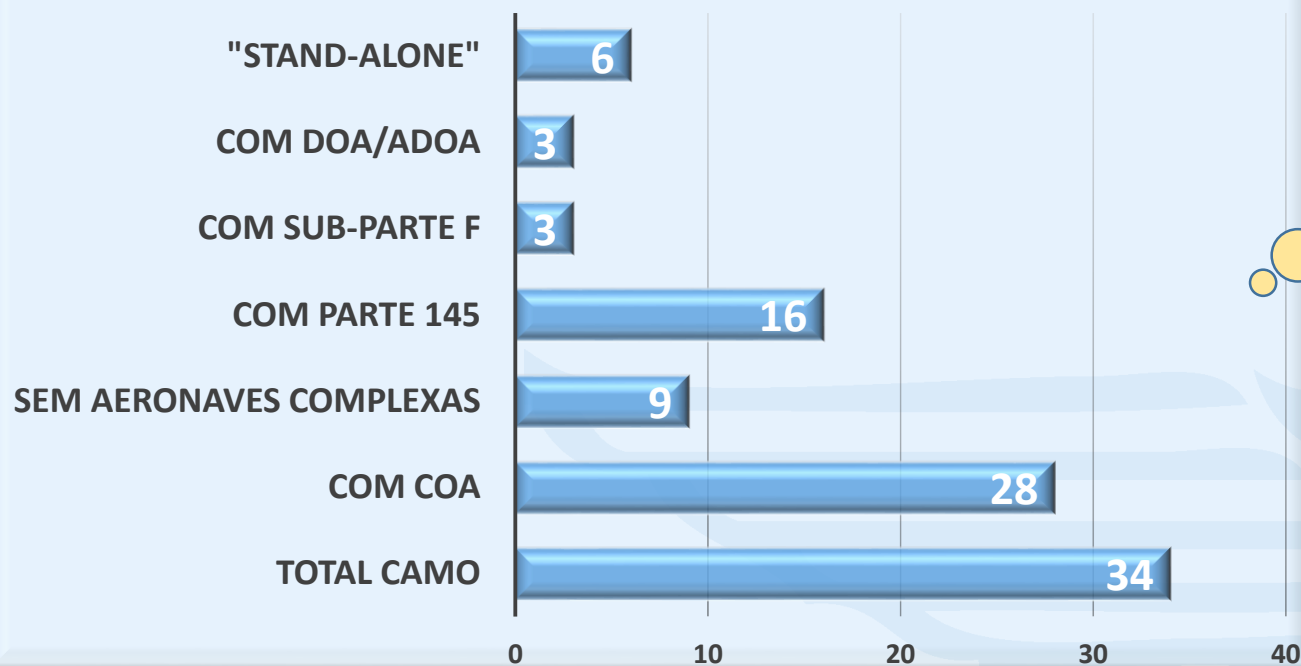
A Parte CAMO também pode ser usada para gestão de aeronavegabilidade de aeronaves que não sejam operadas por transportadoras aéreas licenciadas e/ou CMPA

Publicação  
Regulamento  
+ Decisão

Proc	3rdC	ToR	NPA	Opinion	Commission IR	Decision
ST	-	19/07/2011	10/10/2013	11/05/2016	2017 Q2	2017 Q2

## Alguma estatística

### CAMOS & outras aprovações (Abril 2017)



Apenas 18% das CAMOs terão que implementar o SMS de raiz, 82% já têm o SMS associado ao COA