

1.10 — Autorizar a realização de estágios profissionais desde que dos mesmos não resulte prejuízo ou encargo para o funcionamento dos serviços;

1.11 — Assinar a correspondência relacionada com assuntos de natureza corrente do Núcleo, excepto a dirigida a gabinetes de membros do Governo, governadores civis, directores-gerais, inspecções-gerais e institutos públicos.

2 — Na directora do Núcleo de Rendimentos Mínimo Garantido e outras prestações de Cidadania do Centro Distrital de Solidariedade e Segurança Social de Setúbal, licenciada Vanda Isabel Coelho Ilhéu, no âmbito da respectiva unidade orgânica, as seguintes competências específicas:

2.1 — Decidir sobre a atribuição das prestações de rendimento mínimo garantido (RMG) e outras prestações de cidadania que se insiram na área de actuação do respectivo Núcleo, nos termos dos artigos 5.º e 6.º do anexo da Portaria n.º 1002/2001, de 17 de Agosto;

2.2 — Decidir sobre a atribuição dos apoios previstos no artigo 12.º da Lei n.º 19-A/96, de 29 de Junho, até ao limite de 24 vezes do valor de referência do RMG;

2.3 — Autorizar as despesas enquadráveis no despacho n.º 13 265/97, de 26 de Dezembro, desde que tenham cabimento nos orçamentos das respectivas CLA;

2.4 — Praticar todos os demais actos necessários à prossecução das atribuições do Núcleo de Rendimento Mínimo Garantido e Outras Prestações de Cidadania e que constam dos artigos 5.º e 6.º do anexo da Portaria n.º 1002/2001, de 17 de Agosto.

3 — No uso da faculdade conferida pelo n.º 2 do artigo 36.º do Código do Procedimento Administrativo, as competências agora subdelegadas podem ser objecto de subdelegação, com excepção das referidas nos n.ºs 1.6, 1.7, 1.8 e 1.9.

4 — Ficam ratificados, nos termos do n.º 1 do artigo 137.º do Código do Procedimento Administrativo, todos os actos praticados desde o dia 24 de Setembro de 2002 no exercício dos poderes ora conferidos pelo presente despacho.

12 de Junho de 2003. — O Director da Unidade de Protecção Social de Cidadania, (*Assinatura ilegível*.)

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas

Despacho n.º 14 897/2003 (2.ª série). — A Portaria n.º 63/2003, de 20 de Janeiro, fixou novos valores da taxa de segurança criada pelo Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de Março, bem como as regras de comparticipação relativamente ao respectivo produto.

Assim:

Nos termos da alínea *b*) do artigo 2.º e do artigo 4.º da Portaria n.º 63/2003, de 20 de Janeiro, determino o seguinte:

1 — As administrações aeroportuárias caberá uma comparticipação de 12,5% do produto da receita da taxa de segurança.

2 — A comparticipação prevista no número anterior será repartida pelas administrações aeroportuárias de acordo com o tráfego gerado em cada aeroporto ou aeródromo.

14 de Julho de 2003. — O Secretário de Estado das Obras Públicas, *Jorge Fernando Magalhães da Costa*.

Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes

Despacho n.º 14 898/2003 (2.ª série). — Ao abrigo do disposto no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 262/88, de 23 de Julho, destaco para o meu Gabinete, no período compreendido entre 12 de Junho a 9 de Julho de 2003, o motorista de ligeiros Manuel Augusto Anacleto, do quadro de pessoal da Secretaria-Geral do ex-Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

11 de Junho de 2003. — O Secretário de Estado dos Transportes, *Francisco Manuel Rodrigues de Seabra Ferreira*.

Instituto Nacional de Aviação Civil

Aviso n.º 8212/2003 (2.ª série). — Por ter havido lapso na publicação inserida no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 163, de 17 de Julho de 2003, o Instituto Nacional da Aviação Civil manda anular a publicação do regulamento interno n.º 4/2003 (normas relativas à

operação de aeronaves em regime de contrato de locação, por operadores nacionais, no âmbito do transporte aéreo).

21 de Julho de 2003. — O Presidente do Conselho de Administração, *José Ernesto da Costa Queiroz*.

Regulamento n.º 32/2003. — *Normas relativas à operação de aeronaves em regime de contrato de locação, por operadores nacionais, no âmbito do transporte aéreo.* — O recurso à prática da locação de aeronaves entre transportadoras aéreas tem vindo a ser cada vez mais generalizado, como forma de as transportadoras aéreas oferecerem condições de operação eficientes com custos mais reduzidos.

Nos termos do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, do Conselho, de 23 de Julho de 1992, as transportadoras aéreas comunitárias que utilizem aeronaves em regime de contrato de locação devem obter das respectivas autoridades aeronáuticas a aprovação prévia da operação, devendo as condições para a aprovação fazer parte integrante do contrato de locação entre as partes. Nos termos do regulamento comunitário as autoridades aeronáuticas não podem aprovar contratos de locação com tripulação (*wet lease*) celebrados por transportadoras aéreas comunitárias se não forem cumpridas normas de segurança equivalentes às nacionalmente exigidas para a obtenção de um certificado de operador aéreo.

Desta forma, o presente regulamento visa fixar as condições de aprovação pelo Instituto Nacional de Aviação Civil da operação de aeronaves com recurso a contratos de locação, adoptando as normas e práticas internacionais relativas a esta matéria emanadas da Organização da Aviação Civil Internacional (anexo 8 — *Airworthiness*, parte II, parágrafo 4.2) e melhor explicitadas nos documentos emitidos pela mesma Organização (doc. 8335-NA/879 — *Manual of Procedures for Operation Inspection, Certification and Continued Surveillance*, capítulo 10 — «Lease, Charter and Interchange Operations»; doc. 9626 — *Manual on the Regulation of International Air Transport*; doc. 9642-NA/941 — *Continuing Airworthiness Manual, Part VII — International Leasing Arrangements*; e doc. 9587 — *Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport*), bem como os requisitos técnicos e procedimentos administrativos da JAA (JAR-OPS 1.165 e 3.165).

O regulamento foi submetido a consulta pública.

Assim:

Nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2002, de 21 de Maio, o conselho de administração do Instituto Nacional de Aviação Civil, por deliberação de 1 de Julho de 2003, aprovou o seguinte regulamento:

CAPÍTULO I

Princípios gerais

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece as condições de aprovação da operação de aeronaves utilizadas em transporte aéreo em regime de contrato de locação por operadores nacionais.

Artigo 2.º

Definições e abreviaturas

Para efeitos do presente regulamento entende-se por:

- «COA» (certificado de operador aéreo) — documento emitido pela competente autoridade aeronáutica que certifica a conformidade da organização e procedimentos do operador com os requisitos técnicos aplicáveis e da capacidade técnica para efectuar operações de transporte aéreo comercial;
- «Contrato de ACMI» — contrato de *wet lease* que inclui aeronave, tripulação, manutenção e seguro;
- «Contrato de *damp lease*» — contrato de *wet lease* que inclui apenas pessoal navegante técnico;
- «Contrato de *dry lease*» — contrato de locação de uma aeronave sem qualquer tripulação, cuja operação é efectuada sob o COA do locatário;
- «Contrato de *dry lease-in*» — contrato de *dry lease* que dá lugar à inclusão de uma ou mais aeronaves no COA de um operador nacional;
- «Contrato de *dry lease-out*» — contrato de *dry lease* que dá lugar à saída de uma ou mais aeronaves do COA de um operador nacional;
- «Contrato de locação de curta duração» — contrato de locação cujo prazo não exceda 5 dias consecutivos para aviões e 14 dias consecutivos para helicópteros;
- «Contrato de *wet lease*» — contrato de locação de uma aeronave com toda a sua tripulação, cuja operação é efectuada

sob o COA do locador, que mantém a responsabilidade operacional sobre a aeronave, cabendo ao locatário apenas o controlo comercial da operação;

- i) «Contrato de *wet lease-in*» — contrato de *wet lease* em que o locatário é um operador nacional;
- j) «Contrato de *wet lease-out*» — contrato de *wet lease* em que o locador é um operador nacional;
- l) «Convenção de Chicago» — Convenção Relativa à Aviação Civil Internacional, assinada em 7 de Dezembro de 1944 e ratificada pelo Estado Português em 28 de Abril de 1948;
- m) «Directivas de navegabilidade» — normas técnicas imperativas emitidas pelo INAC ou qualquer outra entidade competente, tendo em vista a inspecção, modificação ou substituição de produtos, peças, componentes e equipamentos aeronáuticos ou o estabelecimento de limites e condicionamentos à sua utilização;
- n) «Estado membro JAA» — Estado cuja autoridade aeronáutica é signatária dos Acordos de Chipre, que criaram as JAA, como membro de pleno direito;
- o) «Estado não membro JAA» — um Estado signatário da Convenção de Chicago, cuja autoridade aeronáutica não é signatária dos Acordos de Chipre;
- p) «FAR» (*Federal Aviation Regulations*) — normas técnicas emitidas pela FAA (*Federal Aviation Administration*), dos Estados Unidos da América;
- q) «GPIAA» — Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves, criado pelo Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de Agosto;
- r) «INAC» — Instituto Nacional da Aviação Civil, criado pelo Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2002, de 21 de Maio;
- s) «JAA» (*Joint Aviation Authorities*) — organismo associado à Conferência Europeia de Aviação Civil (CEAC), responsável pela elaboração de acordos para a cooperação no desenvolvimento e implementação de normas comuns, designadas *Joint Aviation Requirements (JAR)*, em todos os domínios relativos à segurança e exploração de aeronaves;
- t) «JAR» (*Joint Aviation Requirements*) — normas técnicas comuns, emitidas pela JAA em todos os domínios relativos à segurança e exploração de aeronaves;
- u) «Licença de exploração» — licença emitida nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, do Conselho, de 23 de Julho de 1992, autorizando uma empresa a efectuar o transporte aéreo de passageiros, carga ou correio, a título oneroso;
- v) «Locador» — entidade que dá a aeronave em aluguer;
- x) «Locatário» — entidade que toma a aeronave de aluguer;
- z) «Manutenção» — execução das tarefas necessárias para garantir a continuidade da navegabilidade de uma aeronave, suas peças, componentes ou equipamentos, incluindo a revisão, reparação, inspecção, substituição, modificação e rectificação de anomalias de uma aeronave ou suas peças, componentes e equipamentos;
- aa) «LEM» (*minimum equipment list*) — lista de equipamento mínimo.

Artigo 3.º

Aprovação da operação de aeronaves em regime de contrato de locação por operadores nacionais

1 — Salvo o disposto nos n.ºs 2 e 3, o INAC só aprovará a operação de aeronaves em regime de contrato de locação por operadores nacionais nos seguintes casos:

- a) Reforço temporário de frota destinado a permitir a operação de uma aeronave que não se enquadre no âmbito da licença de exploração de um operador nacional, por prazo não superior a seis meses, a menos que se comprove que os motivos que levaram à sua autorização se mantêm por razões não imputáveis ao operador;
- b) Reforço temporário de frota de um operador nacional, por prazo não superior a seis meses, com aeronave cujo pedido de certificação e inscrição no Registo Aeronáutico Nacional já tenha dado entrada no INAC, tendo em vista a sua futura inclusão no COA do operador;
- c) Reforço temporário de frota destinado a suprir necessidades ocasionais de um operador nacional, devidamente justificadas, com aeronaves nacionais ou registadas num Estado membro JAA, por prazo não superior a seis meses;
- d) Reforço temporário de frota destinado a suprir necessidades ocasionais de um operador nacional, devidamente justificadas, com aeronave registada num Estado não membro JAA, por prazo não superior a 60 dias;
- e) Substituição temporária de aeronave, por motivos devidamente justificados, tais como perda de aeronave, imobilização de aeronave devida a necessidades de manutenção não pre-

visíveis, acidente ou incidente, por prazo não superior a seis meses, a menos que se comprove que os motivos que levaram à sua autorização se mantêm por razões não imputáveis ao operador nacional.

2 — Os contratos de *dry lease* de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais entre operadores nacionais não estão sujeitos a limites de prazo.

3 — Em casos excepcionais e devidamente fundamentados, o INAC pode aprovar contratos de *wet lease* de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais entre operadores nacionais por prazos mais alargados do que os previstos no n.º 1.

4 — No caso previsto na alínea a) do n.º 1, o operador nacional deve, simultaneamente com o pedido de aprovação do contrato de locação, requerer a alteração da sua licença de exploração.

5 — Os reforços de frota previstos nas alíneas c) e d) do n.º 1 deverão ser efectuados com aeronaves do mesmo tipo das já constantes do COA do operador nacional.

6 — O operador nacional não poderá manter mais de dois terços da sua frota em regime de *wet lease-out*.

7 — Sem prejuízo do disposto na alínea e) do n.º 1, um operador nacional não deverá depender excessivamente da contratação de aeronaves em regime de *wet lease-in*, não podendo o seu número exceder, anualmente, o limite abaixo indicado, o qual se encontra indexado ao número de aeronaves averbadas no COA:

De 1 a 5 aeronaves — 1 em *wet lease-in*;
De 6 a 10 aeronaves — 3 em *wet lease-in*;
De 11 a 20 aeronaves — 5 em *wet lease-in*;
De 21 a 30 aeronaves — 7 em *wet lease-in*;
De 31 a 50 aeronaves — 9 em *wet lease-in*;
Mais de 50 aeronaves — 11 em *wet lease-in*.

8 — Os operadores nacionais não devem efectuar contratos de locação de aeronaves registadas em Estados não membros JAA.

9 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, em casos que comprovadamente se revistam de carácter excepcional e temporário, o INAC pode excepcionalmente aprovar o contrato de locação, que não deve exceder o prazo de 60 dias consecutivos.

Artigo 4.º

Aprovação do contrato de locação

1 — A operação de aeronaves em regime de contrato de locação está dependente da prévia aprovação daquele contrato pelas autoridades aeronáuticas do locador e do locatário.

2 — Os requisitos para a aprovação do contrato previstos no presente regulamento devem constar do mesmo.

3 — O INAC só aprovará um contrato de locação de uma aeronave celebrado entre um operador nacional e um operador estrangeiro quando seja demonstrado que os requisitos técnicos aplicáveis a este último conduzem a níveis de segurança equivalentes aos exigidos a um operador nacional.

4 — O operador nacional deverá submeter o contrato de locação à aprovação do INAC, através de requerimento acompanhado de todos os documentos e informação necessários.

5 — O requerimento deverá dar entrada no INAC, pelo menos, 15 dias úteis antes da data prevista para o início da operação, com excepção dos casos previstos na alínea e) do n.º 1 do artigo 3.º e dos casos de *wet lease* de curta duração.

6 — A contagem do prazo estabelecido no número anterior inicia-se a partir da data da completa instrução do processo.

7 — Sem prejuízo dos requisitos estabelecidos para cada caso, o INAC pode, em qualquer momento, solicitar qualquer documento de informação de cumprimento de requisitos que julgue necessários à avaliação da situação em causa, desde que devidamente fundamentado.

8 — Para instrução do processo, só serão aceites documentos redigidos em português ou inglês, ou traduzidos para a língua portuguesa por entidades para tal habilitadas nos termos da lei.

9 — Quaisquer alterações supervenientes aos contratos de locação deverão ser aprovadas pelo INAC.

Artigo 5.º

Sublocação

O locatário não poderá subalugar a aeronave a terceiros, salvo se no contrato existir uma cláusula específica que o autorize, estipulando as condições em que o poderá fazer, ou obtenha o prévio consentimento escrito do locador e a aprovação das autoridades aeronáuticas do locador e do locatário.

Artigo 6.º

Direito de informação dos passageiros

No caso de contratos de *wet lease*, o passageiro deve ser informado do facto antes do voo, devendo a informação ser prestada o mais cedo possível e nunca depois do momento do embarque.

CAPÍTULO II

Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais entre operadores nacionais.

SECÇÃO I

Dry lease

Artigo 7.º

Dry lease

1 — O contrato de *dry lease* entre operadores nacionais deverá ser submetido à prévia aprovação do INAC pelo locador.

2 — O contrato deverá incluir os requisitos que irão presidir à execução do programa de manutenção.

3 — No âmbito da aprovação deste contrato, o locatário deverá satisfazer os seguintes requisitos:

- a) Operar aeronaves daquele tipo há, pelo menos, um ano, com excepção das situações previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 3.º;
- b) Requerer a alteração da sua licença de transporte aéreo, nos casos previstos na alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º;
- c) Requerer a inclusão da aeronave no seu COA, especificando os tipos e áreas de operação, autorizações especiais ou aprovações pretendidas;
- d) Entregar cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades;
- e) Entregar cópia dos contratos de manutenção, de base e de linha celebrados pelo locatário com uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145;
- f) Efectuar a respectiva emenda ao manual de operações e manuais associados, se aplicável, submetendo-os à aprovação do INAC;
- g) Avaliar a adequação da LEM à nova aeronave e submetê-la à aprovação do INAC;
- h) Entregar lista da tripulação de condução da aeronave e números das respectivas licenças;
- i) Providenciar o necessário treino, *briefing* ou disponibilização de documentação às suas tripulações, pessoal de operações de terra e pessoal técnico, quando aplicável;
- j) Efectuar a respectiva emenda ao manual de gestão do sistema de manutenção, submetendo-o à aprovação do INAC;
- l) Assegurar-se de que a manutenção da aeronave será efectuada de acordo com o seu programa de manutenção, aprovado pelo INAC;
- m) Durante o período de locação, o locador deverá assegurar ao locatário, de um modo contínuo, a disponibilidade da informação necessária para a manutenção da navegabilidade da aeronave.

4 — Após a aprovação do contrato, o locador deverá requerer a exclusão da aeronave do seu COA.

5 — O contrato de *dry lease* só produzirá efeitos depois de a aeronave ter sido, simultaneamente, excluída do COA do locador e averbada no COA do locatário.

SECÇÃO II

Wet lease

Artigo 8.º

Wet lease

1 — O contrato de *wet lease*, incluindo o *damp lease* e o ACMI, entre operadores nacionais deverá ser submetido à prévia aprovação do INAC pelo locador.

2 — O locador manterá todas as funções e responsabilidades inerentes à titularidade do seu COA, permanecendo como operador da aeronave e, conseqüentemente, responsável por todos os aspectos operacionais, nomeadamente o treino e qualificações das tripulações e controlo da manutenção da aeronave.

3 — O pedido de aprovação do contrato deverá fazer-se acompanhar da cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades.

Artigo 9.º

Wet lease de curta duração

1 — A prévia aprovação prevista no n.º 1 do artigo anterior poderá ser dispensada, no caso de um operador ser confrontado com uma necessidade imediata, urgente e imprevisível de substituir uma aeronave, desde que o prazo do contrato de locação não exceda 5 dias consecutivos para aviões e 14 dias consecutivos para helicópteros.

2 — O locatário deve notificar o INAC da operação da aeronave, no prazo máximo de doze horas a contar do início da mesma, devendo provar que se trata da substituição imediata, urgente e imprevisível de uma aeronave.

3 — O contrato de locação deve ser enviado ao INAC, para apreciação, no prazo máximo de quarenta e oito horas a contar da sua celebração.

CAPÍTULO III

Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais a operadores de Estados membros JAA.

SECÇÃO I

Dry lease

Artigo 10.º

Dry lease-out

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *dry lease-out* de uma aeronave a um operador de um Estado membro JAA deverá submeter o respectivo contrato à prévia aprovação do INAC, devendo obedecer aos seguintes requisitos:

- a) A LEM do locatário deve ser aprovada pela autoridade aeronáutica do locatário e ser aceite pelo INAC;
- b) As tripulações do locatário deverão ser titulares de licença adequada emitida, reconhecida ou validada pelo INAC, salvo se existir um acordo celebrado com a autoridade aeronáutica do locatário ao abrigo do artigo 83-bis da Convenção de Chicago relativamente a esta matéria;
- c) O contrato de locação deverá incluir os requisitos que irão presidir à execução do programa de manutenção.

2 — A aeronave deverá ser operada e a sua manutenção efectuada de acordo com os regulamentos da autoridade aeronáutica do locatário, devendo observar as seguintes condições:

- a) Conformidade com o manual de voo da aeronave, aprovado pelo INAC;
- b) A manutenção da aeronave, incluindo motores, deverá ser efectuada por organização certificada JAR 145 e de acordo com o programa de manutenção aprovado pela autoridade aeronáutica do Estado do locatário e aceite pelo INAC;
- c) Cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pelo INAC ou outras autoridades aeronáuticas, desde que equivalentes às nacionais e a elas referenciadas;
- d) Aprovação das modificações e reparações da aeronave pelo INAC;
- e) Notificação de ocorrências ao INAC e de acidentes e ou incidentes ao INAC e ao GPIAA.

3 — Durante o período de locação, o locador deverá assegurar ao locatário, de um modo contínuo, a disponibilidade da informação necessária para a manutenção da navegabilidade da aeronave.

4 — O pedido de aprovação do contrato de *dry lease-out* deverá fazer-se acompanhar da seguinte documentação:

- a) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que locador e locatário assumam as respectivas responsabilidades;
- b) Cópia dos contratos de manutenção celebrados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145;
- c) Cópia das licenças da tripulação de condução das aeronaves, emitidas, validadas ou reconhecidas pelo INAC, salvo no caso previsto na segunda parte da alínea b) do n.º 1;
- d) Cópia do COA do locatário.

5 — O contrato de *dry lease-out* só produzirá efeitos depois de:

- a) Ter sido aceite a supervisão operacional e de manutenção da aeronave, por parte da autoridade aeronáutica do locatário, de acordo com o artigo 83-bis da Convenção de Chicago, sem prejuízo do estabelecido no n.º 6 do presente artigo;

- b) A aeronave ter sido retirada do COA do locador e averbada no COA do locatário, devendo ser feita prova deste averbamento no prazo máximo de três dias a contar do averbamento no COA do locatário.

6 — No caso de Estados que não tenham ratificado o artigo 83-bis da Convenção de Chicago, ou que não tenham condições para assumir essa responsabilidade, o INAC continuará a assumir a supervisão operacional e de manutenção da aeronave, mediante condições a definir caso a caso.

SECÇÃO II

Wet lease

Artigo 11.º

Wet lease-out

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *wet lease-out*, incluindo o *damp lease* e o ACMI, de uma aeronave a um operador de um Estado membro JAA deverá submeter o respectivo contrato à prévia aprovação do INAC, devendo obedecer aos seguintes requisitos:

- O locador manterá todas as funções e responsabilidades prescritas para a emissão do COA e permanecerá como operador da aeronave, sendo, consequentemente, responsável por quaisquer aspectos operacionais, tais como treino e qualificações das tripulações e pela manutenção da aeronave;
- Antes do início da operação, o locador deverá submeter à aprovação do INAC o modo como irá assegurar a manutenção da aeronave, quer através de meios próprios, quer através da contratação de uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145, para garantir o cumprimento integral do programa de manutenção aprovado pelo INAC.

2 — O pedido de aprovação do contrato de *wet lease-out* deverá fazer-se acompanhar da seguinte documentação:

- Cópia da aprovação do contrato de locação pela autoridade aeronáutica do locatário;
- Cópia dos contratos de manutenção celebrados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145, salvo se o locador assegurar a manutenção da aeronave;
- Entregar cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades.

Artigo 12.º

Wet lease-out de curta duração

1 — A prévia aprovação prevista no n.º 1 do artigo anterior poderá ser dispensada, no caso de um operador ser confrontado com uma necessidade imediata, urgente e imprevista de substituir uma aeronave, desde que o prazo do contrato de locação não exceda 5 dias consecutivos para aviões e 14 dias consecutivos para helicópteros.

2 — O locatário deve notificar o INAC da operação da aeronave, no prazo máximo de doze horas a contar do início da mesma, devendo apresentar provas de que se trata da substituição imediata, urgente e imprevista de uma aeronave.

3 — O contrato de locação deve ser enviado ao INAC, para apreciação, no prazo máximo de quarenta e oito horas a contar da sua celebração.

CAPÍTULO IV

Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais a operadores de Estados não membros JAA.

SECÇÃO I

Dry lease

Artigo 13.º

Dry lease-out

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *dry lease-out* de uma aeronave a um operador de um Estado não membro JAA deve submeter o contrato à prévia aprovação INAC, devendo obedecer aos seguintes requisitos:

- O locatário deverá pertencer a um Estado signatário da Convenção de Chicago;

- O locatário deverá ser titular de um COA, emitido de acordo com o anexo 6 da Convenção de Chicago;
- A LEM do locatário deverá ter sido avaliada pelo operador nacional e aceite pelo INAC;
- As tripulações do locatário deverão ser titulares de licença adequada emitida, reconhecida ou validada pelo INAC, salvo se existir um acordo celebrado com a autoridade aeronáutica do locatário ao abrigo do artigo 83-bis da Convenção de Chicago relativamente a esta matéria;
- O contrato de locação deverá incluir os requisitos que irão presidir à execução do programa de manutenção.

2 — A aeronave deverá ser operada e a sua manutenção efectuada de acordo com os regulamentos da autoridade aeronáutica do locatário, devendo observar as seguintes condições:

- Conformidade com o manual de voo da aeronave, aprovado pelo INAC;
- A manutenção da aeronave, incluindo motores, deverá ser efectuada por organização certificada JAR 145, de acordo com o programa de manutenção aprovado pelo INAC;
- Cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pelo INAC ou outras autoridades aeronáuticas, desde que equivalentes às nacionais e a elas referenciadas;
- Aprovação das modificações e reparações da aeronave pelo INAC;
- Notificação de ocorrências ao INAC e de acidentes e ou incidentes ao INAC e ao GPIAA.

3 — Durante o período de locação, o locador deverá assegurar ao locatário, de um modo contínuo, a disponibilidade da informação necessária para a manutenção da navegabilidade da aeronave.

4 — O pedido de aprovação do contrato de *dry lease-out* deverá fazer-se acompanhar da seguinte documentação:

- Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades;
- Cópia dos contratos de manutenção celebrados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145;
- Cópia das licenças da tripulação emitidas, reconhecidas ou validadas pelo INAC, salvo no caso previsto na segunda parte da alínea d) do n.º 1;
- Cópia do COA do locatário.

5 — O contrato de *dry lease-out* só produzirá efeitos depois de:

- A autoridade aeronáutica do locatário ter aceite a supervisão operacional e de manutenção da aeronave, de acordo com o artigo 83-bis da Convenção de Chicago, sem prejuízo do disposto no n.º 6 do presente artigo;
- A aeronave ter sido retirada do COA do locador e averbada no COA do locatário, devendo ser feita prova deste averbamento, no prazo máximo de três dias a contar do averbamento no COA do locatário.

6 — No caso de Estados que não tenham ratificado o artigo 83-bis da Convenção de Chicago, ou que não tenham condições para assumir essa responsabilidade, o INAC continuará a assumir a supervisão operacional e de manutenção da aeronave, mediante condições a definir caso a caso.

SECÇÃO II

Wet lease

Artigo 14.º

Wet lease-out

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *wet lease-out* de uma aeronave a um operador de um Estado não membro JAA deve submeter o contrato de locação à prévia aprovação do INAC, devendo obedecer aos seguintes requisitos:

- O locatário deve ser titular de um COA emitido por um Estado signatário da Convenção de Chicago, de acordo com o seu anexo 6;
- O locador manterá todas as funções e responsabilidades prescritas para a emissão do COA e permanecerá como operador da aeronave, sendo, consequentemente, responsável por quaisquer aspectos operacionais, tais como treino e qualificações das tripulações e pela manutenção da aeronave;
- Antes do início da operação, o locador deverá submeter à aprovação do INAC o modo como irá assegurar a manutenção da aeronave, quer através de meios próprios, quer através

da contratação de uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145, para garantir o cumprimento integral do programa de manutenção aplicável à aeronave.

2 — O prazo do contrato de *wet lease-out* deverá ser estabelecido, caso a caso, mediante prévio acordo com o INAC.

3 — O pedido de aprovação do contrato de *wet lease-out* deverá fazer-se acompanhar da seguinte documentação:

- a) Cópia da aprovação do contrato de locação pela autoridade aeronáutica do locatário, se tal aprovação for exigida pela referida autoridade;
- b) Cópia dos contratos de manutenção celebrados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145;
- c) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades.

Artigo 15.º

Wet lease-out de curta duração

1 — A prévia aprovação prevista no n.º 1 do artigo anterior poderá ser dispensada, no caso de um operador ser confrontado com uma necessidade imediata, urgente e imprevista de substituir uma aeronave, desde que o prazo do contrato de locação não exceda 5 dias consecutivos para aviões e 14 dias consecutivos para helicópteros e o locatário seja um operador titular de um COA emitido por um Estado signatário da Convenção de Chicago, de acordo com o seu anexo 6.

2 — O locador deve notificar o INAC da operação da aeronave, no prazo máximo de doze horas a contar do início da mesma, devendo apresentar provas de que se trata da substituição imediata, urgente e imprevista de uma aeronave.

3 — O contrato de locação deve ser enviado ao INAC, para apreciação, no prazo máximo de quarenta e oito horas a contar da sua celebração.

CAPÍTULO V

Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e de matrícula de Estados membros JAA por operadores nacionais.

SECÇÃO I

Dry lease

Artigo 16.º

Dry lease-in

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *dry lease-in* de uma aeronave proveniente de um Estado membro JAA deverá submeter o respectivo contrato à prévia aprovação do INAC, devendo obedecer aos seguintes requisitos:

- a) A aeronave deverá estar certificada para o transporte aéreo comercial, de acordo com a regulamentação técnica aplicável à certificação de aeronaves;
- b) A aeronave deverá estar incluída no mesmo certificado de tipo das aeronaves já averbadas no COA do locatário, a menos que este demonstre que teve experiência operacional nesse tipo de aeronave, nos últimos dois anos;
- c) A manutenção da aeronave deverá ser efectuada por uma organização de manutenção certificada ao abrigo do JAR 145 e com o programa de manutenção aprovado pelo INAC, mediante acordo prévio com a autoridade aeronáutica do Estado de registo;
- d) Aplicação das directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação da aeronave ou outras autoridades, desde que a elas equivalentes e referenciadas;
- e) Os instrumentos, equipamentos de segurança, de comunicações e de navegação que equipam a aeronave deverão satisfazer os requisitos das subpartes K e L do JAR OPS 1 ou 3, conforme aplicável, devidamente identificados e submetidos à aprovação do INAC.

2 — O pedido de aprovação do contrato de *dry lease-in* deverá fazer-se acompanhar da seguinte documentação:

- a) Cópia do certificado de matrícula da aeronave;
- b) Cópia do certificado de navegabilidade da aeronave;

- c) Cópia da licença de estação de rádio-comunicações da aeronave;
- d) Cópia do certificado de ruído da aeronave;
- e) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades;
- f) Cópia do boletim de pesagem e centragem da aeronave;
- g) Cópia do programa de manutenção provado pela autoridade aeronáutica do locador;
- h) Cópia dos contratos de manutenção, de base e de linha, efectuados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145;
- i) Cópia do registo do cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação ou outras autoridades, desde que a elas equivalentes e referenciadas;
- j) Cópia do registo das inspecções de manutenção efectuadas desde a última manutenção de base, incluindo os registos das horas ou ciclos de voo da aeronave e dos motores ou hélices;
- k) Cópia dos registos de componentes, equipamentos rotáveis e peças de vida limitada onde deve constar a sua identificação nominal P/N (número de peça), S/N (número de série), data de instalação, TBO (potenciais de serviço) ou limite de vida e tempos remanescentes.

3 — Para que o contrato de locação seja aprovado pelo INAC, é necessário que a autoridade aeronáutica do Estado do locador solicite ao INAC que assuma a supervisão operacional e de manutenção da aeronave alugada, de acordo com o artigo 83-bis da Convenção de Chicago.

4 — Caso o contrato de *dry lease-in* tenha merecido a aprovação do INAC, o locatário deverá:

- a) Requerer a alteração da sua licença de exploração nos casos previstos na alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º;
- b) Requerer a inclusão da aeronave no COA, especificando os tipos e áreas de operação, autorizações especiais ou aprovações pretendidas;
- c) Efectuar a respectiva emenda ao manual de operações e manuais associados, se aplicável, submetendo-os à aprovação do INAC;
- d) Avaliar a LEM e submetê-la à aprovação do INAC;
- e) Providenciar o necessário treino, *briefing* ou documentação às suas tripulações, pessoal de operações de terra e pessoal técnico;
- f) Efectuar a respectiva emenda ao manual de gestão do sistema de manutenção, submetendo-o à aprovação do INAC;
- g) Assegurar-se de que a manutenção da aeronave será efectuada de acordo com o seu manual de manutenção, aprovado pelo INAC;
- h) Provar que as suas tripulações possuem uma licença emitida, reconhecida ou validada pelo Estado de registo da aeronave.

5 — O contrato de *dry lease-in* só produzirá efeitos depois de:

- a) O INAC ter assumido a supervisão operacional e de manutenção da aeronave alugada, de acordo com o artigo 83-bis da Convenção de Chicago, sem prejuízo do disposto no n.º 5 do presente artigo;
- b) O aeronave ter sido averbada no COA do locatário e retirada do COA do locador.

6 — No caso de Estados que não tenham ratificado o artigo 83-bis da Convenção de Chicago, deverá existir um acordo entre as autoridades aeronáuticas, no sentido de ser o INAC a supervisionar a operação e manutenção da aeronave, em nome da autoridade aeronáutica do Estado de registo, à qual enviará relatórios de acompanhamento.

7 — O INAC pode efectuar as inspecções à aeronave que considerar necessárias, nos termos das normas internacionais.

SECÇÃO II

Wet lease

Artigo 17.º

Wet lease-in

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *wet lease-in*, incluindo o *damp lease* e o ACMI, de uma aeronave operada por uma transportadora aérea de um Estado membro JAA deverá sub-

meter o respectivo contrato à prévia aprovação do INAC, devendo obedecer aos seguintes requisitos:

- a) O locador deve ser titular de um COA para transporte aéreo comercial, emitido de acordo com o JAR OPS;
- b) O locador manterá todas as funções e responsabilidades prescritas para a emissão do seu COA e permanecerá como operador da aeronave sendo responsável por quaisquer aspectos operacionais, tais como o treino e qualificações de toda a tripulação e pela manutenção da aeronave;
- c) A manutenção da aeronave deverá ser efectuada por uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145;
- d) As tripulações contratadas pelo locador, no âmbito do contrato de locação, deverão ser detentoras de licença adequada emitida, reconhecida ou validada pelo Estado de registo da aeronave, sem prejuízo do cumprimento da legislação nacional aplicável ao exercício da actividade;
- e) Os planeamentos relativos a tempos de voo e de repouso aplicados à tripulação do locador não poderão ser menos restritivos do que os requeridos para as tripulações de um operador nacional, nos termos da lei.

2 — O locatário deverá, durante o período de locação e através de cláusulas contratuais, assegurar o seu direito de proceder continuamente à supervisão técnica e operacional da aeronave, de modo a garantir a aplicação de regras de segurança equivalentes às exigidas pelo INAC.

3 — A supervisão referida no número anterior deve ser exercida através de auditorias, abrangendo, pelo menos, o estado de navegabilidade e manutenção da aeronave, as qualificações das tripulações e a monitorização contínua das condições de segurança, cujos resultados são mensalmente enviados ao INAC.

4 — O locatário deverá expor, no pedido de aprovação, o plano das auditorias que se propõe executar.

5 — O INAC pode recusar um contrato de locação ou restringir o número de aeronaves contratadas por um operador nacional, quando haja indício de que o seu objectivo é o não cumprimento de regras e procedimentos aplicáveis à operação de uma aeronave sob um COA nacional.

6 — O INAC pode efectuar as inspecções à aeronave que considerar necessárias, nos termos das normas internacionais.

Artigo 18.º

Wet lease-in de curta duração

1 — A prévia aprovação prevista no n.º 1 do artigo anterior poderá ser dispensada, no caso de um operador ser confrontado com uma necessidade imediata, urgente e imprevista de substituir uma aeronave, desde que o prazo do contrato de locação não exceda 5 dias consecutivos para aviões e 14 dias consecutivos para helicópteros e o locador seja um operador titular de um COA emitido por um Estado membro JAA.

2 — O locatário deve certificar-se previamente de que o locador obedece a níveis de segurança idênticos aos que são exigidos pelo INAC a um operador nacional.

3 — O locatário deve notificar o INAC da operação da aeronave, no prazo máximo de doze horas a contar do início da mesma, devendo apresentar provas de que se trata da substituição imediata, urgente e imprevista de uma aeronave.

4 — O contrato de locação deve ser enviado ao INAC, para apreciação, no prazo máximo de quarenta e oito horas a contar da sua celebração, acompanhado do certificado de navegabilidade da aeronave.

CAPÍTULO VI

Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula de Estados não membros da JAA por operadores nacionais.

SECÇÃO I

Dry lease

Artigo 19.º

Dry lease-in

1 — Os contratos de locação celebrados com base na excepção prevista no n.º 7 do artigo 3.º serão objecto de uma apreciação efectuada caso a caso, estando o operador sujeito à comprovação dos seguintes requisitos:

- a) A aeronave será, previamente, sujeita a uma auditoria do INAC;

- b) O locador deve ser titular de um COA emitido por um Estado signatário da Convenção de Chicago, de acordo com o seu anexo 6;
- c) A aeronave deve possuir um certificado de navegabilidade emitido de acordo com o anexo 8 da Convenção de Chicago e estar certificada de acordo com os FAR/JAR 23, 25,27 e 29, conforme aplicável;
- d) A aeronave deve estar certificada para o transporte aéreo comercial;
- e) A aeronave deve estar incluída no mesmo certificado de tipo das já averbadas no COA do locatário, salvo se este provar que teve experiência operacional nesse tipo de aeronave, nos últimos dois anos;
- f) A manutenção da aeronave deve ser efectuada por uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145, de acordo com o programa de manutenção aprovado pelo INAC, mediante acordo prévio com a autoridade aeronáutica do Estado de registo;
- g) Aplicação das directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação da aeronave ou outras autoridades, desde que a elas equivalentes e referenciadas;
- h) Os instrumentos, equipamentos de segurança, de comunicações e de navegação que equipam a aeronave deverão satisfazer os requisitos das subpartes K e L do JAR OPS 1 e ou 3, conforme aplicável, devidamente identificados e submetidos à aprovação do INAC.

2 — O pedido de aprovação do contrato de *dry lease-in* deverá fazer-se acompanhar da seguinte documentação:

- a) Cópia do certificado de matrícula da aeronave;
- b) Cópia do certificado de navegabilidade da aeronave;
- c) Cópia da licença de estação de rádio;
- d) Cópia do certificado de ruído da aeronave;
- e) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades;
- f) Cópia do boletim de pesagem e centragem da aeronave;
- g) Cópia do programa de manutenção aprovado pela competente autoridade aeronáutica;
- h) Cópia dos contratos de manutenção, de base e de linha, efectuados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145;
- i) Cópia do registo do cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação ou outras autoridades, desde que a elas equivalentes e referenciadas;
- j) Cópia do registo das inspecções de manutenção efectuadas desde a última manutenção de base, incluindo os registos das horas ou ciclos de voo da aeronave e dos motores ou hélices;
- l) Cópia dos registos de componentes, equipamentos rotáveis e peças de vida limitada onde deve constar a sua identificação nominal P/N (número de peça), S/N (número de série), data de instalação, TBO (potenciais de serviço) ou limite de vida e tempos remanescentes.

3 — Para que o contrato de locação seja aprovado pelo INAC, é necessário que a autoridade aeronáutica do Estado do locador solicite ao INAC que assuma a supervisão operacional e de manutenção da aeronave alugada, de acordo com o artigo 83-bis da Convenção de Chicago.

4 — No caso de Estados que não tenham, ainda, ratificado o artigo 83-bis da Convenção de Chicago, deverá existir um acordo entre as autoridades aeronáuticas, no sentido de ser o INAC a supervisionar a operação e manutenção da aeronave, em nome da autoridade aeronáutica do Estado de registo, a quem enviará relatórios de acompanhamento.

5 — Caso o contrato de *dry lease-in* tenha merecido a aprovação do INAC, o operador deverá:

- a) Requerer a alteração da sua licença de exploração nos casos previstos na alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º;
- b) Requerer a inclusão da aeronave no COA, especificando os tipos e áreas de operação, autorizações especiais ou aprovações pretendidas;
- c) Efectuar a respectiva emenda ao manual de operações e manuais associados, se aplicável, submetendo-os à aprovação do INAC;
- d) Avaliar a LEM e submetê-la à aprovação do INAC;
- e) Providenciar o necessário treino, *briefing* ou documentação às suas tripulações, pessoal de operações de terra e pessoal técnico;

- f) Efectuar a respectiva emenda ao manual de gestão do sistema de manutenção, submetendo-o à aprovação do INAC;
- g) Assegurar-se de que a manutenção da aeronave será efectuada de acordo com o seu manual de manutenção, aprovado pelo INAC;
- h) Provar que as suas tripulações possuem uma licença emitida, reconhecida ou validada pelo Estado de registo da aeronave.

6 — O contrato de *dry lease-in* só produzirá efeitos depois de:

- a) O INAC ter assumido a supervisão operacional e de manutenção da aeronave alugada, de acordo com o artigo 83-bis da Convenção de Chicago ou nos termos do n.º 5 do presente artigo;
- b) A aeronave ter sido averbada no COA do locatário e retirada do COA do locador.

7 — O INAC pode efectuar as inspecções à aeronave que considerar necessárias, nos termos das normas internacionais.

SECÇÃO II

Wet lease

Artigo 20.º

Wet lease-in

1 — Os contratos de locação celebrados com base na excepção prevista no n.º 7 do artigo 3.º serão objecto de uma apreciação efectuada pelo INAC, caso a caso, estando a sua aprovação sujeita à comprovação dos seguintes requisitos:

- a) O Estado a que pertence o locador deverá ser signatário da Convenção de Chicago e ter a capacidade para assumir as responsabilidades previstas nos anexos 1, 6 e 8 da Convenção de Chicago;
- b) A aeronave deverá possuir um certificado de navegabilidade emitido de acordo com o anexo 8 da Convenção de Chicago e estar certificada de acordo com os FAR/JAR 23, 25, 27 e 29, conforme aplicável;
- c) A aeronave deve estar certificada para transporte aéreo comercial;
- d) O locador deverá ser titular de um COA para transporte aéreo comercial emitido de acordo com o anexo 8 da ICAO e operar este tipo de aeronave há, pelo menos, um ano;
- e) O locador manterá todas as funções e responsabilidades prescritas para a emissão do seu COA e permanecerá como operador da aeronave sendo responsável por quaisquer aspectos operacionais, tais como o treino e qualificações de toda a tripulação e pela manutenção da aeronave;
- f) A manutenção da aeronave deverá ser efectuada por uma organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145;
- g) As tripulações contratadas pelo locador, no âmbito do acordo de locação, deverão ser detentoras de licença adequada emitida, reconhecida ou validada pelo Estado de registo da aeronave, sem prejuízo do cumprimento da legislação nacional aplicável ao exercício da actividade;
- h) Os planeamentos relativos a tempos de voo e de repouso aplicados à tripulação do locador não poderão ser menos restritivos do que os requeridos para as tripulações de um operador nacional, nos termos da lei.

2 — O locatário deverá, durante o período de locação e através de cláusulas contratuais, assegurar o seu direito de proceder continuamente à supervisão técnica e operacional da aeronave, de modo a garantir a aplicação de regras de segurança equivalentes às exigidas pelo INAC.

3 — A supervisão referida no número anterior deve ser exercida através de auditorias, abrangendo, pelo menos, o estado de navegabilidade e manutenção da aeronave, as qualificações das tripulações e a monitorização contínua das condições de segurança, cujos resultados são mensalmente enviados ao INAC.

4 — O locatário deverá expor, no pedido de aprovação, o plano das auditorias que se propõe executar.

5 — O pedido de aprovação do contrato de *wet lease-in* deverá fazer-se acompanhar da seguinte documentação:

- a) Cópia do certificado de matrícula da aeronave;
- b) Cópia do certificado de navegabilidade da aeronave;
- c) Cópia da licença de estação de rádio;
- d) Cópia do certificado de ruído da aeronave;
- e) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra;

- f) Cópia do boletim de pesagem e centragem da aeronave;
- g) Cópia do programa de manutenção da aeronave aprovado pela autoridade aeronáutica do Estado de registo da aeronave;
- h) Cópia do registo do cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação ou outras, desde que a elas referenciadas;
- i) Cópia dos contratos de manutenção, de base e de linha, efectuados com organização de manutenção certificada de acordo com o JAR 145;
- j) Cópia do registo das últimas inspecções, a definir caso a caso, conforme o respectivo programa de manutenção;
- l) Cópia do registo das inspecções de manutenção efectuadas desde a última manutenção de base, incluindo os registos das horas ou ciclos de voo da aeronave e dos motores ou hélices;
- m) Cópia dos registos de componentes, equipamentos rotáveis e peças de vida limitada, onde deve constar a sua identificação nominal, P/N (número de peça), S/N (número de série), data de instalação, TBO (potenciais de serviço) ou limite de vida e tempos remanescentes;
- n) Cópia das licenças das tripulações;
- o) LEM aprovada pela autoridade aeronáutica do locador.

6 — O INAC pode recusar um contrato de locação ou restringir o número de aeronaves contratadas por um operador nacional quando haja indício de que o seu objectivo é a fuga ao cumprimento de regras e procedimentos aplicáveis à operação de uma aeronave sob um COA nacional.

7 — O INAC efectuará auditorias à aeronave, a fim de verificar a manutenção das condições que levaram à aprovação do contrato de locação.

8 — O INAC pode efectuar as inspecções à aeronave que considerar necessárias, nos termos das normas internacionais.

Artigo 21.º

Wet lease-in de curta duração

1 — A prévia aprovação prevista no n.º 3 do artigo anterior poderá ser dispensada no caso de o operador ser confrontado com uma necessidade imediata, urgente e imprevista de substituir uma aeronave, desde que:

- a) O locador seja um operador titular de um COA emitido por um Estado signatário da Convenção de Chicago, de acordo com o seu anexo 6;
- b) O Estado do locador deve ter a capacidade para assumir as responsabilidades previstas nos anexos 1, 6 e 8 da Convenção de Chicago;
- c) O prazo do contrato de locação não exceda 5 dias consecutivos para aviões e 14 dias consecutivos para helicópteros;
- d) O locatário se tenha certificado de que o locador obedece a níveis de segurança idênticos aos que lhe são exigidos pelo INAC, devendo os operadores nacionais, tanto quanto possível, ter acordos de cooperação com outros operadores para cobrir este tipo de necessidades;
- e) O INAC seja notificado do uso desta aeronave, no prazo máximo de doze horas a contar do início da operação, devendo o locatário provar que se trata da substituição imediata, urgente e imprevista de uma aeronave e não do aumento da sua capacidade de transporte;
- f) O contrato seja enviado ao INAC, para apreciação, no prazo máximo de quarenta e oito horas a contar da sua celebração, acompanhado do certificado de navegabilidade da aeronave;
- g) A aeronave possua um certificado de navegabilidade emitido de acordo com o anexo 8 da ICAO, seja certificada FAR/JAR 23, 25, 27 e 29, conforme aplicável, e esteja certificada para transporte aéreo comercial.

CAPÍTULO VII

Disposições finais

Artigo 22.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor cinco dias após a sua publicação.

21 de Julho de 2003. — O Presidente do Conselho de Administração, *José Ernesto da Costa Queiroz*.