

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) 2015/1536 DA COMISSÃO

de 16 de setembro de 2015

que altera o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 no respeitante ao alinhamento das regras relativas à aeronavegabilidade permanente com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, aos trabalhos de manutenção crítica e à monitorização da aeronavegabilidade permanente das aeronaves

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o 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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 5.º, n.º 5, e o artigo 8.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão ⁽²⁾ estabelece normas de execução relativas à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos.
- (2) O anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008 estabelece os requisitos de aeronavegabilidade permanente para a operação das aeronaves, incluindo requisitos para as entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente de aeronaves a motor complexas e aeronaves operadas para fins comerciais. O Regulamento (UE) n.º 1321/2014 deve ser atualizado, com vista a assegurar a aplicação desses requisitos.
- (3) É necessário estabelecer as condições em que as transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ podem operar aeronaves matriculadas em países terceiros, a fim de assegurar o cumprimento dos pertinentes requisitos essenciais previstos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (4) É necessário garantir a aplicação uniforme dos requisitos do programa de monitorização da aeronavegabilidade permanente das aeronaves na União. Para o efeito, importa alterar as disposições do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 relativas à aplicação, pelas autoridades competentes, de um programa de monitorização da aeronavegabilidade permanente das aeronaves.
- (5) Importa reduzir os riscos associados à execução dos trabalhos de manutenção e, em especial, assegurar que as pessoas e entidades interessadas tomam as medidas necessárias para detetar erros cometidos durante os trabalhos de manutenção e suscetíveis de afetar a segurança do voo. Por conseguinte, os requisitos em matéria de trabalhos de manutenção, previstos no anexo I e no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 devem ser alterados.

⁽¹⁾ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

- (6) O Regulamento (UE) n.º 1321/2014 deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (7) É necessário conceder tempo suficiente à indústria aeronáutica e às administrações dos Estados-Membros para se adaptarem ao quadro regulamentar alterado. Deve, pois, ser prevista uma data de aplicação diferida para o presente regulamento na sua generalidade.
- (8) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, emitido nos termos do artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 1321/2014 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece requisitos técnicos e procedimentos administrativos comuns, para assegurar:

- a) a aeronavegabilidade permanente das aeronaves, e de quaisquer componentes nelas instalados, que sejam:
 - i) matriculadas num Estado-Membro, a menos que a sua supervisão regulamentar de segurança tenha sido delegada num país terceiro e as aeronaves não sejam utilizadas por um operador da UE, ou
 - ii) matriculadas num país terceiro e utilizadas por um operador da UE, caso a sua supervisão regulamentar de segurança seja delegada num Estado-Membro;
- b) o cumprimento dos requisitos essenciais previstos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 para a aeronavegabilidade permanente das aeronaves matriculadas num país terceiro e dos componentes nelas instalados cuja supervisão regulamentar de segurança não tenha sido delegada num Estado-Membro e que foram contratadas em regime de locação sem tripulação por uma transportadora aérea licenciada em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

(* Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).»

2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

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

«g) “Operação de transporte aéreo comercial (CAT)”: uma operação realizada por uma aeronave para transportar passageiros, carga ou correio, mediante remuneração ou outra retribuição;»

b) são aditadas as seguintes alíneas:

«n) “Trabalho de manutenção crítica”: um trabalho de manutenção que envolve a montagem ou qualquer perturbação de um sistema ou parte de uma aeronave, de um motor ou de uma hélice, tal que, se ocorrer um erro durante a sua execução, poderá pôr diretamente em perigo a segurança do voo,

o) “Operações comerciais especializadas”: as operações sujeitas aos requisitos da parte ORO, subparte SPO, estabelecidos no anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão (*),

- p) “Operações limitadas”, as operações de aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas para:
- i) voos a custos partilhados por particulares, na condição de o custo direto ser partilhado por todos os ocupantes da aeronave, incluindo o piloto, e de o número de pessoas que partilham os custos diretos ser limitado a seis;
 - ii) voos de competição ou demonstrações aéreas, na condição de a remuneração ou retribuição concedida por esses voos se limitar à recuperação dos custos diretos e a uma participação proporcionada nos custos anuais, bem como a prémios não superiores a um valor fixado pela autoridade competente;
 - iii) voos de iniciação, salto em paraquedas, operações de reboque de planadores ou voos acrobáticos realizados por uma entidade de formação que tenha o seu estabelecimento principal num Estado-Membro e que tenham sido aprovados em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão (**), ou por uma entidade criada com o objetivo de promover os desportos aeronáuticos ou a aviação de recreio, na condição de a aeronave ser operada pela entidade em regime de propriedade ou de locação sem tripulação, de o voo não gerar lucros distribuídos fora da entidade e de, caso estejam envolvidos não membros da entidade, esses voos representarem apenas uma atividade marginal da entidade;

Para efeitos do presente regulamento, as “operações limitadas” não são consideradas operações CAT nem operações comerciais especializadas,

- q) “Voo de iniciação”: um “voo de iniciação” na aceção do artigo 2.º, n.º 9, do Regulamento (UE) n.º 965/2012,
- r) “Voo de competição”: um “voo de competição” na aceção do artigo 2.º, n.º 10, do Regulamento (UE) n.º 965/2012,
- s) “Demonstração aérea”: uma “demonstração aérea” na aceção do artigo 2.º, n.º 11, do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

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

(**) Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).»

3) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

- a) os n.ºs 1, 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«1. A aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea a), e dos componentes nelas instalados deve ser assegurada de acordo com o disposto no anexo I.

2. As entidades e o pessoal envolvidos na aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea a), e dos componentes nelas instalados, incluindo a manutenção, devem respeitar o disposto no anexo I e, se pertinente, nos artigos 4.º e 5.º.

3. Em derrogação do disposto no n.º 1, a aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea a), detentoras de uma licença de voo emitida em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, deve ser assegurada com base nas disposições específicas de aeronavegabilidade permanente que constam da licença.»

- b) é aditado o n.º 5, com a seguinte redação:

«5. A aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea b), e dos componentes nelas instalados deve ser assegurada de acordo com o disposto no anexo V-A.»

4) No artigo 4.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. As certificações das entidades de manutenção devem ser emitidas em conformidade com o disposto no anexo I, subparte F, ou no anexo II.»

5) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) ao n.º 2 é aditada a alínea c), com a seguinte redação:

«c) No caso das aeronaves matriculadas num país terceiro e contratadas em regime de locação sem tripulação por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 até 25 de agosto de 2017, os requisitos do anexo V-A.»;

b) é aditado o n.º 2-A, com a seguinte redação:

«2-A. Em derrogação do disposto no n.º 1, os requisitos aplicáveis às aeronaves utilizadas para operações comerciais especializadas e operações CAT diferentes das das transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, previstos no Regulamento (UE) n.º 965/2012, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) n.º 379/2014 da Comissão (*), aplicam-se a partir de 21 de abril de 2017.

Até essa data:

- O disposto no anexo I, ponto M.A.201, alínea f), aplica-se às aeronaves a motor complexas utilizadas por operadores aos quais um Estado-Membro exija serem titulares de certificação para operações comerciais, com exceção das transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, e às entidades de formação certificadas comerciais (ATO comerciais);
- O disposto no anexo I, ponto M.A.201, alínea h), aplica-se às aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas utilizadas por operadores aos quais um Estado-Membro exija serem titulares de certificação para operações comerciais, com exceção das transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, e às ATO comerciais;
- O disposto no anexo I, ponto M.A.306, alínea a), aplica-se às aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e às aeronaves utilizadas por operadores aos quais um Estado-Membro exija serem titulares de certificação para operações comerciais;
- O disposto no anexo I, ponto M.A.801, alínea c), aplica-se às aeronaves ELA1 não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 nem utilizadas por ATO comerciais;
- O disposto no anexo I, ponto M.A.803, alínea b), aplica-se a aeronaves a motor não complexas com MTOM igual ou inferior a 2 730 kg, planadores, motoplanadores e balões, não utilizados por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, nem por operadores aos quais um Estado-Membro exija serem titulares de certificação para operações comerciais, nem por ATO comerciais;
- O disposto no anexo I, ponto M.A.901, alínea g), aplica-se às aeronaves ELA1 não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, nem por operadores aos quais um Estado-Membro exija serem titulares de certificação para operações comerciais, nem por ATO comerciais.

(*) Regulamento (UE) n.º 379/2014 da Comissão, de 7 de abril de 2014, que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 123 de 24.4.2014, p. 1).».

6) O anexo I (parte M) é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

7) O anexo II (parte 145) é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

8) O anexo III (parte 66) é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento.

9) O texto constante do anexo IV do presente regulamento é inserido como anexo V-A (parte T).

Artigo 2.º

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 25 de agosto de 2016.

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

Feito em Bruxelas, em 16 de setembro de 2015.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

O anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 é alterado do seguinte modo:

1) O índice é alterado como segue:

- a) o título do ponto M.A.306 é substituído por «M.A.306 **Caderneta técnica da aeronave**»;
- b) o apêndice I é substituído por «Apêndice I — Contrato de gestão da aeronavegabilidade permanente»;

2) No ponto M.1, o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. No que diz respeito à aprovação de programas de manutenção:

- i) a autoridade designada pelo Estado-Membro de matrícula; ou
- ii) se tal for acordado com o Estado-Membro de matrícula antes da aprovação do programa de manutenção:
 - a) a autoridade designada pelo Estado em que o operador tem o seu estabelecimento principal ou o seu local de estabelecimento ou de residência, ou
 - b) a autoridade responsável pela supervisão da entidade que gere a aeronavegabilidade permanente da aeronave ou com a qual o proprietário celebrou um contrato limitado em conformidade com o ponto M.A.201, alínea i), ponto 3.»;

3) No ponto M.A.201, as alíneas d), e), f), g), h), i) e j) passam a ter a seguinte redação:

- «d) o piloto-comandante — ou, no caso das transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o operador — é responsável pela devida execução da inspeção antes do voo. Esta inspeção tem de ser realizada pelo piloto ou por outra pessoa qualificada, mas não necessariamente por uma entidade de manutenção certificada ou pelo pessoal de certificação previsto na parte 66;
- e) no caso de aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o operador é responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave e deve:
 - 1) assegurar que não é efetuado qualquer voo sem estarem satisfeitas as condições referidas na alínea a),
 - 2) ser certificado, no âmbito do seu certificado de operador aéreo, como entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente, nos termos do ponto M.A., subparte G (CAMO), em relação à aeronave que opera, e
 - 3) ser certificado em conformidade com a parte 145 ou celebrar um contrato, em conformidade com o ponto M.A.708, alínea c), com uma tal entidade;
- f) no caso de aeronaves a motor complexas utilizadas para operações comerciais especializadas ou CAT, com exceção das operações a cargo de transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 ou ATO comerciais, o operador deve assegurar que:
 - 1) não é efetuado qualquer voo sem estarem satisfeitas as condições referidas na alínea a),
 - 2) os trabalhos relacionados com a aeronavegabilidade permanente são executados por uma CAMO certificada. Se ele próprio não estiver certificado como CAMO, o operador deve celebrar um contrato escrito, em conformidade com o apêndice I, com uma tal entidade, e
 - 3) a CAMO referida em 2) foi certificada, em conformidade com a parte 145, para a manutenção de aeronaves e componentes nelas instalados ou celebrou um contrato, em conformidade com o ponto M.A.708, alínea c), com tais entidades;

- g) no caso de aeronaves a motor complexas não incluídas nas alíneas e) ou f), o proprietário deve assegurar que:
- 1) não é efetuado qualquer voo sem estarem satisfeitas as condições referidas na alínea a),
 - 2) os trabalhos relacionados com a aeronavegabilidade permanente são executados por uma CAMO certificada. Se ele próprio não estiver certificado como CAMO, o proprietário deve celebrar um contrato escrito com uma tal entidade em conformidade com o apêndice I, e
 - 3) a CAMO referida em 2) foi certificada, em conformidade com a parte 145, para a manutenção de aeronaves e componentes nelas instalados ou celebrou um contrato, em conformidade com o ponto M.A.708, alínea c), com tais entidades;
- h) no caso de aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas, utilizadas para operações comerciais especializadas, ou CAT, com exceção das operações por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 ou ATO comerciais, o operador deve assegurar que:
- 1) não é efetuado qualquer voo sem estarem satisfeitas as condições referidas na alínea a),
 - 2) os trabalhos relacionados com a aeronavegabilidade permanente são executados por uma CAMO certificada. Se ele próprio não estiver certificado como CAMO, o operador deve celebrar um contrato escrito, em conformidade com o apêndice I, com uma tal entidade, e
 - 3) a CAMO referida no ponto 2) foi certificada, em conformidade com a parte M, subparte F, ou com a parte 145, para a manutenção de aeronaves e componentes nelas instalados ou celebrou um contrato, em conformidade com o ponto M.A.708, alínea c), com tais entidades;
- i) no caso de aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas não incluídas nas alíneas e) ou h), ou utilizadas para “operações limitadas”, o proprietário é responsável por assegurar que não é efetuado qualquer voo sem estarem satisfeitas as condições referidas na alínea a). Para o efeito, o proprietário deve:
- 1) adjudicar a uma CAMO certificada os trabalhos relativos à aeronavegabilidade permanente, mediante um contrato por escrito em conformidade com o apêndice I, o qual transferirá para a CAMO contratada a responsabilidade pela realização desses trabalhos, ou:
 - 2) gerir a aeronavegabilidade permanente da aeronave sob sua própria responsabilidade, sem contratar uma CAMO certificada, ou
 - 3) gerir a aeronavegabilidade permanente da aeronave sob sua própria responsabilidade e celebrar um contrato limitado para o desenvolvimento do programa de manutenção e a respetiva aprovação em conformidade com o ponto M.A.302, com:
 - uma CAMO certificada; ou
 - no caso de aeronaves ELA2, uma entidade de manutenção certificada nos termos da parte 145 ou do ponto M.A., subparte F.
- Este contrato limitado transfere para a organização contratada a responsabilidade pelo desenvolvimento e, exceto no caso de o proprietário emitir uma declaração em conformidade com o ponto M.A.302, alínea h), pela aprovação do programa de manutenção;
- j) o proprietário/operador deve velar por que todas as pessoas autorizadas pela autoridade competente tenham acesso às suas instalações, aeronaves ou documentos relacionados com as suas atividades, incluindo eventuais atividades subcontratadas, para determinar a conformidade com a presente parte.»
- 4) O ponto M.A.301 é alterado do seguinte modo:
- a) o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. da retificação, em conformidade com os dados especificados no ponto M.A.304 e/ou no ponto M.A.401, conforme o caso, de qualquer deficiência ou dano que afete a segurança da operação, tendo em conta a lista de equipamento mínimo (MEL) e a lista de desvios de configuração, se for caso disso;»;

b) o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. para todas as aeronaves a motor complexas ou aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, da análise do nível de eficiência do programa de manutenção aprovado, especificado no ponto M.A.302;»;

c) o ponto 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. no caso de alterações e/ou inspeções não obrigatórias e para as aeronaves a motor complexas ou aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do estabelecimento de um modo de proceder;»;

5) O ponto M.A.302 é alterado do seguinte modo:

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

«c) se a aeronavegabilidade permanente da aeronave for gerida por uma entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente certificada em conformidade com a secção A, subparte G, do presente anexo (parte M) ou se houver um contrato limitado entre o proprietário e uma tal entidade nos termos do ponto M.A.201, alínea i), ponto 3, o programa de manutenção da aeronave e as suas alterações podem ser aprovados mediante um procedimento de aprovação indireta.

i) nesse caso, o procedimento de aprovação indireta deve ser estabelecido pela entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente no âmbito do manual de gestão da aeronavegabilidade permanente e deve ser aprovado pela autoridade competente responsável pela referida entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente,

ii) a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente não deve utilizar o procedimento de aprovação indireta quando não se encontre sob a supervisão do Estado-Membro de matrícula, salvo se existir um acordo nos termos do ponto M.1, n.º 4, alínea ii), que transfira a responsabilidade pela aprovação do programa de manutenção da aeronave para a autoridade competente responsável pela entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente.»;

b) a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) No caso das aeronaves a motor complexas, quando o programa de manutenção é baseado numa lógica de grupo director de manutenção ou na monitorização do estado de conservação, o programa de manutenção da aeronave deve incluir um programa de fiabilidade.»;

6) No ponto M.A.305, alínea b), o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Quando exigida no ponto M.A.306, a caderneta técnica do operador.»;

7) O ponto M.A.306 é alterado do seguinte modo:

a) o título passa a ter a seguinte redação:

«M.A.306 **Caderneta técnica da aeronave**»;

b) o alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) no caso de CAT, de operações comerciais especializadas e de operações de ATO comerciais, além de cumprir o prescrito no ponto M.A.305, o operador deve utilizar uma caderneta técnica para cada aeronave, contendo a seguinte informação:

1. dados sobre cada voo, que permitam garantir a segurança permanente do voo;

2. o certificado de aptidão da aeronave para serviço;
3. a declaração de manutenção em vigor, indicando o estado de manutenção da aeronave, bem como a próxima manutenção a realizar (programada ou não programada), podendo, no entanto, a autoridade competente autorizar que a declaração de manutenção seja conservada noutra local;
4. todas as retificações das deficiências por resolver, adiadas e que afetam a operação da aeronave; e
5. todas as instruções necessárias, para efeitos de orientação, sobre as disposições de apoio à manutenção.»;

8) O ponto M.A.402 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.402 **Execução de trabalhos de manutenção**

Com exceção do trabalho de manutenção realizado por uma entidade certificada em conformidade com o anexo II (parte 145), qualquer pessoa ou entidade que execute trabalhos de manutenção deve:

- a) possuir as qualificações necessárias para os trabalhos executados, conforme requerido pela presente parte;
- b) assegurar que o espaço onde é executada a manutenção está bem organizado e livre de sujidade ou contaminação;
- c) utilizar os métodos, técnicas, normas e instruções especificados nos dados de manutenção a que se refere o ponto M.A.401;
- d) utilizar as ferramentas, o equipamento e o material especificados nos dados de manutenção a que se refere o ponto M.A.401. Sempre que necessário, as ferramentas e o equipamento devem ser controlados e calibrados de acordo com uma norma oficialmente reconhecida;
- e) assegurar que os trabalhos de manutenção são executados de acordo com as restrições em matéria ambiental especificadas nos dados de manutenção a que se refere o ponto M.A.401;
- f) assegurar que são utilizadas instalações adequadas em caso de intempéries ou de manutenção prolongada;
- g) assegurar que o risco de erros múltiplos durante a manutenção e o risco de repetição de erros em trabalhos de manutenção idênticos são minimizados;
- h) assegurar a aplicação de um método de deteção de erros após a realização de qualquer trabalho de manutenção crítica; e
- i) uma vez concluídos os trabalhos de manutenção, efetuar uma verificação geral para assegurar que nenhuma ferramenta, equipamento ou outra peça ou material estranho ficou na aeronave ou nos componentes da aeronave e que foram repostos todos os painéis de acesso desmontados para a manutenção.»;

9) No ponto M.A.403, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:

- «b) apenas o pessoal de certificação autorizado, mencionado nos pontos M.A.801, alínea b), ponto 1, M.A.801, alínea b), ponto 2, M.A.801, alínea c), M.A.801, alínea d), ou no anexo II (parte 145), pode determinar, utilizando os dados de manutenção previstos no ponto M.A.401, se uma deficiência detetada numa aeronave constitui um risco grave para a segurança de voo e, conseqüentemente, decidir quando deve ser tomada uma medida corretiva e de que tipo, antes da realização de novos voos, bem como o tipo de correção que pode ser adiado. Esta regra não se aplica, porém, quando o piloto ou o pessoal de certificação autorizado utilizar a MEL;
- c) as deficiências da aeronave que não constituam risco grave para a segurança de voo devem ser corrigidas o mais brevemente possível após a sua primeira deteção e dentro dos prazos especificados nos dados de manutenção ou na MEL.»;

10) No ponto MA.502, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) em derrogação do disposto na alínea a) e no ponto M.A.801, alínea b), ponto 2, o pessoal de certificação a que se refere o ponto M.A.801, alínea b), ponto 2 pode efetuar a manutenção de um componente instalado ou temporariamente desmontado de uma aeronave ELA1 utilizada por uma transportadora aérea diferente das licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, manutenção essa realizada em conformidade com os dados de manutenção do componente, com exceção de:

1. revisão de componentes que não sejam motores e hélices, e
2. revisão de motores e hélices de aeronaves que não sejam CS-VLA, CS-22 e LSA.

A manutenção de componentes efetuada em conformidade com a alínea d) não confere direito à emissão de um formulário 1 da AESA e está sujeita aos requisitos de aptidão da aeronave para serviço previstos no ponto M.A.801.»;

11) No ponto M.A.504, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) os componentes fora de serviço devem ser identificados e conservados num local seguro e sob o controlo de uma entidade de manutenção certificada até decisão sobre o estatuto futuro dos componentes em causa. Todavia, no que respeita às aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e às aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas, a pessoa ou entidade que declarou o componente fora de serviço pode transferir a sua custódia, depois de o ter identificado como fora de serviço, para o proprietário da aeronave, desde que essa transferência figure na caderneta da aeronave, do motor ou do componente.»;

12) O ponto M.A.601 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.601 **Âmbito de aplicação**

A presente subparte estabelece os requisitos que uma entidade deve satisfazer para poder emitir ou revalidar uma certificação de manutenção de aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas e de componentes nelas instalados, não utilizados por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008.»;

13) O ponto M.A.606 é alterado do seguinte modo:

A alínea g) passa a ter a seguinte redação:

«g) a entidade de manutenção deve dispor de pessoal de certificação em número suficiente para emitir os certificados de aptidão de aeronaves ou componentes de aeronaves para serviço, previstos nos pontos M.A.612 e M.A.613. Esse pessoal deve cumprir o disposto no artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 1321/2014»;

14) No ponto M.A.703, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) sem prejuízo do disposto na alínea a), para as transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, a certificação deve constituir parte integrante do certificado de operador aéreo emitido pela autoridade competente para a aeronave operada.»;

15) No ponto M.A.704, alínea a), o ponto 9 passa a ter a seguinte redação:

«9. a lista dos programas de manutenção de aeronaves aprovados ou, no caso de aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, a lista dos programas de manutenção “genéricos” e “de base”.»;

16) O ponto M.A.706 é alterado do seguinte modo:

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

«b) no caso de transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o administrador responsável mencionado na alínea a) é a pessoa que tem igualmente os poderes necessários para assegurar que todas as operações a cargo do operador podem ser financiadas e realizadas em conformidade com as normas exigidas para a emissão de certificados de operador aéreo.»;

b) a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) no caso de transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o administrador responsável deve nomear um responsável. Esta pessoa será responsável pelas atividades de gestão e supervisão da aeronavegabilidade permanente, em conformidade com a alínea c).»;

c) a alínea k) passa a ter a seguinte redação:

«k) para as aeronaves a motor complexas e para as aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, a entidade deve definir e controlar o nível de competências do pessoal envolvido na gestão da aeronavegabilidade permanente, na avaliação da aeronavegabilidade e/ou em auditorias de qualidade, de acordo com um procedimento e um nível estabelecidos pela autoridade competente;»;

17) O ponto M.A.707 é alterado do seguinte modo:

A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) para poderem efetuar avaliações dos requisitos de aeronavegabilidade e, se aplicável, emitir licenças de voo, as entidades certificadas para fins de gestão da aeronavegabilidade permanente devem dispor do pessoal de avaliação adequado para emitir os certificados de avaliação da aeronavegabilidade ou as recomendações a que se refere a secção A, subparte I, e, se aplicável, emitir licenças de voo em conformidade com o ponto M.A.711, alínea c):

1. Para as aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e as aeronaves com MTOM superior a 2 730 kg, com exceção dos balões, esse pessoal deve possuir:

- a) experiência mínima de cinco anos no domínio da aeronavegabilidade permanente; e
- b) licença adequada em conformidade com o anexo III (parte 66) ou diploma em aeronáutica ou outro título nacional equivalente; e
- c) formação oficial em manutenção aeronáutica; e
- d) um cargo dentro da entidade certificada, com grau de responsabilidade adequado.
- e) Não obstante o disposto nas alíneas a) a d), o requisito mencionado no ponto M.A.707, alínea a), ponto 1b, pode ser substituído por cinco anos de experiência no domínio da aeronavegabilidade permanente, para além da experiência já exigida no ponto M.A.707, alínea a), ponto 1a.

2. No caso das aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 com MTOM igual ou inferior a 2 730 kg, assim como no caso dos balões, esse pessoal deve possuir:

- a) experiência mínima de três anos no domínio da aeronavegabilidade permanente; e
- b) licença adequada em conformidade com o anexo III (parte 66) ou diploma em aeronáutica ou outro título nacional equivalente; e
- c) uma formação apropriada em manutenção aeronáutica; e
- d) um cargo dentro da entidade certificada, com um grau de responsabilidade adequado;
- e) Sem prejuízo do disposto nas alíneas a) a d), o requisito mencionado no ponto M.A.707, alínea a), ponto 2b, pode ser substituído por quatro anos de experiência no domínio da aeronavegabilidade permanente, para além da experiência já exigida no ponto M.A.707, alínea a), ponto 2a.»;

18) O ponto M.A.708 é alterado do seguinte modo:

a) na alínea b), o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. apresentar o programa de manutenção aeronáutica e as suas alterações à autoridade competente, para fins de aprovação, salvo se estiver abrangido por um procedimento de aprovação indireta em conformidade com o ponto M.A.302, alínea c), e, em relação às aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, fornecer uma cópia do programa ao proprietário ou ao operador responsável, em conformidade com o ponto M.A.201;»;

b) a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) no caso de aeronaves a motor complexas, aeronaves utilizadas para CAT ou aeronaves utilizadas para operações comerciais especializadas ou operações de ATO comerciais, se a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente não for devidamente certificada nos termos da parte 145 ou da parte M.A., subparte F, a entidade deve, em concertação com o operador, celebrar um contrato de manutenção, por escrito, com uma entidade certificada nos termos da parte 145 ou da parte M.A., subparte F, ou com outro operador, pormenorizando as funções especificadas nos pontos M.A.301-2, M.A.301-3, M.A.301-5 e M.A.301-6, garantindo que todos os trabalhos de manutenção são, em última instância, executados por uma entidade certificada nos termos da parte 145 ou da parte M.A., subparte F, e definindo o apoio às funções de qualidade do ponto M.A.712, alínea b).»;

c) é aditada a alínea d), com a seguinte redação:

«d) não obstante o disposto na alínea c), o contrato pode assumir a forma de ordens de serviço individuais dirigidas à entidade de manutenção certificada nos termos da parte 145 ou da parte M.A., subparte F, no caso de:

1. aeronaves que exijam operações de manutenção de linha não programadas,
2. manutenção de componentes, incluindo motores.»;

19) No ponto M.A.709, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) no caso das aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente certificada pode desenvolver programas de manutenção “de base” e/ou “genéricos” a fim de permitir a certificação inicial e/ou o prolongamento do âmbito da certificação mesmo na ausência dos contratos referidos no apêndice I do presente anexo (parte M). Esses programas de manutenção “de base” e/ou “genéricos” não excluem, contudo, a necessidade de elaborar um programa de manutenção aeronáutica adequado, em conformidade com o ponto M.A.302 e em tempo útil, antes que possam exercer-se as prerrogativas referidas no ponto M.A.711.»;

20) No ponto M.A.711, alínea a), os pontos 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

- «1. gerir a aeronavegabilidade permanente das aeronaves, com exceção das utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, conforme constam do título de certificação.
2. gerir a aeronavegabilidade permanente das aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, conforme constam do título de certificação e do certificado de operador aéreo (COA).»;

21) No ponto M.A.712, as alíneas e) e f) passam a ter a seguinte redação:

- «e) no caso de transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o sistema de qualidade definido no ponto M.A., subparte G, deve constituir parte integrante do sistema de qualidade do operador;
- f) no caso de uma entidade de pequena dimensão que não gere a aeronavegabilidade permanente de aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o sistema de qualidade pode ser substituído por revisões periódicas da estrutura da entidade, mediante aprovação da autoridade competente, exceto se a entidade emitir certificados de avaliação da aeronavegabilidade para aeronaves com MTOM superior a 2 730 kg que não sejam balões. Caso não exista sistema de qualidade, a entidade não pode adjudicar trabalhos de gestão da aeronavegabilidade permanente a outras partes.»;

22) No ponto M.A.801, as alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redação:

«c) em derrogação do disposto no ponto M.A.801, alínea b), ponto 2, no que respeita às aeronaves ELA1 não utilizadas em CAT, em operações comerciais especializadas ou em operações de ATO comerciais, os trabalhos de manutenção complexos especificados no apêndice VII podem ser certificados pelo pessoal de certificação a que se refere o ponto M.A.801, alínea b), ponto 2;

d) em derrogação do disposto no ponto M.A.801, alínea b), no caso de situações imprevistas em que a aeronave esteja imobilizada num local onde não esteja presente qualquer entidade de manutenção devidamente certificada nos termos do presente anexo ou do anexo II (parte 145), nem pessoal de certificação apropriado, o proprietário pode autorizar qualquer pessoa, que possua uma experiência mínima adequada de três anos em manutenção e as qualificações devidas, a efetuar a manutenção em conformidade com as normas estabelecidas na subparte D do presente anexo e certificar a aeronave como apta para o serviço. Nesse caso, o proprietário deve:

1. obter e manter nos registos da aeronave todos os dados referentes aos trabalhos executados e às qualificações da pessoa que emitiu a certificação; e
2. garantir que os trabalhos de manutenção realizados nessas condições são sujeitos a nova verificação e certificados em termos de aptidão para serviço por uma pessoa devidamente certificada a que se refere o ponto M.A.801, alínea b), ou uma entidade certificada nos termos da secção A, subparte F, do presente anexo (parte M) ou do anexo II (parte 145), com a maior brevidade possível e no prazo máximo de 7 dias; e
3. notificar a entidade responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave, quando contratada em conformidade com o ponto M.A.201, alínea i), ou a autoridade competente na ausência de um contrato dessa natureza, no prazo de 7 dias a contar da data de emissão da autorização de certificação.»;

23) No ponto M.A.803, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) no caso de aeronaves a motor não complexas com MTOM igual ou inferior a 2 730 kg, planadores, motoplanoadores ou balões que não sejam utilizados em CAT, em operações comerciais especializadas ou em operações de ATO comerciais, o piloto-proprietário pode emitir um certificado de aptidão para serviço após uma operação de manutenção limitada que ele próprio execute, em conformidade com o apêndice VIII.»;

24) O ponto M.A.901 é alterado do seguinte modo:

a) as alíneas c), d) e e) passam a ter a seguinte redação:

«c) no caso das aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e das aeronaves com MTOM superior a 2 730 kg, com exceção dos balões, que se encontrem num ambiente controlado, a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave referida na alínea b) pode, se estiver devidamente certificada para o efeito e mediante cumprimento do disposto na alínea k):

1. emitir um certificado de avaliação da aeronavegabilidade, em conformidade com o ponto M.A.710; e
2. no caso dos certificados de avaliação da aeronavegabilidade por si emitidos, se a aeronave tiver permanecido num ambiente controlado, prorrogar duas vezes o prazo de validade do certificado de avaliação da aeronavegabilidade, por um período de um ano de cada vez.

d) no caso das aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e das aeronaves com MTOM superior a 2 730 kg, com exceção dos balões,

i) que não se encontrem num ambiente controlado, ou

ii) cuja aeronavegabilidade permanente seja gerida por uma entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente não detentora da prerrogativa de efetuar avaliações da aeronavegabilidade,

o certificado de avaliação da aeronavegabilidade deve ser emitido pela autoridade competente, após avaliação satisfatória com base numa recomendação da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente devidamente certificada em conformidade com a secção A, subparte G, do presente anexo (parte M) enviada juntamente com o requerimento do proprietário ou operador. Essa recomendação deve ser formulada com base numa avaliação da aeronavegabilidade efetuada em conformidade com o ponto M.A.710.

e) no caso das aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 com MTOM igual ou inferior a 2 730 kg, bem como dos balões, qualquer entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente certificada em conformidade com a secção A, subparte G, do presente anexo (parte M) e nomeada pelo proprietário ou operador pode, desde que devidamente certificada e mediante cumprimento da alínea k):

1. emitir o certificado de avaliação da aeronavegabilidade, em conformidade com o ponto M.A.710; e
2. no caso dos certificados de avaliação da aeronavegabilidade por si emitidos e se a aeronave permanecer num ambiente controlado sob a sua gestão, prorrogar duas vezes o prazo de validade do certificado de avaliação da aeronavegabilidade, por um período de um ano de cada vez.»;

b) a alínea g) passa a ter a seguinte redação:

«g) Em derrogação do disposto no ponto M.A.901, alínea e), e no ponto M.A.901, alínea i), ponto 2, no caso de aeronaves ELA1 não utilizadas em CAT, em operações comerciais especializadas ou em operações de ATO comerciais, o certificado de avaliação da aeronavegabilidade pode também ser emitido pela autoridade competente, após avaliação satisfatória, com base numa recomendação de pessoal de certificação formalmente certificado pela autoridade competente e que satisfaça o disposto no anexo III (parte 66) e no ponto M.A.707(a)2(a), enviada juntamente com o requerimento do proprietário ou operador. Essa recomendação deve ter por base uma avaliação da aeronavegabilidade efetuada em conformidade com o ponto M.A.710 e não pode ser formulada mais de dois anos consecutivos.»;

25) No ponto M.B.105, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) por forma a contribuir para a melhoria da segurança aérea, as autoridades competentes devem participar num intercâmbio mútuo de todas as informações necessárias, em conformidade com o artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008.»;

26) Os pontos M.B.303 e M.B.304 passam a ter a seguinte redação:

«M.B.303 **Monitorização da aeronavegabilidade permanente da aeronave**

- a) a autoridade competente deve criar um programa de fiscalização, segundo uma abordagem baseada no risco, com vista a monitorizar o estado de aeronavegabilidade da frota de aeronaves inscrita no seu registo;
- b) o programa de fiscalização deve incluir fiscalizações de amostras de produtos das aeronaves e abranger todos os aspetos dos principais elementos de risco para a aeronavegabilidade;
- c) a fiscalização de produtos deve fornecer uma amostra dos padrões de aeronavegabilidade alcançados, com base nos requisitos aplicáveis, e identificar todas as constatações;
- d) as constatações identificadas devem ser classificadas em função do prescrito na presente parte e confirmadas, por escrito, à pessoa ou entidade responsável, de acordo com o ponto M.A.201. A autoridade competente deve estabelecer um processo para analisar as constatações em função da sua relevância para a segurança;
- e) a autoridade competente deve registar todas as constatações e medidas de encerramento;
- f) se, no decurso de ações de fiscalização da aeronave, for constatada a não-conformidade com a presente parte ou com qualquer outra parte, a constatação será tratada de acordo com o estabelecido na parte pertinente;
- g) se tal for exigido para assegurar a adoção das medidas de execução adequadas, a autoridade competente deve proceder ao intercâmbio de informações com outras autoridades competentes sobre os casos de não-conformidade detetados de acordo com a alínea f).

M.B.304 **Cancelamento e suspensão**

A autoridade competente deve:

- a) suspender um certificado de avaliação da aeronavegabilidade, com justa causa, em caso de potencial ameaça à segurança; ou
- b) suspender ou cancelar um certificado de avaliação da aeronavegabilidade nos termos do ponto M.B.903, ponto 1.»;

27) No ponto M.B.701, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- «a) no caso de transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, a autoridade competente deve receber, para efeitos de aprovação, além do primeiro requerimento para a emissão de um certificado de operador aéreo e, se for caso disso, quaisquer variantes solicitadas para cada tipo de aeronave a operar:
1. o manual de gestão da aeronavegabilidade permanente;
 2. os programas do operador respeitantes à manutenção da aeronave;
 3. a caderneta técnica da aeronave;
 4. se for caso disso, as especificações técnicas dos contratos de manutenção celebrados entre a CAMO e a entidade de manutenção certificada nos termos da parte 145.»;

28) No ponto M.B.703, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

- «d) no caso de transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, as informações contidas no formulário 14 da AESA serão incluídas no certificado de operador aéreo.»;

29) No ponto M.B.902, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

- «b) para a realização das avaliações da aeronavegabilidade, a autoridade competente deve dispor de pessoal qualificado para o exercício dessa função.

1. No caso das aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e das aeronaves com MTOM superior a 2 730 kg, com exceção dos balões, esse pessoal deve possuir:

- a) experiência mínima de cinco anos no domínio da aeronavegabilidade permanente; e
- b) licença adequada, em conformidade com o anexo III (parte 66), qualificação de pessoal de manutenção reconhecida a nível nacional e adequada para a categoria da aeronave (nos casos em que o artigo 5.º, n.º 6, remeta para a regulamentação nacional), diploma em aeronáutica ou outro título equivalente; e
- c) formação oficial em manutenção aeronáutica; e
- d) possuir um cargo com responsabilidades adequadas.

Sem prejuízo do disposto nas alíneas a) a d), o requisito mencionado no ponto M.B.902, alínea b), ponto 1b, pode ser substituído por cinco anos de experiência no domínio da aeronavegabilidade permanente, para além da experiência já exigida no ponto M.B.902, alínea b), ponto 1a.

2. No caso das aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 com MTOM igual ou inferior a 2 730 kg, assim como no caso dos balões, esse pessoal deve possuir:

- a) experiência mínima de três anos no domínio da aeronavegabilidade permanente; e
- b) licença adequada, em conformidade com o anexo III (parte 66), qualificação de pessoal de manutenção reconhecida a nível nacional e adequada para a categoria da aeronave (nos casos em que o artigo 5.º, n.º 6, remeta para a regulamentação nacional), diploma em aeronáutica ou outro título equivalente; e
- c) uma formação apropriada em manutenção aeronáutica; e
- d) possuir um cargo com responsabilidades adequadas.

Sem prejuízo do disposto nas alíneas a) a d), o requisito mencionado no ponto M.B.902, alínea b), ponto 2b, pode ser substituído por quatro anos de experiência no domínio da aeronavegabilidade permanente, para além da experiência já exigida no ponto M.B.902, alínea b), ponto 2a.»;

30) O apêndice I passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice I

Contrato de gestão da aeronavegabilidade permanente

1. Se celebrar, nos termos do ponto M.A.201, com uma entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente, certificada nos termos da parte M, subparte G (CAMO), um contrato de execução de trabalhos de gestão da aeronavegabilidade permanente, o proprietário/operador deve enviar um exemplar do contrato à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula, a pedido desta, logo que o contrato esteja assinado por ambas as partes.
2. O contrato deve cumprir o prescrito na parte M e estabelecer as obrigações dos signatários no que respeita à aeronavegabilidade permanente da aeronave.
3. Deve mencionar, no mínimo, os seguintes elementos:
 - matrícula da aeronave;
 - tipo de aeronave;
 - número de série da aeronave;
 - nome do proprietário ou do locatário oficial da aeronave ou dados relativos à empresa, incluindo endereço;
 - dados sobre a CAMO, incluindo endereço;
 - tipo de operação.

4. O contrato deve incluir a seguinte declaração:

“O proprietário/operador confia à CAMO a gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave, a elaboração de um programa de manutenção a aprovar pela autoridade competente, conforme circunstanciado em M.1, e a organização da manutenção da aeronave em conformidade com esse programa de manutenção.

Nos termos do presente contrato, os signatários comprometem-se ambos a cumprir as respetivas obrigações definidas no seu âmbito.

O proprietário/operador declara que, tanto quanto é do seu conhecimento, todas as informações prestadas à CAMO no que respeita à aeronavegabilidade permanente da aeronave são e permanecerão exatas e que não serão introduzidas na aeronave modificações sem o aval prévio da CAMO.

O presente contrato será considerado nulo, em caso de incumprimento das suas disposições por qualquer uma das partes contratantes. Em tal eventualidade, o proprietário/operador assume inteira responsabilidade por todos os trabalhos relacionados com a aeronavegabilidade permanente da aeronave e o proprietário compromete-se a informar as autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula da aeronave num prazo de duas semanas.”

5. Se um proprietário/operador celebrar um contrato com uma CAMO, nos termos do ponto M.A.201, as obrigações de cada uma das partes serão repartidas da seguinte forma:

5.1. Obrigações da CAMO

1. assegurar que o tipo de aeronave visado se encontra especificado no âmbito da sua certificação;
2. respeitar os requisitos a seguir indicados para assegurar a aeronavegabilidade permanente da aeronave:
 - a) elaborar um programa de manutenção para a aeronave, incluindo qualquer sistema de fiabilidade, se for o caso;
 - b) identificar os trabalhos (do programa de manutenção) que podem ser efetuados pelo piloto-proprietário em conformidade com o ponto M.A.803, alínea c);
 - c) gerir o processo de aprovação do programa de manutenção da aeronave;

- d) uma vez aprovado, fornecer ao proprietário/operador uma cópia do programa de manutenção da aeronave;
 - e) organizar uma inspeção de transição com o programa prévio de manutenção da aeronave;
 - f) assegurar que toda a manutenção é efetuada por uma entidade de manutenção certificada;
 - g) assegurar que são aplicadas todas as diretivas de aeronavegabilidade aplicáveis;
 - h) assegurar que todas as deficiências detetadas durante operações de manutenção programadas ou avaliações de aeronavegabilidade, bem como as deficiências comunicadas pelo proprietário, são corrigidas por uma entidade de manutenção certificada, coordenar a manutenção programada, a aplicação das diretivas de aeronavegabilidade, a substituição de peças com vida útil limitada e os requisitos de inspeção de componentes;
 - i) informar o proprietário sempre que a aeronave deva ser confiada a uma entidade de manutenção certificada;
 - j) gerir todos os registos técnicos;
 - k) arquivar todos os registos técnicos;
3. gerir o processo de aprovação prévia de qualquer modificação de uma aeronave, em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
 4. gerir o processo de aprovação prévia de qualquer reparação de uma aeronave, em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
 5. informar a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula sempre que a aeronave não seja apresentada pelo proprietário à entidade de manutenção certificada, conforme solicitado pela entidade certificada;
 6. informar a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula sempre que o presente contrato não for respeitado;
 7. assegurar que a avaliação da aeronavegabilidade da aeronave é efetuada sempre que necessário e que o certificado de avaliação da aeronavegabilidade é emitido ou uma recomendação é enviada à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula;
 8. enviar à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula, no prazo de dez dias, uma cópia do certificado de avaliação da aeronavegabilidade emitido ou renovado;
 9. comunicar todas as ocorrências, em conformidade com o previsto na regulamentação aplicável;
 10. notificar à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula qualquer denúncia do presente contrato por uma das partes.

5.2. Obrigações do proprietário/operador:

1. conhecer de forma genérica o programa de manutenção aprovado;
2. conhecer de forma genérica os requisitos do presente anexo (parte M);
3. apresentar a aeronave à entidade de manutenção certificada, conforme o acordado com a CAMO, nos prazos por esta definidos;
4. não modificar a aeronave sem consulta prévia da CAMO;
5. informar a CAMO de todos os trabalhos de manutenção executados excecionalmente sem o conhecimento e o controlo da CAMO;
6. comunicar à CAMO, mediante indicação na caderneta, todas as deficiências detetadas durante as operações;
7. notificar à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula qualquer denúncia do presente contrato por uma das partes;

8. informar a CAMO e a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula da eventual venda da aeronave;
 9. comunicar todas as ocorrências, em conformidade com o previsto na regulamentação aplicável;
 10. informar regularmente a CAMO das horas de voo da aeronave e de quaisquer outros dados de utilização, conforme acordado com a CAMO;
 11. introduzir o certificado de aptidão para serviço nas cadernetas, conforme mencionado no ponto M.A.803, alínea d), na sequência de manutenção efetuada pelo piloto-proprietário sem ultrapassar os limites da lista de trabalhos de manutenção declarada no programa de manutenção aprovado, conforme definido no ponto M.A.803, alínea c);
 12. informar a CAMO, no prazo máximo de 30 dias a contar da conclusão, de qualquer trabalho de manutenção pelo piloto-proprietário, em conformidade com o ponto M.A.305, alínea a).»;
- 31) O apêndice VI passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice VI

**Certificação da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente a que se refere o anexo I
(parte M), subparte G**

[ESTADO-MEMBRO (*)]

Membro da União Europeia (**)

ENTIDADE DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE**TÍTULO DE CERTIFICAÇÃO**

Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*)].MG.XXXX (ref. COA XX.XXXX)

Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, presentemente em vigor, e sob reserva da condição abaixo especificada, [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)] certifica:

[NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

como entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente, em conformidade com a secção A, subparte G, do anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, certificada para gerir a aeronavegabilidade permanente das aeronaves que constam da lista do plano de certificação em anexo, bem como, quando estipulado, para emitir recomendações e certificados de avaliação da aeronavegabilidade, após realização de uma avaliação da aeronavegabilidade, tal como especificado no ponto M.A.710 do anexo I (parte M), e, quando estipulado, para emitir licenças de voo como especificado no ponto M.A.711, alínea c), do anexo I (parte M) do mesmo regulamento.

CONDIÇÕES

1. A presente certificação está limitada ao âmbito da certificação especificado no manual de gestão da aeronavegabilidade permanente aprovado, a que se refere a secção A, subparte G, do anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
2. A presente certificação exige o cumprimento dos procedimentos do manual de gestão da aeronavegabilidade permanente aprovado especificados no anexo I (parte M) e, quando aplicável, no anexo V-A (parte T) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
3. A presente certificação é válida enquanto a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente certificada cumprir o disposto no anexo I (parte M) e, quando aplicável, no anexo V-A (parte T) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
4. No caso de a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente contratar os serviços de uma ou várias entidades ao abrigo do seu sistema de qualidade, a presente certificação permanece válida desde que as entidades em questão satisfaçam as obrigações contratuais aplicáveis.
5. Sem prejuízo das condições 1 a 4 atrás apresentadas, a presente certificação permanece válida por tempo ilimitado, exceto se tiver sido previamente renunciada, substituída, suspensa ou cancelada.

Caso o presente formulário também seja utilizado para transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, deve ser acrescentado à referência o número do Certificado de Operador Aéreo (COA), além do número-padrão, e a condição 5 deve ser substituída pelas seguintes condições suplementares:

6. A presente certificação não constitui uma autorização para explorar os tipos de aeronaves especificados no n.º 1. A autorização para operar a aeronave é o COA.
7. A cessação, suspensão ou cancelamento do COA implica a anulação automática da presente certificação em relação às matrículas de aeronaves especificadas no COA, salvo indicação explícita em contrário da autoridade competente.
8. Sem prejuízo das condições atrás apresentadas, a presente certificação permanece válida por tempo ilimitado, exceto se tiver sido previamente renunciada, substituída, suspensa ou cancelada.

Data da primeira emissão:

Assinatura:

Data da presente revisão: Revisão n.º:

Pela autoridade competente: [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)]

Página 1 de 2

ENTIDADE DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE**PLANO DE CERTIFICAÇÃO**

Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*)].MG.XXXX

(ref. COA XX.XXXX)

Organização: [NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

Tipo/série/grupo da aeronave	Avaliação da aeronavegabilidade autorizada	Licenças de voo autorizadas	Entidades que trabalham ao abrigo de um sistema de qualidade
	[SIM/NÃO] (***)	[SIM/NÃO] (***)	
	[SIM/NÃO] (***)	[SIM/NÃO] (***)	
	[SIM/NÃO] (***)	[SIM/NÃO] (***)	
	[SIM/NÃO] (***)	[SIM/NÃO] (***)	

O presente plano de certificação limita-se ao especificado na secção relativa ao âmbito de certificação do manual de gestão da aeronavegabilidade permanente aprovado

Referência do manual de gestão da aeronavegabilidade permanente:

Data da primeira emissão:

Assinatura:

Data da presente revisão: Revisão n.º :

Pela autoridade competente: [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)]

Formulário 14 da AESA, versão 4

(*) ou AESA, se for ela a autoridade competente

(**) Riscar, no caso de país terceiro ou da AESA

(***) Riscar, se a organização não for certificada.»

- 32) No apêndice VIII: Manutenção limitada efetuada pelo piloto-proprietário, alínea b), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. sejam trabalhos de manutenção crítica».

ANEXO II

O anexo II (parte 145) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 é alterado do seguinte modo:

1) O índice é alterado do seguinte modo:

a) é aditado o ponto 145.A.48, com a seguinte redação:

«145.A.48 **Execução de trabalhos de manutenção**»;

2) No ponto 145.A.30, as alíneas h) e i) passam a ter a seguinte redação:

«h) salvo disposição em contrário na alínea j), as entidades de manutenção de aeronaves devem:

1. no caso de operações de manutenção de base de aeronaves a motor complexas, possuir pessoal de certificação da categoria C devidamente qualificado para tipos de aeronave específicos, em conformidade com o disposto na parte 66 e no ponto 145.A.35. A entidade deve dispor ainda de pessoal em número suficiente das categorias B1 ou B2, consoante o caso, devidamente qualificado para tipos de aeronaves específicos, em conformidade com as disposições da parte 66 e do ponto 145.A.35, para auxiliar o pessoal de certificação da categoria C.

i) O pessoal de apoio das categorias B1 e B2 deve certificar-se de que todos os trabalhos ou inspeções relevantes foram efetuados de acordo com os requisitos exigidos antes de o pessoal de certificação da categoria C emitir o certificado de aptidão para serviço,

ii) A entidade deve manter um registo do pessoal de apoio das categorias B1 e B2 envolvido,

iii) O pessoal de certificação da categoria C deve certificar-se de que os requisitos da subalínea i) foram cumpridos e de que todos os trabalhos solicitados pelo cliente foram realizados no decurso da verificação específica da manutenção de base ou durante o conjunto de trabalhos e deve ainda avaliar as consequências decorrentes da não-realização de qualquer trabalho, a fim de exigir que o mesmo seja realizado ou adiado, mediante decisão conjunta com o operador, até outro procedimento de verificação ou prazo-limite a especificar.

2. no caso de operações de manutenção de base de aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas, possuir:

i) pessoal de certificação devidamente qualificado para as categorias B1, B2 ou B3, consoante o caso, em conformidade com o disposto no anexo III (parte 66) e no ponto 145.A.35, ou

ii) pessoal de certificação devidamente qualificado para a categoria C, assistido por pessoal de apoio que corresponda à definição constante do ponto 145.A.35, alínea a), subalínea i).

i) o pessoal de certificação de componentes deve cumprir o disposto no artigo 5.º, n.º 6, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014»;

3) É aditado o ponto 145.A.48, com a seguinte redação:

«145.A.48 **Execução de trabalhos de manutenção**

A entidade deve estabelecer procedimentos para garantir que:

a) uma vez concluídos os trabalhos de manutenção, é efetuada uma verificação geral para assegurar que nenhuma ferramenta, equipamento ou outra peça ou material estranho ficou na aeronave ou nos componentes da aeronave e que foram repostos todos os painéis de acesso desmontados para a manutenção;

b) é aplicado um método de deteção de erros após a realização de qualquer trabalho de manutenção crítica;

c) o risco de erros múltiplos durante a manutenção e o risco de repetição de erros em trabalhos de manutenção idênticos são minimizados; e

d) os danos são avaliados e as modificações e reparações são executadas com base nos dados especificados no ponto M.A.304.»;

4) No ponto 145.A.65, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) a entidade deve estabelecer procedimentos aceites pela autoridade competente, que tenham em conta os fatores e o desempenho humanos, a fim de assegurar boas práticas de manutenção e o cumprimento dos requisitos aplicáveis estabelecidos nos pontos 145.A.25 a 145.A.95. Os procedimentos referidos nesta alínea devem:

1. assegurar a emissão clara de uma ordem de serviço ou de um contrato entre a entidade que solicita a manutenção e a entidade que a presta, a fim de definir com clareza os trabalhos de manutenção a executar, de modo a que as aeronaves e os componentes possam ser considerados aptos para serviço, em conformidade com o ponto 145.A.50, e
 2. abranger todos os aspetos das operações de manutenção, incluindo a prestação e o controlo de serviços especializados, bem como estabelecer as normas de trabalho pelas quais a entidade tenciona reger-se.».
-

ANEXO III

O anexo III (parte 66) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 é alterado do seguinte modo:

1) No ponto 66.A.30, alínea a), os pontos 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«3. Para a categoria C, relativamente a aeronaves a motor complexas:

- i) três anos de experiência a exercer as prerrogativas das categorias B1.1, B1.3 ou B2 em aeronaves a motor complexas, ou como pessoal de apoio conforme definido no ponto 145.A.35, ou ambas as funções; ou
- ii) cinco anos de experiência a exercer as prerrogativas das categorias B1.2 ou B1.4 em aeronaves a motor complexas, ou como pessoal de apoio conforme definido no ponto 145.A.35, ou ambas as funções;

4. Para a categoria C, relativamente a aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas: três anos de experiência a exercer as prerrogativas das categorias B1 ou B2 em aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas, ou como pessoal de apoio conforme definido no ponto 145.A.35, ou ambas as funções;»;

2) No ponto 66.A.70, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Em derrogação da alínea c), tratando-se de aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, diferentes das aeronaves a motor complexas, a licença de manutenção aeronáutica deve conter restrições nos termos do ponto 66.A.50, a fim de assegurar que as prerrogativas do pessoal de certificação válidas no Estado-Membro anteriormente à data de entrada em vigor do presente regulamento e as prerrogativas associadas à licença de manutenção aeronáutica convertida, nos termos da parte 66, são as mesmas.».

3) O apêndice V passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice V

Formulário de requerimento – formulário 19 da AESA:

REQUERIMENTO DE EMISSÃO INICIAL/ALTERAÇÃO/REVALIDAÇÃO DA LICENÇA DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA (AML) PREVISTA NA PARTE 66	FORMULÁRIO 19 DA AESA																																																									
<p>DADOS DO REQUERENTE:</p> <p>Nome:</p> <p>Endereço:</p> <p>Nacionalidade: Data e local de nascimento:</p>																																																										
<p>DADOS RELATIVOS À AML PREVISTA NA PARTE 66 (se aplicável):</p> <p>Licença n.º: Data de emissão:</p>																																																										
<p>DADOS DO EMPREGADOR:</p> <p>Nome:</p> <p>Endereço:</p> <p>Referência do certificado da entidade de manutenção:</p> <p>Tel. Fax:</p>																																																										
<p>REQUERIMENTO PARA: (assinalar as casas pertinentes)</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">AML inicial <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 33%;">Alteração da AML <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 33%;">Renovação da AML <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Qualificação</td> <td style="text-align: center;">A</td> <td style="text-align: center;">B1</td> <td style="text-align: center;">B2</td> <td style="text-align: center;">B3</td> <td style="text-align: center;">C</td> </tr> <tr> <td>Avião, turbina</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Avião, pistão</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Helicóptero, turbina</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Helicóptero, pistão</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sistemas aviônicos</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Aviões não pressurizados com massa máxima à decolagem igual ou inferior a 2 t e com motor de pistão</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Aeronaves a motor complexas</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table> <p>Averbamento de tipo/averbamento de qualificação/levantamento de restrições (se aplicável):</p>		AML inicial <input type="checkbox"/>	Alteração da AML <input type="checkbox"/>	Renovação da AML <input type="checkbox"/>	Qualificação	A	B1	B2	B3	C	Avião, turbina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				Avião, pistão	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				Helicóptero, turbina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				Helicóptero, pistão	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				Sistemas aviônicos			<input type="checkbox"/>			Aviões não pressurizados com massa máxima à decolagem igual ou inferior a 2 t e com motor de pistão				<input type="checkbox"/>		Aeronaves a motor complexas					<input type="checkbox"/>	Aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas					<input type="checkbox"/>
AML inicial <input type="checkbox"/>	Alteração da AML <input type="checkbox"/>	Renovação da AML <input type="checkbox"/>																																																								
Qualificação	A	B1	B2	B3	C																																																					
Avião, turbina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																								
Avião, pistão	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																								
Helicóptero, turbina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																								
Helicóptero, pistão	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																								
Sistemas aviônicos			<input type="checkbox"/>																																																							
Aviões não pressurizados com massa máxima à decolagem igual ou inferior a 2 t e com motor de pistão				<input type="checkbox"/>																																																						
Aeronaves a motor complexas					<input type="checkbox"/>																																																					
Aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas					<input type="checkbox"/>																																																					
<p>Solicito a emissão inicial/alteração/revalidação da AML prevista na parte 66 como acima indicado e confirmo que as informações contidas no presente formulário eram corretas à data do requerimento.</p> <p>Confirmo que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Não sou titular de nenhuma AML prevista na parte 66 emitida noutro Estado-Membro, 2. Não solicitei nenhuma AML prevista na parte 66 noutro Estado-Membro e 3. Nunca fui titular de uma AML prevista na parte 66 emitida noutro Estado-Membro que tenha sido cancelada ou suspensa em qualquer outro Estado-Membro. <p>Estou também ciente de que o fornecimento de informações incorretas pode retirar-me a titularidade da AML prevista na parte 66.</p> <p>Assinatura: Nome: Data:</p>																																																										

Solicito os seguintes créditos (se aplicável):

.....

.....

.....

Créditos de experiência por formação nos termos da parte 147

.....

.....

.....

Créditos de exame por certificados de exame de nível equivalente

.....

.....

.....

Anexar todos os certificados relevantes

Recomendação (se aplicável): Certifica-se por este meio que o requerente cumpriu todos os requisitos relevantes em matéria de conhecimentos e experiência de manutenção previstos na parte 66 e recomenda-se que a autoridade competente conceda ou aprove a AML prevista na parte 66.

Assinatura: Nome:

Funções: Data:

4) O apêndice VI passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice VI

Licença de manutenção aeronáutica a que se refere o anexo III (parte 66):

I.
UNIÃO EUROPEIA (*)
[ESTADO]
[NOME E LOGÓTIPO DA AUTORIDADE]

II.
Parte 66
LICENÇA DE MANUTENÇÃO
AERONÁUTICA

III.
Licença n.º [CÓDIGO DO ESTADO-
MEMBRO].66.[XXXX]

FORMULÁRIO 26 DA AESA – versão 4

IVa. Nome completo do titular:

IVb. Data e local de nascimento:

V. Endereço do titular:

VI. Nacionalidade do titular:

VII. Assinatura do titular:

III. Licença n.º :

VIII. CONDIÇÕES:

A presente licença deve ser assinada pelo titular e acompanhada de um documento de identidade ostentando a fotografia do mesmo.

O simples averbamento de qualquer categoria na(s) página(s) relativa(s) às CATEGORIAS, segundo a parte 66, não autoriza o titular a emitir certificados de aptidão para serviço referentes a uma aeronave.

A presente licença cumpre as finalidades do anexo 1 da ICAO quando tiver averbada uma qualificação de aeronave.

As prerrogativas do titular da presente licença estão definidas no Regulamento (UE) n.º 1321/2014, nomeadamente no seu anexo III (parte 66).

A presente licença permanece válida até à data especificada na página relativa às restrições, a menos que seja suspensa ou cancelada antes dessa data.

As prerrogativas conferidas pela presente licença só podem ser exercidas se o titular tiver tido, nos últimos dois anos, uma experiência de seis meses em manutenção, em conformidade com as prerrogativas concedidas nos termos da licença, ou tiver satisfeito as condições necessárias para a concessão das prerrogativas aplicáveis.

III. Licença n.º :

IX. CATEGORIAS previstas na parte 66

VALIDADE	A	B1	B2	B3	C
Aviões, turbina			n/a	n/a	n/a
Aviões, pistão			n/a	n/a	n/a
Helicópteros, turbina			n/a	n/a	n/a
Helicópteros, pistão			n/a	n/a	n/a
Sistemas aviônicos	n/a	n/a		n/a	n/a
Aeronaves a motor complexas	n/a	n/a	n/a	n/a	
Aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas	n/a	n/a	n/a	n/a	
Aviões não pressurizados, com massa máxima à decolagem igual ou inferior a 2 000 kg e com motor de pistão	n/a	n/a	n/a		n/a

X. Assinatura do responsável pela emissão e data:

XI. Selo ou carimbo da autoridade emissora:

III. Licença n.º :

XII. QUALIFICAÇÕES SEGUNDO A PARTE 66		
Qualificações	Categoria	Carimbo e data
III. Licença n.º :		

XIII. RESTRIÇÕES SEGUNDO A PARTE 66
Validade:
III. Licença n.º :

Anexo do FORMULÁRIO 26 da AESA
XIV. PRERROGATIVAS não abrangidas pela parte 66 atribuídas a nível NACIONAL nos termos da [legislação nacional] (válidas apenas em [Estado-Membro])
Carimbo oficial e data:
III. Licença n.º :

<p>INTENCIONALMENTE DEIXADO EM BRANCO</p>

ANEXO IV

Ao Regulamento (UE) n.º 1321/2014 é aditado o anexo V-A (parte T), com a seguinte redação:

«ANEXO V-A

PARTE T

Índice

T.1 Autoridade competente

Secção A — Requisitos técnicos

Subparte A — GENERALIDADES

T.A.101 Âmbito de aplicação

Subparte B — REQUISITOS

T.A.201 Responsabilidades

Subparte E — ENTIDADE DE MANUTENÇÃO

Subparte G — REQUISITOS ADICIONAIS PARA AS ENTIDADES DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE, APROVADOS NOS TERMOS DO ANEXO I (PARTE M), SUBPARTE G

T.A.701 Âmbito de aplicação

T.A.704 Manual de gestão da aeronavegabilidade permanente

T.A.706 Requisitos em matéria de pessoal

T.A.708 Gestão da aeronavegabilidade permanente

T.A.709 Documentação

T.A.711 Prerrogativas

T.A.712 Sistema de qualidade

T.A.714 Arquivamento de registos

T.A.715 Validade contínua da certificação

T.A.716 Constatações

Secção B — Procedimentos a cumprir pelas autoridades competentes

Subparte A — GENERALIDADES

T.B.101 Âmbito de aplicação

T.B.102 Autoridade competente

T.B.104 Arquivamento de registos

Subparte B — RESPONSABILIZAÇÃO

T.B.201 Responsabilidades

T.B.202 Constatações

Subparte G — REQUISITOS ADICIONAIS PARA AS ENTIDADES DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE, APROVADOS NOS TERMOS DO ANEXO I (PARTE M), SUBPARTE G

T.B.704 Supervisão contínua

T.B.705 Constatações

T.1 Autoridade competente

Para efeitos da presente parte, a autoridade competente para a supervisão das aeronaves e das entidades é a autoridade designada pelo Estado-Membro que emitiu o certificado de operador aéreo ao operador.

SECÇÃO A

REQUISITOS TÉCNICOS

SUBPARTE A

GENERALIDADES

T.A.101 Âmbito de aplicação

A presente secção estabelece os requisitos para garantir a aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea b), em conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Especifica igualmente as condições a cumprir pelas pessoas e entidades responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente e pela manutenção destas aeronaves.

SUBPARTE B

AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE

T.A.201 Responsabilidades

1. O operador é responsável pela aeronavegabilidade da aeronave e deve garantir que só se realizam operações se:
 - a) a aeronave dispuser de um certificado de tipo emitido ou validado pela Agência;
 - b) a aeronave estiver em perfeitas condições de aeronavegabilidade;
 - c) a aeronave possuir um certificado de aeronavegabilidade válido, emitido em conformidade com o anexo 8 da ICAO;
 - d) a manutenção da aeronave for efetuada em conformidade com um programa de manutenção, que deve cumprir os requisitos do Estado de matrícula e os requisitos aplicáveis do anexo 6 da ICAO;
 - e) qualquer deficiência ou dano que afete a segurança da operação da aeronave for corrigida para um nível aceitável pelo Estado de matrícula;
 - f) a aeronave satisfizer quaisquer:
 - i) diretivas de aeronavegabilidade ou requisitos de aeronavegabilidade permanente emitidos ou aprovados pelo Estado de matrícula, e
 - ii) informações de segurança obrigatórias emitidas pela Agência, incluindo diretivas de aeronavegabilidade;
 - g) for emitido um certificado de aptidão da aeronave para serviço após manutenção por entidades qualificadas, em conformidade com os requisitos do Estado de matrícula. Os certificados de aptidão para serviço assinados devem conter, nomeadamente, os dados básicos referentes aos trabalhos de manutenção executados;
 - h) a aeronave for sujeita a inspeção antes de cada voo;
 - i) todas as modificações e reparações da aeronave cumprirem os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo Estado de matrícula;

- j) estiverem disponíveis os seguintes registos da aeronave até as informações neles contidas serem substituídas por novas informações equivalentes em âmbito e pormenor, mas por um período não inferior a 24 meses:
- 1) o tempo total em serviço (horas, ciclos e vida útil, conforme o caso) da aeronave e de todos os componentes com vida útil limitada,
 - 2) estado atual de conformidade com o prescrito no ponto T.A.201, ponto 1, alínea f),
 - 3) estado atual de conformidade com o programa de manutenção,
 - 4) estado atual das modificações e reparações, juntamente com os elementos adequados e os dados de apoio para demonstrar que cumprem os requisitos do Estado de matrícula.
2. Os trabalhos especificados no ponto T.A.201, ponto 1, devem ser controlados pela entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente do operador. Para o efeito, a entidade deve cumprir os requisitos adicionais dos pontos T.A. subparte G
3. A entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente referida no ponto 2 deve garantir que a manutenção da aeronave e o seu certificado de aptidão para serviço estão a cargo de uma entidade de manutenção que satisfaz o prescrito na subparte E. Para este efeito, se a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente não cumprir o prescrito na subparte E, deve celebrar um contrato com tais entidades.

SUBPARTE E

ENTIDADE DE MANUTENÇÃO

A entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente deve assegurar que a manutenção da aeronave e dos seus componentes é efetuada por entidades que satisfazem os seguintes requisitos:

- 1) A entidade é titular de uma certificação de entidade de manutenção emitida pelo Estado de matrícula ou que pode ser aceite por este.
- 2) O âmbito da certificação da entidade inclui a competência adequada da aeronave e/ou dos seus componentes.
- 3) A entidade estabeleceu um sistema de comunicação de ocorrências no âmbito do qual qualquer situação identificada numa aeronave ou num componente, suscetível de pôr em risco a segurança de voo, é comunicada ao operador, à autoridade competente do operador, à entidade responsável pelo projeto de tipo ou projeto de tipo suplementar e à entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente.
- 4) A entidade elaborou um manual que descreve todos os seus procedimentos.

SUBPARTE G

REQUISITOS ADICIONAIS PARA AS ENTIDADES DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE, APROVADOS NOS TERMOS DO ANEXO I (PARTE M), SUBPARTE G

T.A.701 Âmbito de aplicação

A presente subparte estabelece os requisitos a cumprir, além dos da parte M, subparte G, por uma entidade certificada em conformidade com a parte M, subparte G, para controlar os trabalhos especificados no ponto T.A.201.

T.A.704 Manual da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente

Além dos requisitos previstos no ponto M.A.704, o manual deve incluir procedimentos que especifiquem de que modo a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente assegura o cumprimento da parte T.

T.A.706 Requisitos em matéria de pessoal

Além de cumprir os requisitos do ponto M.A.706, o pessoal abrangido pelas alíneas c) e d) do mesmo deve possuir conhecimentos adequados da regulamentação de países terceiros aplicável.

T.A.708 Gestão da aeronavegabilidade permanente

Sem prejuízo do disposto no ponto M.A.708, a entidade certificada de gestão da aeronavegabilidade permanente deve, em relação às aeronaves geridas no âmbito da parte T:

- a) assegurar que a aeronave é confiada a uma entidade de manutenção, sempre que necessário;
- b) assegurar que todos os trabalhos de manutenção são executados em conformidade com o programa de manutenção;
- c) garantir a aplicação das informações obrigatórias referidas no ponto T.A.201, ponto 1, alínea f);
- d) assegurar que todas as deficiências detetadas durante operações de manutenção programadas ou comunicadas são corrigidas pela entidade de manutenção, em conformidade com os dados de manutenção aceitáveis para o Estado de matrícula;
- e) coordenar a manutenção programada, a aplicação das informações obrigatórias referidas no ponto T.A.201, ponto 1, alínea f), a substituição de peças com vida útil limitada e a inspeção de componentes, para assegurar a boa execução dos trabalhos;
- f) gerir e arquivar os registos de aeronavegabilidade permanente exigidos no ponto T.A.201, ponto 1, alínea j);
- g) garantir que as modificações e reparações são aprovadas em conformidade com os requisitos do Estado de matrícula.

T.A.709 Documentação

Sem prejuízo do disposto no ponto M.A.709, alíneas a) e b), a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente deve, em relação às aeronaves geridas no âmbito da parte T, dispor e utilizar os dados de manutenção aplicáveis e aceitáveis para o Estado de matrícula.

T.A.711 Prerrogativas

Uma entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente certificada em conformidade com a parte M, subparte G, pode executar os trabalhos especificados no ponto T.A.708 em relação às aeronaves incluídas no seu certificado de operador aéreo, desde que tenha estabelecido procedimentos, aprovados pela autoridade competente, para assegurar a observância do disposto na parte T.

T.A.712 Sistema de qualidade

Além de cumprir os requisitos do ponto M.A.712, a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente deve assegurar que o sistema de qualidade vela por que todas as atividades ao abrigo da presente subparte são executadas em conformidade com os procedimentos aprovados.

T.A.714 Arquivamento de registos

Além de cumprir os requisitos do ponto M.A.714, alínea a), a entidade deve manter os registos exigidos no ponto T.A.201, ponto 1, alínea j).

T.A.715 Validade contínua da certificação

Sem prejuízo das condições previstas no ponto M.A.715, alínea a), a certificação permanece válida, em relação a uma entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente, desde que:

- a) a entidade cumpra os requisitos aplicáveis da parte T; e
- b) a entidade assegure que todas as pessoas autorizadas pela autoridade competente tenham acesso às suas instalações, aeronaves ou documentos relacionados com as suas atividades, incluindo eventuais atividades subcontratadas, para determinar a conformidade com o disposto na presente parte.

T.A.716 Constatações

Após receção da notificação de constatações em conformidade com o ponto T.B.705, a certificação da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente deve definir um plano de medidas corretivas e demonstrá-lo perante a autoridade competente, num prazo acordado com esta.

SECÇÃO B

PROCEDIMENTOS COMPLEMENTARES A CUMPRIR PELAS AUTORIDADES COMPETENTES

SUBPARTE A

GENERALIDADES

T.B.101 Âmbito de aplicação

A presente secção estabelece os requisitos administrativos a cumprir pelas autoridades competentes encarregadas da aplicação e da execução da secção A da presente parte T.

T.B.102 Autoridade competente

1. Generalidades

O Estado-Membro deve nomear uma autoridade competente responsável conforme referido no ponto T.1. Essa autoridade competente deve estabelecer procedimentos e uma estrutura organizacional devidamente documentados.

2. Recursos

O número de efetivos deve ser adequado para cumprir o prescrito na presente secção.

3. Qualificações e formação

O pessoal envolvido nas atividades previstas na parte M deve possuir qualificações adequadas, bem como conhecimentos, experiência, formação inicial e formação contínua adequados ao exercício das suas funções.

4. Procedimentos

A autoridade competente deve definir procedimentos que especifiquem o cumprimento do prescrito na presente parte.

T.B.104 Arquivamento de registos

1. É aplicável o prescrito no ponto M.B.104, alíneas a), b) e c), do anexo I.

2. Os registos essenciais respeitantes à supervisão de cada aeronave devem incluir, no mínimo, uma cópia:

- a) do certificado de aeronavegabilidade da aeronave;
- b) de toda a correspondência importante associada à aeronave;
- c) dos relatórios de inspeções e inquéritos relativos à aeronave;
- d) dos dados sobre eventuais medidas de isenção e execução.

3. Os registos especificados no ponto T.B.104 devem ser disponibilizados, mediante pedido, a outros Estados-Membros, à Agência ou ao Estado de matrícula.

4. Os registos especificados no ponto 2 devem ser conservados durante 4 anos após o final do período de locação sem tripulação.

T.B.105 Intercâmbio mútuo de informações

É aplicável o prescrito no ponto M.B.105 do anexo I.

SUBPARTE B

RESPONSABILIZAÇÃO

T.B.201 Responsabilidades

1. A autoridade competente especificada no ponto T.1 é responsável pela realização de inspeções e investigações, incluindo vistorias da aeronave, a fim de verificar o cumprimento do prescrito na presente parte.

2. A autoridade competente deve realizar inspeções e investigações antes da aprovação do acordo de locação sem tripulação, em conformidade com o disposto na secção ARO.OPS.110, alínea a), ponto 1, a fim de verificar o cumprimento do prescrito no ponto T.A.201.
3. A autoridade competente deve garantir coordenação com o Estado de matrícula, conforme necessário para exercer as responsabilidades de supervisão da aeronave constantes do presente anexo V-A (parte T).

T.B.202 Constatações

1. Uma constatação de nível 1 corresponde a um incumprimento grave do prescrito na parte T que reduza o nível de segurança e ponha gravemente em risco a segurança de voo.
2. Uma constatação de nível 2 corresponde a um incumprimento do prescrito na parte T que possa reduzir o nível de segurança e, eventualmente, pôr em risco a segurança de voo.
3. Se for feita uma constatação durante inspeções, investigações ou vistorias da aeronave ou por outros meios, a autoridade competente deve:
 - a) tomar as medidas necessárias, nomeadamente a imobilização da aeronave, para impedir a continuação do incumprimento;
 - b) exigir a tomada de medidas corretivas, adequadas à natureza da constatação.
4. No caso de constatações de nível 1, a autoridade competente deve exigir a tomada de medidas corretivas adequadas antes da realização de novos voos e notificar o Estado de matrícula.

SUBPARTE G

REQUISITOS ADICIONAIS PARA AS ENTIDADES DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE, APROVADOS NOS TERMOS DO ANEXO I (PARTE M), SUBPARTE G

T.B.702 Certificação inicial

Além do prescrito no ponto M.B.702, se o manual da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente incluir procedimentos para a gestão da aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea b), a autoridade competente deve verificar se esses procedimentos e a própria entidade cumprem o prescrito na parte T.

T.B.704 Supervisão contínua

Além do prescrito no ponto M.B.704, deve ser feita uma vistoria, a cada período de 24 meses, de uma amostra adequada das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea b), geridas pela entidade.

T.B.705 Constatações

Além do prescrito no ponto M.B.705, a autoridade competente deve também tomar medidas em relação às entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea b), se, durante auditorias ou inspeções na plataforma de estacionamento ou por outros meios, forem detetadas provas de incumprimento do prescrito na parte T.»
