



## **CIRCULAR TÉCNICA DE INFORMAÇÃO**

### **ADVISORY CIRCULAR**

#### **CTI 18-03 – EDIÇÃO 2**

**ASSUNTO: Estrutura do Regulamento da Comissão (UE) n.º 1321/2014 e Incorporação dos Requisitos de Gestão de Segurança Operacional (SMS)**

#### **1.0 APLICABILIDADE**

Esta CTI é aplicável a todas as organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade e organizações de manutenção certificadas pela ANAC.

#### **2.0 OBJETIVO**

Esta CTI tem por objetivo divulgar informação sobre a nova estrutura do Regulamento da Comissão (UE) n.º 1321/2014, sobre as medidas transitórias e sobre a inclusão dos requisitos de gestão de segurança operacional (SMS).

#### **3.0 DATAS DE ENTRADA EM VIGOR**

A presente CTI entra em vigor a 24 de março de 2020.

#### **4.0 DESCRIÇÃO**

##### **4.1 Introdução**

O Regulamento (UE) n.º 2019/1383 de 8 de julho de 2019, altera e retifica Regulamento (UE) n.º 1321/2014 no que se refere aos sistemas de gestão da segurança operacional (SMS) das organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade e à simplificação dos procedimentos de manutenção e de gestão da continuidade da aeronavegabilidade aplicáveis às aeronaves da aviação geral.

O Regulamento (UE) n.º 2020/270 de 25 de fevereiro de 2020, altera o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 no que diz respeito às medidas transitórias para as organizações envolvidas na gestão da continuidade da aeronavegabilidade.

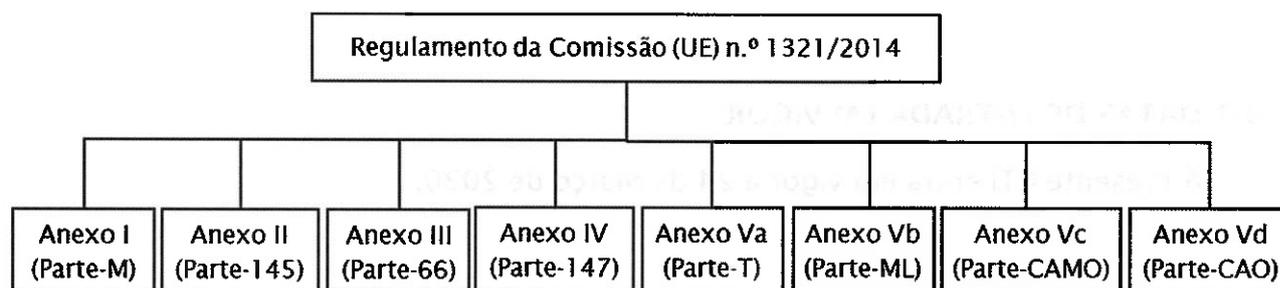
A Decisão do Diretor Executivo da EASA 2020/002/R, de 13 de março de 2020, altera os “AMC & GM” dos Anexo I (Parte-M), Anexo II (Parte 145), Anexo III (Parte 66), Anexo IV (Parte 147) e Anexo Va (Parte T), e emite os “AMC & GM” para os Anexo Vb (Parte ML), Anexo Vc (Parte CAMO) e Anexo Vd (Parte CAO).

No seguimento das alterações enunciadas ao Regulamento (UE) n.º 1321/2014, cabe às organizações envolvidas na gestão da continuidade da aeronavegabilidade a realização das alterações necessárias, de modo a permanecerem em conformidade com os requisitos em vigor.

#### 4.2 Estrutura do Regulamento da Comissão (UE) n.º 1321/2014

A introdução dos requisitos SMS na gestão da continuidade de aeronavegabilidade decorreu em simultâneo com a alteração da estrutura do Regulamento da Comissão (EU) n.º 1321/2014.

A nova estrutura do Regulamento, no que respeita à gestão da continuidade da aeronavegabilidade, é a seguinte:



#### 4.2.1 Aplicabilidade do Regulamento da Comissão (UE) n.º 1321/2014

A tabela seguinte representa a aplicabilidade do Regulamento, tendo em consideração a sua nova estrutura.

		Non-CAT		CAT	
		Non-CMPA	CMPA	Non-CMPA	CMPA
Parte M		Aplicável apenas para “non-light aircraft” (As “light aircraft” devem seguir a Parte ML)	Aplicável		
Parte M	Subparte F	Aplicável (Cessará a 24 de setembro de 2021)	N/A	N/A	N/A
	Subparte G	Aplicável (Cessará a 24 de setembro de 2021)			
Parte 145		Aplicável			
Parte 66		Aplicável			
Parte 147		Aplicável			
Parte T		N/A	N/A	Aplicável	Aplicável
Parte ML		Aplicável	N/A	N/A	N/A
Parte CAMO (com SMS)		Aplicável			
Parte CAO (sem SMS)		Aplicável	N/A	N/A	N/A

#### **Legenda:**

**CAT:** transportadoras aéreas licenciadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

**Non-CAT:** outros operadores diferentes de transportadoras aéreas licenciadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

**CMPA:** aeronaves complexas a motor.

**Non-CMPA:** aeronaves não complexas a motor.

A Parte M, Subparte F cessará a 24 de setembro de 2021. No entanto, existe uma nova aprovação de organização simplificada Parte CAO.

A Parte CAO é aplicável a aeronaves não complexas a motor que não estejam incluídas em nenhum COA, e inclui privilégios combinados para manutenção, gestão da continuidade de aeronavegabilidade, avaliações de aeronavegabilidade e licenças de voo.

A Parte M, Subparte G (existente até 24 de setembro de 2021), foi substituída pela nova certificação Parte CAMO e/ou Parte CAO (apenas com gestão da continuidade da aeronavegabilidade).

A Parte CAMO é aplicável a organizações de gestão da continuidade de aeronavegabilidade (CAMO) responsáveis pela gestão de aeronaves complexas a motor e/ou utilizadas em transporte aéreo comercial, sendo que poderão também gerir a continuidade de aeronavegabilidade de aeronaves não complexas a motor e não incluídas em nenhum COA.

A Parte ML é aplicável às aeronaves seguintes ("light aircraft") utilizadas em operações privadas e comerciais, mas não no transporte aéreo comercial (transportadoras aéreas licenciadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008):

- Aviões com massa máxima à descolagem (MTOM) de 2730 kg ou inferior;
- Helicópteros com MTOM de 1200 kg ou inferior, certificados para um máximo de 4 ocupantes; e
- Outras aeronaves ELA2.

**Nota:** Isto significa que todos os planadores e balões são cobertos pela Parte ML.

#### 4.2.2 Medidas transitórias

As organizações existentes, dependendo das suas certificações e âmbitos, podem, em vez de um processo completo de certificação inicial Parte CAO ou Parte CAMO de acordo com o artigo 4 do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, escolher qual o caminho de transição pretendido, conforme apresentado na tabela seguinte:

Certificações existentes		Nova Certificação usando a transição		
Tipo	Âmbito	Tipo	Limitação	
Parte M, Subparte G	Aeronaves complexas a motor (CMPA) e/ou incluídas num COA	Parte CAMO	Nenhuma	
Parte M, Subparte G	Aeronaves não complexas a motor (non-CMPA) e não incluídas num COA	Ou	Parte CAO	Apenas com gestão da continuidade da aeronavegabilidade
			Parte CAMO	Nenhuma
Parte M, Subparte G	Todos os tipos de aeronaves e operações	Parte CAMO	Nenhuma	
Parte M, Subparte F	Aeronaves não complexas a motor (non-CMPA) e não incluídas num COA		Parte CAO	Apenas manutenção
			Não existe a possibilidade de transição para a Parte 145	Não Aplicável
Parte 145	Aeronaves não complexas a motor (non-CMPA) e não incluídas num COA	Ou	Parte CAO	Apenas manutenção
			Manter a Parte 145 (sem transição)	Nenhuma
Parte 145	Todos os tipos de aeronaves e operações	Com este âmbito não é possível a transição para a Parte-CAO (Manter a Parte 145)	Não Aplicável	

Assim, as organizações certificadas que pretendam efetuar o pedido de transição para a Parte CAO ou Parte CAMO, conforme aplicável, devem apresentar à ANAC um requerimento utilizando o ANAC/EASA Doc.2, disponível no site da ANAC.

O período de transição para as Parte CAO e Parte CAMO termina a 24 de setembro de 2021, pelo que os pedidos de transição devem ser efetuados com uma antecedência mínima de 120 dias desta data, de forma a permitir a conclusão do processo de transição.

De forma a assegurar em tempo útil a transição para as Parte CAO e Parte CAMO, conforme aplicável, de todas as organizações que assim o pretendam, deverão ser submetidos à ANAC, com a maior brevidade possível, o respetivo planeamento de transição.

#### **A partir de 24 de setembro de 2021:**

- As organizações certificadas Parte M, Subparte F e Parte M, Subparte G que não requereram a transição para a Parte CAO ou Parte CAMO, conforme aplicável, serão revogadas;
- As organizações certificadas Parte M, Subparte F e Parte M, Subparte G que tenham iniciado, mas não completado a transição para a Parte CAO ou Parte CAMO, conforme aplicável, serão revogadas, limitadas ou suspensas, no seu todo ou em parte;
- As organizações certificadas Parte 145 podem continuar as suas atividades com esta certificação.

### **4.3 Implementação do SMS**

O Anexo 19 da ICAO “*Safety Management*” introduziu o *framework* para a implementação dos SMS.

A EASA, no seguimento da RMT.0251, com o objetivo de transpor os *standards* do Anexo 19 da ICAO para o campo da gestão da continuidade da aeronavegabilidade, dividiu a implementação em 2 fases:

#### **– Fase I:**

- O Regulamento (UE) n.º 2019/1383, introduziu o SMS nas organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade através da criação do Anexo Vc (Parte CAMO), com os requisitos da série CAMO.A.200.

#### **– Fase II:**

- A NPA 2019-05, de 17 de abril de 2019, veio propor emendas aos Regulamentos (UE) n.º 748/2012 e (UE) n.º 1321/2014 com os seguintes objetivos:
  - Introdução do SMS nas organizações de produção Parte 21, Subparte G;

- Introdução do SMS nas organizações de manutenção Parte 145.

Os detalhes das alterações propostas na Fase II podem ser consultados através do documento disponível no seguinte endereço:

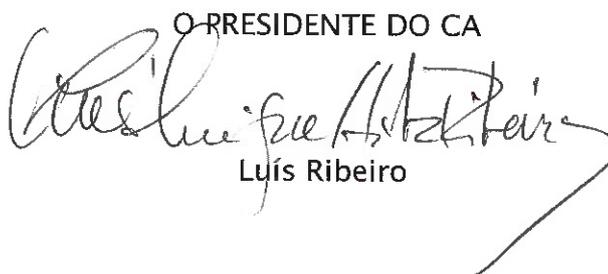
<https://www.easa.europa.eu/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2019-05>

## 5.0 REFERÊNCIAS

- Regulamento (UE) n.º 2018/1139 de 4 de julho de 2018 do Parlamento Europeu e do Conselho, e subsequentes emendas;
- Regulamento da Comissão (EU) n.º 748/2012 de 3 de agosto e subsequentes emendas;
- Regulamento da Comissão (EU) n.º 1321/2014 de 26 de novembro e subsequentes emendas;
- NPA 2019-05 da EASA de 17 de abril de 2019;
- Sítio da EASA na internet: [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu);
- Sítio da ANAC na internet: [www.anac.pt](http://www.anac.pt).

## 6.0 OBSERVAÇÕES

Esta CTI anula e substitui a CTI 18-03 Ed. 1.

O PRESIDENTE DO CA  
  
Luís Ribeiro

EDIÇÃO 2 DE 24 DE MARÇO DE 2020

