



CIRCULAR TÉCNICA DE INFORMAÇÃO

ADVISORY CIRCULAR

C.T.I. 09-02 – EDIÇÃO 1

ASSUNTO: IMPLEMENTAÇÃO DA PARTE M DO REGULAMENTO EC N.º2042/2003

1.0 APLICABILIDADE

Todos os proprietários de aeronaves, operadores de trabalho aéreo, escolas, aeroclubes, organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade e organizações de manutenção de aeronaves não utilizados em transporte aéreo comercial.

2.0 OBJECTIVO

Substanciar as alterações ao Anexo I à Parte M do regulamento EC n.º2042/2003 introduzidas pelo Regulamento EC n.º1056/2008.

3.0 DATAS DE ENTRADA EM VIGOR

A partir de 28 de Setembro de 2009, com excepção do cumprimento do Anexo II (Parte 66) em relação ao M.A.606 (g) e M.A.801 (b)2, cuja data de entrada em vigor será em 28 de Setembro de 2010.

4.0 DESCRIÇÃO

4.1. INTRODUÇÃO

4.1.1 O Anexo I ao Regulamento EC n.º.2042/2003 (Parte M) entrou em vigor em todos os Estados Membros a 28 de Setembro de 2008. No entanto, a 27 de Outubro de 2008, foi publicado o Regulamento EC n.º1056/2008 que altera este Regulamento, nomeadamente a entrada em vigor de algumas disposições constantes do Anexo I (artigo 7). Esta alteração introduz atenuações substanciais de alguns requisitos previamente em vigor, adaptando-os às diferentes categorias de aeronaves e tipos de operação.

Nota: Para melhor entendimento dos requisitos os dois Regulamentos deverão ser lidos em conjunto.



4.1.2 O Regulamento EC nº1056/2008, adiciona no âmbito da regulamentação EASA a definição de duas novas categorias de aeronaves:

- **Aeronave ELA 1** (European Light Aircraft) definida como:
 - Aeronave, hidroavião não complexa com massa máxima à decolagem (MTOM) inferior a 1000Kg, não classificada como aeronave a motor complexa;
 - Balão com um volume máximo de referência de gás de elevação ou ar quente não superior a
 - 3400 m³ para balões de ar quente;
 - 1050m³ para balões a gás; e
 - 300m³ para balões a gás cativo.
 - Aeróstato (dirigível) concebido para dois ocupantes no máximo e com um volume máximo de gás de elevação ou de ar quente que não exceda os 2500 m³ de ar quente ou 1000 m³ de gás de elevação.

- **Aeronave LSA** (Light Sport Aeroplane) definida como:
 - Aeronave com massa máxima à decolagem (MTOM) inferior a 600Kg;
 - e
 - Velocidade máxima de perda na configuração de aterragem (VSO) inferior a 45 nós de velocidade calibrada (CAS) à massa máxima à decolagem certificada da aeronave e no centro de gravidade crítica; e
 - capacidade máxima de 2 pessoas incluindo o piloto; e
 - Cabine não pressurizada; e
 - Um motor não-turbina equipado com uma hélice.

4.2 Informação para os proprietários e operadores

a) Os requisitos da Parte M para as aeronaves não envolvidas em transporte aéreo comercial com massa máxima à decolagem igual ou inferior a 2730 kg e para balões foram atenuados.

b) Um proprietário de aeronaves poderá optar por:

- Efectuar um contrato “limitado” com uma organização aprovada Parte M, Subparte G para desenvolvimento dos programas de manutenção e respectiva aprovação de acordo com o M.A.302.



- Efectuar um contrato total com uma organização de gestão da continuidade de aeronavegabilidade aprovada Parte M, Subparte G (OGCA), sendo que a maioria das responsabilidades do proprietário/operador são transferidas para a OGCA aprovada de acordo com o M.A.201 (e) do Regulamento EC nº.1056/2008.

c) Para que um operador seja titular de um certificado para operações comerciais (COTA), com excepção do transporte aéreo comercial, deverá:

- Estar devidamente certificado em conformidade com os requisitos da Parte M Subparte G ou contratar para o efeito uma organização devidamente certificada; e
- Estar devidamente certificado em conformidade com as disposições da Subparte F ou Parte 145 ou contratar essas organizações de manutenção.

d) A lista das tarefas de manutenção que são permitidas efectuar por um piloto proprietário foram revistas (Apêndice VIII ao Regulamento EC nº.1056/2008). Este apêndice assim como o respectivo AMC associado à Decisão do Director Executivo da EASA Nº. 2008/013/R, inclui ainda informação adicional que ajudará o piloto-proprietário a determinar se é capaz de executar uma tarefa específica.

e) De acordo com o M.A.901 (e) as OGCA aprovadas para gerir este tipo de aeronaves (MTOM inferior a 2730Kg) estão autorizadas a emitir ARC's (Airworthiness Review Certificates) directamente, mesmo que a aeronave não se encontre num ambiente controlado. Estas organizações poderão ainda, se a aeronave permanecer num ambiente controlado sob a sua gestão, estender duas vezes a validade dos ARC's que tenham emitido, por um período de um ano de cada vez.

Nota: Uma aeronave encontra-se em ambiente controlado quando é gerida pela mesma OGCA num período de 12 meses.

f) Se uma aeronave avariar num local onde não exista uma organização de manutenção aprovada e disponibilidade de pessoal de certificação adequado, o proprietário poderá autorizar qualquer pessoa com pelo menos três anos de experiência de manutenção apropriada e que possua as qualificações relevantes, para efectuar acções de manutenção de acordo com os critérios da Subparte D e



certificar a aeronave para o serviço. O trabalho deverá depois ser reavaliado e certificado por uma pessoa devidamente autorizada ou organização de manutenção aprovada dentro de 7 dias conforme M.A.801 (d) e respectivo AMC.

NOTA: As qualificações relevantes são as definidas no AMC M.A.801 (d).

4.3 Informação sobre ARC's (Airworthiness Review Certificates) para as organizações de gestão da continuidade de aeronavegabilidade

a) Os critérios de qualificação para o pessoal nomeado para as funções de avaliação da aeronavegabilidade e emissão de ARC's foram alterados.

- Para aeronaves não operadas em transporte aéreo comercial com massa máxima à descolagem (MTOM) igual ou superior a 2730 kg, excepto balões, se os candidatos não possuírem as qualificações formais necessárias, poderão agora ser aceites na base do acumular de uma experiência de trabalho relevante de mais 5 anos, de acordo com o M.A. 707 (a) 1 (e). Assim, se a pessoa nomeada não possuir as qualificações formais terá que possuir no mínimo 10 anos de experiência na área da continuidade de aeronavegabilidade.
- Para aeronaves não operadas em transporte aéreo comercial e que não excedam a massa máxima à descolagem (MTOM) de 2730 kg e/ou balões, os requisitos formais de qualificação poderão ser substituídos por mais 4 anos de experiência profissional relevante, conforme M.A.707 (a) 2 (e). Neste caso é necessário no mínimo 7 anos de experiência relevante.

NOTA: As qualificações formais relevantes são as definidas no M.A. 707 1 (b) e M.A.702 2 (b).

b) As OGCA consideradas pequenas de acordo com a AMC MA.712 (f) que emitam ARC's para aeronaves não usadas em transporte aéreo comercial e que não excedam os 2730Kg de massa máxima à descolagem e/ou balões, poderão, de acordo com o M.A.712 (f), e, se o INAC o aprovar, substituir o sistema de qualidade por avaliações organizacionais. Nestes casos, a organização não poderá contratar tarefas de gestão da continuidade de aeronavegabilidade.



c) Para as aeronaves em ambiente controlado, um ARC que tenha sido emitido pela OGCA ou pela autoridade poderá ser estendido pela OGCA que gere a aeronave de acordo com o M.A.901 (c) e (e). Esta competência também é aplicável às OGCA que não possuem o prerrogativa para emitir ARC's de acordo com M.A.711 (a).

d) Uma OGCA que possua a competência para emitir ARC's - M.A.711 (b), poderá agora emitir ARC's para aeronaves não usadas em transporte aéreo comercial que não excedam os 2730 kg e para balões, quando a aeronave sujeita a avaliação não se encontrar em ambiente controlado de acordo com o M.A.901 (e). A única excepção é a emissão inicial de ARC quando a aeronave é importada de um país fora da EU, nestes casos terá que ser emitido pela autoridade de acordo com o M.A.904.

Nota: Os procedimentos adoptados pelo INAC para aprovação das organizações de gestão da continuidade de aeronavegabilidade de acordo com a Parte M Subparte G são os definidos na CTI 05-05, Edição 5.

4.4 Informação para as organizações de manutenção e pilotos-proprietários e pessoal de certificação independente que executem manutenção

a) As organizações de manutenção Parte M Subparte F e Parte 145 aprovadas com âmbito "A" podem efectuar manutenção em componentes de acordo com os manuais de manutenção de componentes, enquanto estes estiverem instalados na aeronave ou forem removidos temporariamente para garantir acessos, excepto se a remoção do componente originar a necessidade de efectuar manutenção adicional, conforme M.A.502 (b). Estes trabalhos terão que ser certificados de acordo com os requisitos de certificação de aeronaves para aptidão para o serviço.

b) Para as aeronaves definidas como ELA1, não usadas em transporte aéreo comercial, um técnico certificado de acordo com a Parte 66 poderá efectuar manutenção em componentes usando a informação de manutenção de componentes. Não é permitida a revisão geral de componentes, motores e hélices, com excepção para as aeronaves das categorias CS-VLA, CS-22 e



LSA. Nestas um técnico certificado poderá efectuar a revisão geral de motores e hélices conforme previsto no M.A. 502 (d).

- c) O piloto-proprietário de uma aeronave particular a motor não complexa com um MTOM igual ou inferior a 2730 kg, planador, motoplanador ou balão, poderá emitir um certificado de aptidão para serviço após a execução de uma acção de manutenção efectuada pelo próprio. O âmbito dos trabalhos de manutenção que podem ser executados pelo piloto-proprietário está especificado no Apêndice VIII do regulamento EC nº1056/2008.

NOTA: Aeronave a motor complexa encontra-se definida no artigo 3º do capítulo I do regulamento EC nº216/2008.

- d) A certificação para o serviço das acções de manutenção efectuadas nas aeronaves sujeitas aos regulamentos EASA deverá ser de acordo com a Parte M, usando, para tal, a declaração de aptidão para o serviço aplicável conforme o AMC M.A.801. Incluindo a declaração de aptidão para o serviço emitida pelo piloto-proprietário ou técnico de certificação Parte 66 independente.

Nota: Os procedimentos adoptados pelo INAC para aprovação das organizações de manutenção de aeronaves de acordo com a Parte M Subparte F são os definidos na CTI 09-01, Edição 1.

5.0 REFERÊNCIAS

- Regulamento EC Nº 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho
- Regulamento EC Nº 2042/2003 de 20 de Novembro da Comissão
- Regulamento EC Nº 1056/2008 de 27 de Outubro
- Decisão do Director Executivo da EASA “ED Decision nº 2003/19/RM” e 2008/013/RM;
- Site da EASA: www.easa.eu.int

O VOGAL DO C.D.

Anacleto Santos

EDIÇÃO 1 DE 25 DE MAIO DE 2009