



CIRCULAR TÉCNICA DE INFORMAÇÃO

ADVISORY CIRCULAR

CTI 20-02 - EDIÇÃO 2

ASSUNTO: PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES (PMA) DE ACORDO COM O ANEXO V-B (PARTE ML)

1.0 APLICABILIDADE

A presente CTI é aplicável às aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas a seguir indicadas:

- a) Aviões com uma massa máxima à descolagem (MTOM) de 2 730 kg, ou inferior;
- b) Helicópteros com uma massa máxima à descolagem (MTOM) de 1 200 kg ou inferior, certificados para um máximo de quatro ocupantes;
- c) Outras aeronaves ligeiras europeias designadas ELA2;
- d) Aeronaves não convencionais com uma MTOM:
 - i. igual ou inferior a 1 200 kg, se conseguirem manter uma velocidade horizontal em voo igual a zero; ou
 - ii. igual ou inferior a 2 730 kg para as aeronaves diferentes das referidas na subalínea i).

Caso as aeronaves referidas no parágrafo anterior figurem no certificado de operador aéreo de uma transportadora aérea titular de uma licença emitida nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, a presente CTI não é aplicável, devendo a situação em causa cumprir os requisitos estabelecidos no Anexo I (Parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, mediante a elaboração de um programa de manutenção da aeronave (PMA) em conformidade com esse anexo.

2.0 OBJETIVO

A presente CTI visa divulgar os requisitos para elaboração e aprovação dos programas de manutenção das aeronaves indicadas no ponto anterior (1), de acordo com o Anexo V-B, Parte ML, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, da Comissão, de 26 de novembro.

3.0 DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CTI entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação na página eletrónica da ANAC.

4.0 SIGLAS

- a) ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- b) AMC – *Acceptable means of compliance* / Meios de conformidade aceitáveis;
- c) ATO – *Approved Training Organisation* / *Organização de Formação Certificada*;
- d) DTO – *Declared Training Organisation* / *Organização de Formação Declarada*;
- e) CAMO – *Continuining Airworthiness Management Organisation* / Organização de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade;
- f) CAO – *Combined Airworthiness Organisation* / Organização de Aeronavegabilidade Combinada;
- g) CTI – Circular Técnica de Informação;
- h) DAH – *Design Approval Holder* / Titular da Aprovação de Projeto;
- i) EASA – *European Union Aviation Safety Agency* / Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação;
- j) GM – *Guidance Material*/Material de orientação;
- k) ICA – *Instructions for Continued Airworthiness* / Instruções de Continuidade da Aeronavegabilidade;
- l) MIP – *Minimum Inspection Programme* / Programa Mínimo de Inspeção;
- m) MTOM – *Maximum Take-Off Mass* / Massa Máxima à Descolagem;
- n) PMA – Programa de Manutenção da Aeronave.

5.0 DESCRIÇÃO

5.1 RESPONSABILIDADES

5.1.1 Gestão da aeronavegabilidade

De acordo com a alínea a) do ponto ML.A.201, Subparte B, Anexo V-B (Parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, da Comissão, de 26 de novembro, o proprietário¹ da aeronave é responsável pela continuidade da aeronavegabilidade da aeronave e deve certificar-se de que não é efetuado nenhum voo, salvo se forem cumpridos todos os seguintes requisitos:

1. A aeronave é mantida em boas condições de aeronavegabilidade;
2. Todos os equipamentos operacionais e de emergência da aeronave foram corretamente instalados e estão operacionais ou claramente identificados como fora de serviço;
3. O certificado de aeronavegabilidade é válido;
4. A manutenção da aeronave é executada em conformidade com o PMA, conforme especificado no ponto ML.A.302.

A fim de satisfazer os requisitos acima, e de acordo com as alíneas e) e f), do ponto ML.A.201, a gestão das tarefas de continuidade da aeronavegabilidade das aeronaves pode ser efetuada por uma CAMO ou CAO com privilégios de gestão de continuidade da aeronavegabilidade (designada CAO(CAM)) ou pelo proprietário da aeronave, dependendo do tipo de operação por aeronave (comercial ou não comercial) e se se trata ou não de uma ATO/DTO, conforme clarificado pelo GM1 ML.A.201 publicado pela EASA.

Nota: Se o proprietário decidir não contratar uma CAMO ou CAO(CAM), o proprietário é totalmente responsável pelo cumprimento adequado das tarefas de gestão de aeronavegabilidade permanente associadas à aeronave (alínea f), do ponto ML.A.201). Assim sendo, o proprietário deve efetuar uma autoavaliação da sua competência para realizar essas tarefas de forma adequada e realista, e, sempre que necessário, procurar instruir-se para adquirir a experiência necessária.

¹ Entende-se por proprietário: a pessoa responsável pela continuidade da aeronavegabilidade da aeronave, incluindo, alternativamente: i) o proprietário registado da aeronave; ii) o locatário, no caso de um contrato de aluguer; iii) o operador.

5.1.2 Aprovação e elaboração de PMA's

No âmbito V-B do Anexo V-B (Parte ML), importa salientar que a responsabilidade de aprovação de PMA não é atribuída à ANAC. Conforme clarificado no GM1 ML.A.201 e de acordo com a alínea b) do ponto ML.A.302, o PMA e todas as subsequentes alterações devem ser:

1. Declarados pelo proprietário, em conformidade com o ponto ML.A.302, alínea c) (7), se a continuidade da aeronavegabilidade da aeronave não for gerida por uma CAMO ou CAO(CAM); ou,
2. Aprovados pela CAMO ou CAO(CAM) responsável pela gestão da continuidade da aeronavegabilidade da aeronave.

Em ambos os casos, o PMA deve ser elaborado e mantido atualizado pelo responsável da sua aprovação.

Se as condições impostas pela alínea e) do ponto ML.A.302 forem cumpridas, não é exigida a elaboração/aprovação (ou declaração pelo proprietário) do PMA.

5.2 DESENVOLVIMENTO DO PMA

A elaboração e atualização do PMA das aeronaves mencionadas no ponto 1 da presente CTI deve seguir o formato indicado no AMC2 ML.A.302 publicado pela EASA, por forma a dar cumprimento ao ponto ML.A.302. Nos termos da alínea c), do ponto ML.A.302, o PMA deve incluir, alternativamente:

- a) As tarefas ou inspeções previstas no MIP aplicável a que se refere a alínea d); ou
- b) As ICA emitidas pelo DAH.

Em ambos os casos tal indicação é feita através do preenchimento do ponto 2 do EASA *Form AMP* de acordo com o AMC2 ML.A.302.

Notas:

- 1) Enquanto o Anexo V-B (Parte ML) não especificar um MIP para aeronaves diferentes de aviões, planadores e balões, o seu PMA deve ser baseado nas ICA emitidas pelo DAH, como referido na alínea (b) do §5.2.
- 2) Para aviões com MTOM de 2730 kg ou inferior, planadores ELA2, planadores a motor ELA2 e ainda balões ELA2, podem ser utilizados os MIP fornecidos no AMC1 ML.A.302(d), assegurando a devida customização do PMA.

- 3) A aeronave deve apenas ser mantida de acordo com um único programa de manutenção num determinado momento, isto é, sempre que o proprietário pretender mudar de um programa para outro (por exemplo, de um PMA com base no MIP para um PMA com base nos dados do DAH), pode ser necessário realizar manutenção adicional na aeronave para implementar essa transição.
- 4) A CAMO ou CAO(CAM) contratada para efetuar a gestão das tarefas de continuidade da aeronavegabilidade deve justificar quaisquer desvios às ICA emitidas pelo DAH, conservando os registos necessários. Esses desvios não devem ser menos restritivos do que o MIP, quando o PMA é elaborado com base nas recomendações do DAH.

Se o proprietário optar por não contratar uma CAMO ou CAO(CAM) para efetuar a gestão das tarefas de aeronavegabilidade permanente da aeronave, o proprietário fica responsável por desenvolver e declarar o programa de manutenção, assumindo total responsabilidade pelo seu conteúdo e por quaisquer desvios às instruções do DAH e possíveis consequências de tais desvios. Neste caso, os desvios não precisam de ser justificados, mas devem ser identificados no PMA. Contudo, o PMA tem de cumprir a alínea c) do ponto ML.A.302, em particular com a obrigação de não ficar abaixo dos requisitos do MIP e de cumprir as informações de aeronavegabilidade permanente mandatórias.

5.3 TAREFAS DE MANUTENÇÃO ALTERNATIVAS

No caso de PMA elaborados com base no MIP, devem ser cumpridos os intervalos de inspeção e tolerâncias permitidas no n.º 1 da alínea d) do ponto ML.A.302.

Nos restantes casos devem ser cumpridos os intervalos de inspeção definidos nas ICA emitidos pelo DAH.

Dado que a ANAC não tem responsabilidade sobre o conteúdo do PMA declarado, também não lhe compete autorizar desvios ao cumprimento da manutenção programada. Neste caso, o proprietário pode declarar um PMA alterado não devendo o mesmo ser menos restritivo do que o MIP.

Caso se apliquem as ICA obrigatórias (ver abrangência no GM1 ML.A.302(c)(4)), deve indicá-lo no ponto 4 do EASA *Form AMP* e listá-las no apêndice B, não podendo ser estendidos pela CAMO/CAO(CAM). O escalonamento ou modificações dessas tarefas tem de ser aprovado pela EASA.

Tarefas ou intervalos (p.e. escalonamentos) alternativos às ICA emitidas pelo DAH selecionados pela CAMO/CAO(CAM) no desenvolvimento do PMA, não carecem de aprovação pela ANAC. No entanto, os desvios devem ser justificados conforme referido na nota 4 do §5.2, devendo ser assinalado no ponto 5 do EASA *Form AMP* e incluídos no apêndice C do mesmo.

A organização deve possuir procedimentos baseados numa análise de risco, conforme disposto no AMC1 ML.A.302(c) publicado pela EASA, para avaliar os desvios às instruções do DAH e decidir a sua implementação.

5.4 ANÁLISES PERIÓDICAS AO PMA

O PMA deve ser sujeito a análises periódicas, pelo menos, uma vez por ano, para avaliar a sua eficácia. Esta revisão do programa de manutenção deve ser efetuada:

- a) Em conjunto com a avaliação da aeronavegabilidade da aeronave, pela pessoa que efetua essa avaliação da aeronavegabilidade; ou
- b) Pela CAMO ou CAO(CAM) responsável pela gestão da continuidade da aeronavegabilidade da aeronave nos casos em que a revisão do PMA não é realizada em conjunto com a avaliação da aeronavegabilidade.

Deve ter-se em consideração, para efeitos de análise, os aspetos enumerados no AMC1 ML.A.302(c)(9) publicado pela EASA.

Se a análise revelar discrepâncias na aeronave relacionadas com deficiências no conteúdo do PMA, o PMA deve ser alterado em conformidade. No caso de não haver um acordo entre o proprietário e a pessoa que efetuou a avaliação da aeronavegabilidade sobre as alterações a aplicar ao PMA, esta última deve notificar a Autoridade de registo da aeronave das discrepâncias detetadas. Sempre que a ANAC for notificada, deve contactar o proprietário, solicitar uma cópia do PMA e as informações que considerar pertinentes, a fim de decidir que alterações são necessárias ao PMA, bem como emitir as devidas não conformidades.

5.5 DOCUMENTAÇÃO A ENVIAR À ANAC (CASO SOLICITADO)

A ANAC pode, a qualquer momento, solicitar que o proprietário envie informações sobre o PMA ou cópia deste, mesmo que não tenham sido reportadas quaisquer deficiências ao conteúdo do PMA. Sempre que a ANAC solicitar informações sobre o PMA, pode ser utilizado o formato indicado no AMC1 ML.B.201.

6.0 REFERÊNCIAS

- Regulamento (UE) n.º 2018/1139, de 4 de julho de 2018, do Parlamento Europeu e do Conselho, na sua redação atual;
- Regulamento (UE) n.º 1321/2014, da Comissão, de 26 de novembro de 2014, nomeadamente o Anexo II (Parte 145), na sua redação atual;
- Decisão do Diretor Executivo da EASA n.º 2020/002/R de 13 de março de 2020, Anexo V-B - Meios aceitáveis de cumprimento da Parte ML, e subseqüentes alterações;
- Site da EASA: <https://www.easa.europa.eu/>;
- [Site da ANAC](#).

7.0 OBSERVAÇÕES

A presente CTI revoga e substitui a CTI 20-02 Edição 1.

A Presidente do Conselho de Administração



Ana Vieira da Mata

Edição 2 de 24 de abril de 2026