

d) Possuir formação de base, formação contínua e formação específica na área de prevenção de acidentes, segurança de voo e gestão do sistema de segurança;

e) Ter concluído um curso de legislação aeronáutica nas partes relevantes para o exercício das funções.

#### Artigo 18.º

##### Programa da gestão electrónica de dados de navegação (EFB)

O gestor do programa da gestão electrónica de dados de navegação tem de preencher os requisitos seguintes:

a) Ser titular de uma licença de piloto de linha aérea ou de piloto comercial, com as qualificações inerentes ao tipo, classe e ou desempenho das aeronaves utilizadas pelo operador; ou

b) Ter como habilitações um grau académico num dos seguintes cursos:

i) Engenharia aeroespacial;

ii) Engenharia aeronáutica;

iii) Engenharia das telecomunicações;

iv) Engenharia electrónica;

v) Engenharia electrotécnica;

vi) Engenharia informática;

vii) Engenharia mecânica;

viii) Outros cursos de Engenharia ou em Ciências de Engenharia relevantes para a manutenção e gestão da continuidade de aeronavegabilidade de aeronaves;

c) Possuir, no mínimo, três anos de experiência profissional na área de transporte aéreo comercial, no exercício de funções relevantes num operador com COA;

d) Possuir formação de base, formação contínua e formação específica na área da gestão electrónica de dados;

e) Possuir formação de base, formação contínua e formação específica na área de garantia de qualidade;

f) Ter concluído um curso de legislação aeronáutica nas partes relevantes para o exercício das funções.

## SECÇÃO IV

### Supervisor

#### Artigo 19.º

##### Transporte aéreo de mercadorias perigosas

O supervisor das operações de transporte aéreo de mercadorias perigosas tem de preencher os requisitos seguintes:

a) Possuir, no mínimo, três anos de experiência profissional no exercício de funções relevantes num operador com COA, nos quais se devem obrigatoriamente compreender dois anos no exercício de funções em técnicas de assistência em escala;

b) Ter concluído um curso de «Transporte Aéreo de Mercadorias Perigosas», IATA, Categoria 6;

c) Possuir formação de base, formação contínua e formação específica na área de transporte aéreo de mercadorias perigosas;

d) Ter concluído um curso de legislação aeronáutica nas partes relevantes para o exercício das funções.

## CAPÍTULO IV

### Disposições transitórias e finais

#### Artigo 20.º

##### Administrador responsável (*accountable manager*), responsáveis pelas áreas operacionais (*nominated postholders*), gestores sectoriais e supervisor em exercício efectivo de funções

1 — O disposto no presente regulamento não se aplica aos administradores responsáveis (*accountable manager*), aos responsáveis pelas áreas operacionais (*nominated postholders*), aos gestores sectoriais e aos supervisores que, à data da sua entrada em vigor, se encontrem em exercício efectivo dessas mesmas funções.

2 — No prazo máximo de 12 meses, a contar da data da entrada em vigor do presente regulamento, os operadores devem apresentar ao INAC, I. P. evidência de que os dirigentes referidos no número anterior concluíram a seguinte formação:

a) Os cursos referidos nas alíneas d) e e) dos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º;

b) Os cursos referidos nas alíneas h), i), j) e l) do n.º 4 do artigo 13.º;

c) Os cursos referidos nas alíneas e) e f) do n.º 1 do artigo 14.º;

d) Os cursos referidos nas alíneas c), d) e e) do artigo 15.º;

e) O curso referido na alínea f) do artigo 16.º;

f) O curso referido na alínea e) do artigo 17.º;

g) O curso referido na alínea f) do artigo 18.º;

h) Os cursos referidos nas alíneas b) e d) do artigo 19.º

#### Artigo 21.º

##### Substituições

O disposto no presente regulamento aplica-se às substituições dos administradores responsáveis (*accountable manager*), dos responsáveis pelas áreas operacionais (*nominated postholders*), dos gestores sectoriais e dos supervisores, previstas no artigo 9.º

#### Artigo 22.º

##### Processos pendentes

Os processos de emissão de um COA pendentes à data da entrada em vigor do presente regulamento são apreciados e decididos de acordo com os procedimentos de aprovação instituídos pelo INAC, I. P., à data da sua apresentação.

#### Artigo 23.º

##### Entrada em vigor

Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 20.º, o presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

29 de Outubro de 2010. — O Presidente do Conselho Directivo, *Luís A. Fonseca de Almeida*.

203884845

## Regulamento n.º 832/2010

### Normas relativas à operação de aeronaves em regime de contrato de locação, por operadores nacionais, no âmbito do transporte aéreo

O recurso à prática da locação de aeronaves entre transportadoras aéreas tem vindo a ser cada vez mais generalizado, como forma de as transportadoras aéreas oferecerem condições de operação eficientes com custos mais reduzidos.

O Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho, alterado pelos Regulamentos n.ºs 249/2007 e 417/2008, respectivamente de 29 de Junho e 22 de Julho, veio fixar as condições de aprovação pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., da operação de aeronaves com recurso a contratos de locação, adoptando as normas e práticas internacionais relativas a esta matéria emanadas da Organização da Aviação Civil Internacional e melhor explicitadas nos documentos emitidos pela mesma Organização, bem como os requisitos técnicos e procedimentos administrativos da *Joint Aviation Authorities* (JAA).

Sucedo, porém, que o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, que expressamente revogou o Regulamento (CEE) n.º 2407/92, do Conselho, de 23 de Julho de 1992, veio estabelecer novas regras no que concerne à locação de aeronaves entre operadores comunitários e entre estes e países terceiros.

A norma OPS 1.165, constante do Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que alterou o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, regula, igualmente, alguns aspectos da locação de aeronaves entre operadores comunitários e operadores comunitários e outras entidades que não sejam operadores comunitários.

Desta forma, com o presente regulamento pretende-se criar um quadro normativo conforme às novas regras em vigor, que regulamente e complemente o regime constante dos identificados Regulamentos do Parlamento Europeu e do Conselho e da Comissão, razão pela qual se procede à terceira alteração ao Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho, do INAC, I. P., publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 175, de 31 de Julho de 2003.

Assim, o Conselho Directivo do Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P., ao abrigo do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, por deliberação de ... de 2010, aprova o seguinte regulamento:

#### Artigo 1.º

##### Alteração ao Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho

Os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 8.º, 10.º, 13.º, 14.º, 16.º, 17.º, 19.º e 20.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho, alterado pelos Regulamentos

n.º 249/2007, de 29 de Junho e 417/2008, de 22 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

**Objecto e âmbito de aplicação**

O presente regulamento estabelece as condições complementares de aprovação da operação de aeronaves utilizadas em transporte aéreo em regime de contrato de locação entre operadores nacionais e entre operadores nacionais e operadores comunitários ou operadores de países terceiros.

Artigo 2.º

[...]

1 — Para efeitos de aplicação do presente regulamento, são adoptadas as definições estabelecidas no Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, na redacção dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, no Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, e ainda as seguintes:

- a) (Revogado.)
  - b) «Contrato de ACMI», contrato de *wet lease* entre operadores que inclui aeronave, tripulação técnica e de cabine exclusiva do locador, manutenção e seguro;
  - c) «Contrato de *damp lease*», contrato de *wet lease* entre operadores que inclui apenas tripulação técnica do locador e tripulação de cabine do locatário;
  - d) (Revogado.)
  - e) «Contrato de *dry lease-in*», contrato de *dry lease* entre operadores que dá lugar à inclusão de uma ou mais aeronaves no COA de um operador nacional;
  - f) «Contrato de *dry lease-out*», contrato de *dry lease* entre operadores que dá lugar à saída de uma ou mais aeronaves do COA de um operador nacional;
  - g) «Contrato de locação de curta duração», contrato de locação entre operadores cujo prazo não exceda cinco dias consecutivos;
  - h) (Revogado.)
  - i) «Contrato de *wet lease-in*», contrato de *wet lease* entre operadores em que o locatário é um operador nacional;
  - j) «Contrato de *wet lease-out*», contrato de *wet lease* entre operadores em que o locador é um operador nacional;
  - l) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada por carta de ratificação de 28 de Abril de 1948;
  - m) «Directivas de navegabilidade», normas técnicas imperativas emitidas pelo INAC, I. P., ou qualquer outra entidade competente, tendo em vista a inspecção, modificação ou substituição de produtos, peças, componentes e equipamentos aeronáuticos ou o estabelecimento de limites e condicionamentos à sua utilização;
  - n) (Revogado.)
  - o) (Revogado.)
  - p) «Federal Aviation Regulations», normas técnicas emitidas pela Federal Aviation Administration (FAA), dos Estados Unidos da América;
  - q) (Revogado.)
  - r) (Revogado.)
  - s) «Joint Aviation Requirements», as normas técnicas e procedimentos administrativos comuns adoptados pela JAA nos vários domínios da aviação civil relativos à segurança e exploração de aeronaves;
  - t) (Revogado.)
  - u) (Revogado.)
  - v) .....
  - x) .....
  - z) (Revogado.)
  - aa) (Revogado.)
- 2 — Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por:
- a) «COA», certificado de operador aéreo;
  - b) «FAR», Federal Aviation Regulations;
  - c) «GPIAA», o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves;
  - d) «INAC, I. P.», o Instituto Nacional da Aviação Civil;
  - e) «JAR», Joint Aviation Requirements;
  - f) «MEL» (*minimum equipment list*), lista de equipamento mínimo;
  - g) «OPS 1», transporte aéreo comercial (Aviões).

Artigo 3.º

[...]

1 — O INAC, I. P., aprova a operação de aeronaves em regime de contrato de locação por operadores nacionais nos seguintes casos:

- a) Reforço temporário de frota destinado a permitir a operação de uma aeronave que não se enquadre no âmbito da licença de exploração de um operador nacional;
- b) Reforço temporário de frota de um operador nacional, com aeronave cujo pedido de certificação e inscrição no Registo Aeronáutico Nacional já tenha dado entrada no INAC, I. P., tendo em vista a sua futura inclusão no COA do operador;
- c) Reforço temporário de frota destinado a suprir necessidades ocasionais de um operador nacional, devidamente justificadas, com aeronaves nacionais ou registadas num Estado-membro;
- d) Reforço temporário de frota destinado a suprir necessidades ocasionais de um operador nacional, devidamente justificadas, com aeronave registada num país terceiro, nos termos e pelo prazo estabelecido no n.º 3 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008;
- e) Substituição temporária de aeronave, por motivos devidamente justificados, tais como perda de aeronave, imobilização de aeronave devida a necessidades de manutenção não previsíveis, acidente ou incidente.

2 — (Revogado.)

3 — (Revogado.)

4 — .....

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

6 — Caso o INAC, I. P., considere estar em causa a segurança, pode, casuisticamente, fixar ao operador nacional limites para o número de aeronaves em regime de *wet lease-out*.

7 — (Revogado.)

8 — (Revogado.)

9 — (Revogado.)

Artigo 4.º

[...]

1 — A operação de aeronaves em regime de contrato de locação está dependente da prévia aprovação daquele contrato pelo INAC, I. P.

2 — A prévia aprovação prevista no número anterior pode ser dispensada nos contratos de locação de curta duração, desde que verificados os seguintes requisitos:

- a) O operador ser confrontado com uma necessidade imediata, urgente e imprevista de substituir uma aeronave;
- b) O locatário notificar o INAC, I. P., da operação da aeronave, no prazo máximo de 12 horas a contar do início da mesma;
- c) O locatário provar que se trata da substituição imediata, urgente e imprevista de uma aeronave;
- d) O contrato de locação ser enviado ao INAC, I. P., para apreciação, no prazo máximo de 48 horas a contar da sua celebração.

3 — (*Anterior n.º 2.*)

4 — O INAC, I. P., só aprova um contrato de locação de uma aeronave celebrado entre um operador nacional e um operador de um país terceiro quando estejam verificados os requisitos previstos no n.º 3 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008.

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

6 — O requerimento deve dar entrada no INAC, I. P., pelo menos, 15 dias úteis antes da data prevista para o início da operação, com excepção dos casos previstos na alínea e) do n.º 1 do artigo 3.º

7 — (*Anterior n.º 6.*)

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

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

10 — Quaisquer alterações supervenientes aos contratos de locação devem ser aprovadas pelo INAC, I. P.

## Artigo 5.º

[...]

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

## Artigo 8.º

[...]

O contrato de *wet lease*, incluindo o *damp lease* e o ACMI, entre operadores nacionais deve ser comunicado ao INAC, I. P., pelo locador, no prazo máximo de dois dias a contar da assinatura do contrato.

## Artigo 10.º

[...]

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *dry lease-out* de uma aeronave a um operador comunitário deve submeter o respectivo contrato à prévia aprovação do INAC, I. P., devendo obedecer aos seguintes requisitos:

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

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

- a) Conformidade com o manual de voo da aeronave, aprovado pelo INAC, I. P.;
- b) A manutenção da aeronave, incluindo motores, deve ser efectuada por uma organização certificada, nos termos do Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, e de acordo com o programa de manutenção aprovado pela autoridade aeronáutica do Estado do locatário e aceite pelo INAC, I. P.;
- c) Cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pelo INAC, I. P. ou outras autoridades aeronáuticas, desde que equivalentes às nacionais e a elas referenciadas;
- d) Aprovação das modificações e reparações da aeronave pelo INAC, I. P.;
- e) Notificação de ocorrências ao INAC, I. P., e de acidentes ou incidentes ao INAC, I. P. e ao GPIAA.

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

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

- a) .....
- b) Cópia dos contratos de manutenção celebrados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;
- c) Cópia das licenças da tripulação de condução das aeronaves, emitidas, validadas ou reconhecidas pelo INAC, I. P., salvo no caso previsto na segunda parte da alínea b) do n.º 1;
- d) .....

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

- a) Ter sido aceite a supervisão operacional e de manutenção da aeronave, por parte da autoridade aeronáutica do locatário, de acordo com o artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago, sem prejuízo do estabelecido no número seguinte;
- b) A aeronave ter sido excluída do COA do locador e averbada no COA do locatário, devendo ser feita prova deste averbamento no prazo máximo de três dias a contar do averbamento no COA do locatário.

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

## Artigo 13.º

[...]

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *dry lease-out* de uma aeronave a um operador de um país terceiro deve submeter o contrato à prévia aprovação do INAC, I. P., devendo obedecer aos requisitos referidos na norma OPS 1.165, constante do Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que alterou o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, e ainda aos seguintes:

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

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

- a) Conformidade com o manual de voo da aeronave, aprovado pelo INAC, I. P.;
- b) A manutenção da aeronave, incluindo motores, deve ser efectuada por organização certificada nos termos do Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, de acordo com o programa de manutenção aprovado pelo INAC, I. P.;
- c) Cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pelo INAC, I. P. ou outras autoridades aeronáuticas, desde que equivalentes às nacionais e a elas referenciadas;
- d) Aprovação das modificações e reparações da aeronave pelo INAC, I. P.;
- e) Notificação de ocorrências ao INAC, I. P. e de acidentes ou incidentes ao INAC, I. P. e ao GPIAA.

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

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

- a) .....
- b) Cópia dos contratos de manutenção celebrados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;
- c) Cópia das licenças da tripulação emitidas, reconhecidas ou validadas pelo INAC, I. P., salvo no caso previsto na segunda parte da alínea d) do n.º 1;
- d) .....

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

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

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

## Artigo 14.º

[...]

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *wet lease-out* de uma aeronave a um operador de um país terceiro deve submeter o contrato de locação à prévia aprovação do INAC, I. P., devendo obedecer aos seguintes requisitos:

- a) .....
- b) O locador mantém todas as funções e responsabilidades prescritas para a emissão do COA e permanece como operador da aeronave, sendo, consequentemente, responsável por quaisquer aspectos operacionais, tais como treino e qualificações das tripulações e pela manutenção da aeronave;
- c) Antes do início da operação, o locador deve submeter à aprovação do INAC, I. P., o modo como vai assegurar a manutenção da aeronave, quer através de meios próprios, quer através da contratação de uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, para garantir o cumprimento integral do programa de manutenção aplicável à aeronave.

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

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

- a) .....
- b) Cópia dos contratos de manutenção celebrados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;
- c) .....

## Artigo 16.º

[...]

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

- a) A aeronave deve estar certificada para o transporte aéreo comercial, de acordo com a regulamentação técnica aplicável à certificação de aeronaves;
- b) A aeronave deve estar incluída no mesmo certificado de tipo das aeronaves já averbadas no COA do locatário, a menos que este demonstre que teve experiência operacional nesse tipo de aeronave, nos últimos dois anos;
- c) A manutenção da aeronave deve ser efectuada por uma organização de manutenção certificada ao abrigo do Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003 e com o programa de manutenção aprovado pelo INAC, I. P., mediante acordo prévio com a autoridade aeronáutica do Estado de registo;
- d) Aplicação das directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação da aeronave ou outras autoridades, desde que a elas equivalentes e referenciadas;
- e) Os instrumentos, equipamentos de segurança, de comunicações e de navegação que equipam a aeronave devem satisfazer os requisitos das Subpartes K e L do Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que alterou o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, ou JAR OPS 3, conforme aplicável, devidamente identificados e submetidos à aprovação do INAC, I. P.

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

- a) .....
- b) .....
- c) Cópia da licença de estação radioeléctrica da aeronave;
- d) .....
- e) .....
- f) .....
- g) .....
- h) Cópia dos contratos de manutenção, de base e de linha, efectuados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;
- i) .....
- j) .....
- l) .....

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

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

- a) .....
- b) .....
- c) Efectuar a respectiva emenda ao manual de operações e manuais associados, se aplicável, submetendo-os à aprovação do INAC, I. P.;
- d) Avaliar a MEL e submetê-la à aprovação do INAC, I. P.;
- e) .....
- f) Efectuar a respectiva emenda ao manual de gestão do sistema de manutenção, submetendo-o à aprovação do INAC, I. P.;
- g) Assegurar-se de que a manutenção da aeronave é efectuada de acordo com o seu manual de manutenção, aprovado pelo INAC, I. P.;
- h) .....

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

- a) O INAC, I. P., ter assumido a supervisão operacional e de manutenção da aeronave alugada, de acordo com o artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago, sem prejuízo do disposto número seguinte;
- b) A aeronave ter sido averbada no COA do locatário e excluída do COA do locador.

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

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

## Artigo 17.º

[...]

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *wet lease-in*, incluindo o *damp lease* e o ACMI, de uma aeronave operada por uma transportadora aérea de um Estado-membro deve submeter o respectivo contrato à prévia aprovação do INAC, I. P., devendo obedecer aos seguintes requisitos:

- a) O locador deve ser titular de um COA para transporte aéreo comercial, emitido de acordo com o Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que alterou o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, ou JAR OPS 3;
- b) O locador mantém todas as funções e responsabilidades prescritas para a emissão do seu COA e permanece como operador da aeronave sendo responsável por quaisquer aspectos operacionais, tais como o treino e qualificações de toda a tripulação e pela manutenção da aeronave;
- c) A manutenção da aeronave deve ser efectuada por uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;
- d) As tripulações contratadas pelo locador, no âmbito do contrato de locação, devem ser detentoras de licença adequada emitida, reconhecida ou validada pelo Estado de registo da aeronave, sem prejuízo do cumprimento da legislação nacional aplicável ao exercício da actividade;
- e) Os planeamentos relativos a tempos de voo e de repouso aplicados à tripulação do locador não podem ser menos restritivos do que os requeridos para as tripulações de um operador nacional, nos termos da lei.

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

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

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

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

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

Artigo 19.º

[...]

1 — Os contratos de locação são objecto de uma apreciação efectuada caso a caso, estando o operador sujeito à comprovação dos seguintes requisitos:

- a) A aeronave é, previamente, sujeita a uma auditoria do INAC, I. P.;
- b) .....
- c) A aeronave deve possuir um certificado de navegabilidade emitido de acordo com o anexo 8 à Convenção de Chicago e estar certificada de acordo com os FAR/JAR 23, 25, 27 e 29, conforme aplicável;
- d) .....
- e) .....
- f) A manutenção da aeronave deve ser efectuada por uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, de acordo com o programa de manutenção aprovado pelo INAC, I. P., mediante acordo prévio com a autoridade aeronáutica do Estado de registo;
- g) .....
- h) Os instrumentos, equipamentos de segurança, de comunicações e de navegação que equipam a aeronave devem satisfazer os requisitos das Subpartes K e L do Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que alterou o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, ou JAR OPS 3, conforme aplicável, devidamente identificados e submetidos à aprovação do INAC, I. P.

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

- a) .....
- b) .....
- c) Cópia da licença de estação radioelétrica da aeronave;
- d) .....
- e) .....
- f) .....
- g) .....
- h) Cópia dos contratos de manutenção, de base e de linha, efectuados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;
- i) .....
- j) .....
- l) .....

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

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

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

- a) .....
- b) .....
- c) Efectuar a respectiva emenda ao manual de operações e manuais associados, se aplicável, submetendo-os à aprovação do INAC, I. P.;
- d) Avaliar a MEL e submetê-la à aprovação do INAC, I. P.;
- e) .....
- f) Efectuar a respectiva emenda ao manual de gestão do sistema de manutenção, submetendo-o à aprovação do INAC, I. P.;
- g) Assegurar-se de que a manutenção da aeronave é efectuada de acordo com o seu manual de manutenção, aprovado pelo INAC, I. P.;
- h) .....

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

- a) O INAC, I. P., ter assumido a supervisão operacional e de manutenção da aeronave alugada, de acordo com o artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago ou nos termos do n.º 4;

b) A aeronave ter sido averbada no COA do locatário e excluída do COA do locador.

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

Artigo 20.º

[...]

1 — Os contratos de locação são objecto de uma apreciação efectuada pelo INAC, I. P., caso a caso, estando a sua aprovação sujeita à comprovação dos seguintes requisitos:

- a) O Estado a que pertence o locador deve ser signatário da Convenção de Chicago e ter a capacidade para assumir as responsabilidades previstas nos anexos 1, 6 e 8 à Convenção de Chicago;
- b) A aeronave deve possuir um certificado de navegabilidade emitido de acordo com o anexo 8 à Convenção de Chicago e estar certificada de acordo com os FAR/JAR 23, 25, 27 e 29, conforme aplicável;
- c) .....
- d) O locador deve ser titular de um COA para transporte aéreo comercial emitido de acordo com o anexo 8 à Convenção de Chicago e operar este tipo de aeronave há, pelo menos, um ano;
- e) O locador mantém todas as funções e responsabilidades prescritas para a emissão do seu COA e permanece como operador da aeronave sendo responsável por quaisquer aspectos operacionais, tais como o treino e qualificações de toda a tripulação e pela manutenção da aeronave;
- f) A manutenção da aeronave deve ser efectuada por uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;
- g) As tripulações contratadas pelo locador, no âmbito do acordo de locação, devem ser detentoras de licença adequada emitida, reconhecida ou validada pelo Estado de registo da aeronave, sem prejuízo do cumprimento da legislação nacional aplicável ao exercício da actividade;
- h) Os planeamentos relativos a tempos de voo e de repouso aplicados à tripulação do locador não podem ser menos restritivos do que os requeridos para as tripulações de um operador nacional, nos termos da lei.

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

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

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

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

- a) .....
- b) .....
- c) Cópia da licença de estação radioelétrica da aeronave;
- d) .....
- e) .....
- f) .....
- g) .....
- h) .....
- i) Cópia dos contratos de manutenção, de base e de linha, efectuados com organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;
- j) .....
- l) .....
- m) .....
- n) .....
- o) MEL aprovada pela autoridade aeronáutica do locador.

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

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

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

#### Artigo 2.º

##### Alteração às epígrafes dos capítulos

As epígrafes dos Capítulos III, IV, V e VI do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

### «CAPÍTULO III

#### Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais a operadores comunitários

### CAPÍTULO IV

#### Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais a operadores de países terceiros

### CAPÍTULO V

#### Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e de matrícula de Estados-membros por operadores nacionais

### CAPÍTULO VI

#### Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula de países terceiros por operadores nacionais»

#### Artigo 3.º

##### Norma revogatória

São revogados:

- a) As alíneas a), d), h), n), o), q), r), t), u), z) e aa) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho;
- b) Os n.ºs 2, 3 e 7 a 9 do artigo 3.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho;
- c) O artigo 7.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho;
- d) O artigo 9.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho;
- e) O artigo 11.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho;
- f) O artigo 12.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho;
- g) O artigo 15.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho;
- h) O artigo 18.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho;
- i) O artigo 21.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho.

#### Artigo 4.º

##### Repristinção

É repristinado o artigo 22.º do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho.

#### Artigo 5.º

##### Republicação

1 — É republicado em anexo ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, o Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho, com a redacção actual.

2 — Na republicação do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho, é adoptado o presente do indicativo.

#### Artigo 6.º

##### Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

#### ANEXO

#### Republicação do Regulamento n.º 32/2003, de 1 de Julho, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 175, de 31 de Julho de 2003.

(a que se refere o artigo 5.º)

### CAPÍTULO I

#### Princípios gerais

#### Artigo 1.º

##### Objecto e âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece as condições complementares de aprovação da operação de aeronaves utilizadas em transporte aéreo em regime de contrato de locação entre operadores nacionais e entre operadores nacionais e operadores comunitários ou operadores de países terceiros.

#### Artigo 2.º

##### Definições e abreviaturas

1 — Para efeitos de aplicação do presente regulamento, são adoptadas as definições estabelecidas no Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, na redacção dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, no Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, e ainda as seguintes:

- a) *(Revogado.)*
- b) «Contrato de ACMI», contrato de *wet lease* entre operadores que inclui aeronave, tripulação técnica e de cabine exclusiva do locador, manutenção e seguro;
- c) «Contrato de *damp lease*», contrato de *wet lease* entre operadores que inclui apenas tripulação técnica do locador e tripulação de cabine do locatário;
- d) *(Revogado.)*
- e) «Contrato de *dry lease-in*», contrato de *dry lease* entre operadores que dá lugar à inclusão de uma ou mais aeronaves no COA de um operador nacional;
- f) «Contrato de *dry lease-out*», contrato de *dry lease* entre operadores que dá lugar à saída de uma ou mais aeronaves do COA de um operador nacional;
- g) «Contrato de locação de curta duração», contrato de locação entre operadores cujo prazo não exceda cinco dias consecutivos;
- h) *(Revogado.)*
- i) «Contrato de *wet lease-in*», contrato de *wet lease* entre operadores em que o locatário é um operador nacional;
- j) «Contrato de *wet lease-out*», contrato de *wet lease* entre operadores em que o locador é um operador nacional;
- l) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada por carta de ratificação de 28 de Abril de 1948;
- m) «Directivas de navegabilidade», normas técnicas imperativas emitidas pelo INAC, I. P. ou qualquer outra entidade competente, tendo em vista a inspecção, modificação ou substituição de produtos, peças, componentes e equipamentos aeronáuticos ou o estabelecimento de limites e condicionamentos à sua utilização;
- n) *(Revogado.)*
- o) *(Revogado.)*
- p) «Federal Aviation Regulations», normas técnicas emitidas pela Federal Aviation Administration (FAA), dos Estados Unidos da América;
- q) *(Revogado.)*
- r) *(Revogado.)*
- s) «Joint Aviation Requirements», as normas técnicas e procedimentos administrativos comuns adoptados pela JAA nos vários domínios da aviação civil relativos à segurança e exploração de aeronaves;
- t) *(Revogado.)*
- u) *(Revogado.)*
- v) «Locador», entidade que dá a aeronave em aluguer;
- x) «Locatário», entidade que toma a aeronave de aluguer;
- z) *(Revogado.)*
- aa) *(Revogado.)*

2 — Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «COA», certificado de operador aéreo;
- b) «FAR», Federal Aviation Regulations;

- c) «GPIAA», o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves;  
 d) «INAC, I. P.», o Instituto Nacional da Aviação Civil;  
 e) «JAR», Joint Aviation Requirements;  
 f) «MEL» (*minimum equipment list*), lista de equipamento mínimo;  
 g) «OPS 1», transporte aéreo comercial (Aviões).

## Artigo 3.º

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

1 — O INAC, I. P. aprova a operação de aeronaves em regime de contrato de locação por operadores nacionais nos seguintes casos:

- a) Reforço temporário de frota destinado a permitir a operação de uma aeronave que não se enquadre no âmbito da licença de exploração de um operador nacional;  
 b) Reforço temporário de frota de um operador nacional, com aeronave cujo pedido de certificação e inscrição no Registo Aeronáutico Nacional já tenha dado entrada no INAC, I. P., tendo em vista a sua futura inclusão no COA do operador;  
 c) Reforço temporário de frota destinado a suprir necessidades ocasionais de um operador nacional, devidamente justificadas, com aeronaves nacionais ou registadas num Estado-membro;  
 d) Reforço temporário de frota destinado a suprir necessidades ocasionais de um operador nacional, devidamente justificadas, com aeronave registada num país terceiro, nos termos e pelo prazo estabelecido no n.º 3 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008;  
 e) Substituição temporária de aeronave, por motivos devidamente justificados, tais como perda de aeronave, imobilização de aeronave devida a necessidades de manutenção não previsíveis, acidente ou incidente.

2 — (*Revogado.*)

3 — (*Revogado.*)

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

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

6 — Caso o INAC, I. P., considere estar em causa a segurança, pode, casuisticamente, fixar ao operador nacional limites para o número de aeronaves em regime de *wet lease-out*.

7 — (*Revogado.*)

8 — (*Revogado.*)

9 — (*Revogado.*)

## Artigo 4.º

**Aprovação do contrato de locação**

1 — A operação de aeronaves em regime de contrato de locação está dependente da prévia aprovação daquele contrato pelo INAC, I. P.

2 — A prévia aprovação prevista no número anterior pode ser dispensada nos contratos de locação de curta duração, desde que verificados os seguintes requisitos:

- a) O operador ser confrontado com uma necessidade imediata, urgente e imprevista de substituir uma aeronave;  
 b) O locatário notificar o INAC, I. P., da operação da aeronave, no prazo máximo de 12 horas a contar do início da mesma;  
 c) O locatário provar que se trata da substituição imediata, urgente e imprevista de uma aeronave;  
 d) O contrato de locação ser enviado ao INAC, I. P., para apreciação, no prazo máximo de 48 horas a contar da sua celebração.

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

4 — O INAC, I. P., só aprova um contrato de locação de uma aeronave celebrado entre um operador nacional e um operador de um país terceiro quando estejam verificados os requisitos previstos no n.º 3 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008.

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

6 — O requerimento deve dar entrada no INAC, I. P., pelo menos, 15 dias úteis antes da data prevista para o início da operação, com excepção dos casos previstos na alínea e) do n.º 1 do artigo 3.º

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

8 — Sem prejuízo dos requisitos estabelecidos para cada caso, o INAC, I. P., pode, em qualquer momento, solicitar qualquer documento

de informação de cumprimento de requisitos que julgue necessários à avaliação da situação em causa, desde que devidamente fundamentado.

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

10 — Quaisquer alterações supervenientes aos contratos de locação devem ser aprovadas pelo INAC, I. P.

## Artigo 5.º

**Sublocação**

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

## Artigo 6.º

**Direito de informação dos passageiros**

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

## CAPÍTULO II

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

## SECÇÃO I

**Dry lease**

## Artigo 7.º

(*Revogado.*)

## SECÇÃO II

**Wet lease**

## Artigo 8.º

**Wet lease**

O contrato de *wet lease*, incluindo o *damp lease* e o ACMI, entre operadores nacionais deve ser comunicado ao INAC, I. P., pelo locador, no prazo máximo de dois dias a contar da assinatura do contrato.

## Artigo 9.º

(*Revogado.*)

## CAPÍTULO III

**Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais a operadores comunitários**

## SECÇÃO I

**Dry lease**

## Artigo 10.º

**Dry lease-out**

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *dry lease-out* de uma aeronave a um operador comunitário deve submeter o respectivo contrato à prévia aprovação do INAC, I. P., devendo obedecer aos seguintes requisitos:

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

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

- a) Conformidade com o manual de voo da aeronave, aprovado pelo INAC, I. P.;
- b) A manutenção da aeronave, incluindo motores, deve ser efectuada por uma organização certificada, nos termos do Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, e de acordo com o programa de manutenção aprovado pela autoridade aeronáutica do Estado do locatário e aceite pelo INAC, I. P.;
- c) Cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pelo INAC, I. P., ou outras autoridades aeronáuticas, desde que equivalentes às nacionais e a elas referenciadas;
- d) Aprovação das modificações e reparações da aeronave pelo INAC, I. P.;
- e) Notificação de ocorrências ao INAC, I. P., e de acidentes ou incidentes ao INAC, I. P. e ao GPIAA.

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

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

- a) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que locador e locatário assumam as respectivas responsabilidades;
- b) Cópia dos contratos de manutenção celebrados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;
- c) Cópia das licenças da tripulação de condução das aeronaves, emitidas, validadas ou reconhecidas pelo INAC, I. P., salvo no caso previsto na segunda parte da alínea b) do n.º 1;
- d) Cópia do COA do locatário.

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

- a) Ter sido aceite a supervisão operacional e de manutenção da aeronave, por parte da autoridade aeronáutica do locatário, de acordo com o artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago, sem prejuízo do estabelecido no número seguinte;
- b) A aeronave ter sido excluída do COA do locador e averbada no COA do locatário, devendo ser feita prova deste averbamento no prazo máximo de três dias a contar do averbamento no COA do locatário.

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

## SECÇÃO II

### *Wet lease*

#### Artigo 11.º

(Revogado.)

#### Artigo 12.º

(Revogado.)

## CAPÍTULO IV

### **Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula nacionais a operadores de países terceiros**

## SECÇÃO I

### *Dry lease*

#### Artigo 13.º

### *Dry lease-out*

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *dry lease-out* de uma aeronave a um operador de um país terceiro deve submeter o contrato à prévia aprovação do INAC, I. P., devendo obedecer aos requisitos referidos na norma OPS 1.165, constante do Regulamento (CE)

n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que alterou o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, e ainda aos seguintes:

- a) O locatário deve pertencer a um Estado signatário da Convenção de Chicago;
- b) O locatário deve ser titular de um COA, emitido de acordo com o anexo 6 à Convenção de Chicago;
- c) A MEL do locatário deve ter sido avaliada pelo operador nacional e aceite pelo INAC, I. P.;
- d) As tripulações do locatário devem ser titulares de licença adequada emitida, reconhecida ou validada pelo INAC, I. P., salvo se existir um acordo celebrado com a autoridade aeronáutica do locatário ao abrigo do artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago relativamente a esta matéria;
- e) O contrato de locação deve incluir os requisitos que presidem à execução do programa de manutenção.

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

- a) Conformidade com o manual de voo da aeronave, aprovado pelo INAC, I. P.;
- b) A manutenção da aeronave, incluindo motores, deve ser efectuada por organização certificada nos termos do Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, de acordo com o programa de manutenção aprovado pelo INAC, I. P.;
- c) Cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pelo INAC, I. P. ou outras autoridades aeronáuticas, desde que equivalentes às nacionais e a elas referenciadas;
- d) Aprovação das modificações e reparações da aeronave pelo INAC, I. P.;
- e) Notificação de ocorrências ao INAC, I. P., e de acidentes ou incidentes ao INAC, I. P. e ao GPIAA.

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

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

- a) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades;
- b) Cópia dos contratos de manutenção celebrados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;
- c) Cópia das licenças da tripulação emitidas, reconhecidas ou validadas pelo INAC, I. P., salvo no caso previsto na segunda parte da alínea d) do n.º 1;
- d) Cópia do COA do locatário.

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

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

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

## SECÇÃO II

### *Wet lease*

#### Artigo 14.º

### *Wet lease-out*

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *wet lease-out* de uma aeronave a um operador de um país terceiro deve submeter o contrato de locação à prévia aprovação do INAC, I. P., devendo obedecer aos seguintes requisitos:

- a) O locatário deve ser titular de um COA emitido por um Estado signatário da Convenção de Chicago, de acordo com o seu anexo 6;



b) O locador mantém todas as funções e responsabilidades prescritas para a emissão do COA e permanece como operador da aeronave, sendo, consequentemente, responsável por quaisquer aspectos operacionais, tais como treino e qualificações das tripulações e pela manutenção da aeronave;

c) Antes do início da operação, o locador deve submeter à aprovação do INAC, I. P. o modo como vai assegurar a manutenção da aeronave, quer através de meios próprios, quer através da contratação de uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, para garantir o cumprimento integral do programa de manutenção aplicável à aeronave.

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

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

a) Cópia da aprovação do contrato de locação pela autoridade aeronáutica do locatário, se tal aprovação for exigida pela referida autoridade;

b) Cópia dos contratos de manutenção celebrados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;

c) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades.

#### Artigo 15.º

(Revogado.)

## CAPÍTULO V

### Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e de matrícula de Estados-membros por operadores nacionais

#### SECÇÃO I

##### *Dry lease*

#### Artigo 16.º

##### *Dry lease-in*

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

a) A aeronave deve estar certificada para o transporte aéreo comercial, de acordo com a regulamentação técnica aplicável à certificação de aeronaves;

b) A aeronave deve estar incluída no mesmo certificado de tipo das aeronaves já averbadas no COA do locatário, a menos que este demonstre que teve experiência operacional nesse tipo de aeronave, nos últimos dois anos;

c) A manutenção da aeronave deve ser efectuada por uma organização de manutenção certificada ao abrigo do Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003 e com o programa de manutenção aprovado pelo INAC, I. P., mediante acordo prévio com a autoridade aeronáutica do Estado de registo;

d) Aplicação das directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação da aeronave ou outras autoridades, desde que a elas equivalentes e referenciadas;

e) Os instrumentos, equipamentos de segurança, de comunicações e de navegação que equipam a aeronave devem satisfazer os requisitos das Subpartes K e L do Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que alterou o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, ou JAR OPS 3, conforme aplicável, devidamente identificados e submetidos à aprovação do INAC, I. P.

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

a) Cópia do certificado de matrícula da aeronave;

b) Cópia do certificado de navegabilidade da aeronave;

c) Cópia da licença de estação radioelétrica da aeronave;

d) Cópia do certificado de ruído da aeronave;

e) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades;

f) Cópia do boletim de pesagem e centragem da aeronave;

g) Cópia do programa de manutenção provado pela autoridade aeronáutica do locador;

h) Cópia dos contratos de manutenção, de base e de linha, efectuados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;

i) Cópia do registo do cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação ou outras autoridades, desde que a elas equivalentes e referenciadas;

j) Cópia do registo das inspecções de manutenção efectuadas desde a última manutenção de base, incluindo os registos das horas ou ciclos de voo da aeronave e dos motores ou hélices;

l) Cópia dos registos de componentes, equipamentos rotáveis e peças de vida limitada onde deve constar a sua identificação nominal P/N (número de peça), S/N (número de série), data de instalação, TBO (potenciais de serviço) ou limite de vida e tempos remanescentes.

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

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

a) Requerer a alteração da sua licença de exploração nos casos previstos na alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º;

b) Requerer a inclusão da aeronave no COA, especificando os tipos e áreas de operação, autorizações especiais ou aprovações pretendidas;

c) Efectuar a respectiva emenda ao manual de operações e manuais associados, se aplicável, submetendo-os à aprovação do INAC, I. P.;

d) Avaliar a MEL e submetê-la à aprovação do INAC, I. P.;

e) Providenciar o necessário treino, briefing ou documentação às suas tripulações, pessoal de operações de terra e pessoal técnico;

f) Efectuar a respectiva emenda ao manual de gestão do sistema de manutenção, submetendo-o à aprovação do INAC, I. P.;

g) Assegurar-se de que a manutenção da aeronave é efectuada de acordo com o seu manual de manutenção, aprovado pelo INAC, I. P.;

h) Provar que as suas tripulações possuem uma licença emitida, reconhecida ou validada pelo Estado de registo da aeronave.

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

a) O INAC, I. P. ter assumido a supervisão operacional e de manutenção da aeronave alugada, de acordo com o artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago, sem prejuízo do disposto no número seguinte;

b) A aeronave ter sido averbada no COA do locatário e excluída do COA do locador.

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

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

#### SECÇÃO II

##### *Wet lease*

#### Artigo 17.º

##### *Wet lease-in*

1 — Um operador nacional que pretenda efectuar um *wet lease-in*, incluindo o damp lease e o ACMI, de uma aeronave operada por uma transportadora aérea de um Estado-membro deve submeter o respectivo contrato à prévia aprovação do INAC, I. P., devendo obedecer aos seguintes requisitos:

a) O locador deve ser titular de um COA para transporte aéreo comercial, emitido de acordo com o Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que alterou o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, ou JAR OPS 3;

b) O locador mantém todas as funções e responsabilidades prescritas para a emissão do seu COA e permanece como operador da aeronave sendo responsável por quaisquer aspectos operacionais, tais como o treino e qualificações de toda a tripulação e pela manutenção da aeronave;

c) A manutenção da aeronave deve ser efectuada por uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;

d) As tripulações contratadas pelo locador, no âmbito do contrato de locação, devem ser detentoras de licença adequada emitida, reconhecida ou validada pelo Estado de registo da aeronave, sem prejuízo do cumprimento da legislação nacional aplicável ao exercício da actividade;

e) Os planeamentos relativos a tempos de voo e de repouso aplicados à tripulação do locador não podem ser menos restritivos do que os requeridos para as tripulações de um operador nacional, nos termos da lei.

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

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

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

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

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

#### Artigo 18.º

(Revogado.)

## CAPÍTULO VI

### Contratos de locação de aeronaves de marcas de nacionalidade e matrícula de países terceiros por operadores nacionais

#### SECÇÃO I

##### *Dry lease*

#### Artigo 19.º

##### *Dry lease-in*

1 — Os contratos de locação são objecto de uma apreciação efectuada caso a caso, estando o operador sujeito à comprovação dos seguintes requisitos:

a) A aeronave é, previamente, sujeita a uma auditoria do INAC, I. P.;

b) O locador deve ser titular de um COA emitido por um Estado signatário da Convenção de Chicago, de acordo com o seu anexo 6;

c) A aeronave deve possuir um certificado de navegabilidade emitido de acordo com o anexo 8 à Convenção de Chicago e estar certificada de acordo com os FAR/JAR 23, 25, 27 e 29, conforme aplicável;

d) A aeronave deve estar certificada para o transporte aéreo comercial;

e) A aeronave deve estar incluída no mesmo certificado de tipo das já averbadas no COA do locatário, salvo se este provar que teve experiência operacional nesse tipo de aeronave, nos últimos dois anos;

f) A manutenção da aeronave deve ser efectuada por uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, de acordo com o programa de manutenção aprovado pelo INAC, I. P., mediante acordo prévio com a autoridade aeronáutica do Estado de registo;

g) Aplicação das directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação da aeronave ou outras autoridades, desde que a elas equivalentes e referenciadas;

h) Os instrumentos, equipamentos de segurança, de comunicações e de navegação que equipam a aeronave devem satisfazer os requisitos das Subpartes K e L do Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que alterou o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, ou JAR OPS 3, conforme aplicável, devidamente identificados e submetidos à aprovação do INAC, I. P.

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

a) Cópia do certificado de matrícula da aeronave;

b) Cópia do certificado de navegabilidade da aeronave;

c) Cópia da licença de estação radioelétrica da aeronave;

d) Cópia do certificado de ruído da aeronave;

e) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respectivas responsabilidades;

f) Cópia do boletim de pesagem e centragem da aeronave;

g) Cópia do programa de manutenção aprovado pela competente autoridade aeronáutica;

h) Cópia dos contratos de manutenção, de base e de linha, efectuados com uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;

i) Cópia do registo do cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação ou outras autoridades, desde que a elas equivalentes e referenciadas;

j) Cópia do registo das inspecções de manutenção efectuadas desde a última manutenção de base, incluindo os registos das horas ou ciclos de voo da aeronave e dos motores ou hélices;

l) Cópia dos registos de componentes, equipamentos rotáveis e peças de vida limitada onde deve constar a sua identificação nominal P/N (número de peça), S/N (número de série), data de instalação, TBO (potenciais de serviço) ou limite de vida e tempos remanescentes.

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

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

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

a) Requerer a alteração da sua licença de exploração nos casos previstos na alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º;

b) Requerer a inclusão da aeronave no COA, especificando os tipos e áreas de operação, autorizações especiais ou aprovações pretendidas;

c) Efectuar a respectiva emenda ao manual de operações e manuais associados, se aplicável, submetendo-os à aprovação do INAC, I. P.;

d) Avaliar a MEL e submetê-la à aprovação do INAC, I. P.;

e) Providenciar o necessário treino, *briefing* ou documentação às suas tripulações, pessoal de operações de terra e pessoal técnico;

f) Efectuar a respectiva emenda ao manual de gestão do sistema de manutenção, submetendo-o à aprovação do INAC, I. P.;

g) Assegurar-se de que a manutenção da aeronave é efectuada de acordo com o seu manual de manutenção, aprovado pelo INAC, I. P.;

h) Provar que as suas tripulações possuem uma licença emitida, reconhecida ou validada pelo Estado de registo da aeronave.

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

a) O INAC, I. P., ter assumido a supervisão operacional e de manutenção da aeronave alugada, de acordo com o artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago ou nos termos do n.º 4;

b) A aeronave ter sido averbada no COA do locatário e excluída do COA do locador.

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

#### SECÇÃO II

##### *Wet lease*

#### Artigo 20.º

##### *Wet lease-in*

1 — Os contratos de locação são objecto de uma apreciação efectuada pelo INAC, I. P., caso a caso, estando a sua aprovação sujeita à comprovação dos seguintes requisitos:

a) O Estado a que pertence o locador deve ser signatário da Convenção de Chicago e ter a capacidade para assumir as responsabilidades previstas nos anexos 1, 6 e 8 à Convenção de Chicago;

b) A aeronave deve possuir um certificado de navegabilidade emitido de acordo com o anexo 8 à Convenção de Chicago e estar certificada de acordo com os FAR/JAR 23, 25, 27 e 29, conforme aplicável;

c) A aeronave deve estar certificada para transporte aéreo comercial;

d) O locador deve ser titular de um COA para transporte aéreo comercial emitido de acordo com o anexo 8 à Convenção de Chicago e operar este tipo de aeronave há, pelo menos, um ano;

e) O locador mantém todas as funções e responsabilidades prescritas para a emissão do seu COA e permanece como operador da aeronave sendo responsável por quaisquer aspectos operacionais, tais como o treino e qualificações de toda a tripulação e pela manutenção da aeronave;

f) A manutenção da aeronave deve ser efectuada por uma organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;

g) As tripulações contratadas pelo locador, no âmbito do acordo de locação, devem ser detentoras de licença adequada emitida, reconhecida ou validada pelo Estado de registo da aeronave, sem prejuízo do cumprimento da legislação nacional aplicável ao exercício da actividade;

h) Os planeamentos relativos a tempos de voo e de repouso aplicados à tripulação do locador não podem ser menos restritivos do que os requeridos para as tripulações de um operador nacional, nos termos da lei.

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

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

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

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

a) Cópia do certificado de matrícula da aeronave;

b) Cópia do certificado de navegabilidade da aeronave;

c) Cópia da licença de estação radioelétrica da aeronave;

d) Cópia do certificado de ruído da aeronave;

e) Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra;

f) Cópia do boletim de pesagem e centragem da aeronave;

g) Cópia do programa de manutenção da aeronave aprovado pela autoridade aeronáutica do Estado de registo da aeronave;

h) Cópia do registo do cumprimento de todas as directivas de navegabilidade emitidas pela autoridade primária de certificação ou outras, desde que a elas referenciadas;

i) Cópia dos contratos de manutenção, de base e de linha, efectuados com organização de manutenção certificada de acordo com o Anexo II, Parte 145, do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de Novembro de 2003;

j) Cópia do registo das últimas inspecções, a definir caso a caso, conforme o respectivo programa de manutenção;

l) Cópia do registo das inspecções de manutenção efectuadas desde a última manutenção de base, incluindo os registos das horas ou ciclos de voo da aeronave e dos motores ou hélices;

m) Cópia dos registos de componentes, equipamentos rotáveis e peças de vida limitada, onde deve constar a sua identificação nominal, P/N (número de peça), S/N (número de série), data de instalação, TBO (potenciais de serviço) ou limite de vida e tempos remanescentes;

n) Cópia das licenças das tripulações;

o) MEL aprovada pela autoridade aeronáutica do locador.

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

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

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

Artigo 21.º

(Revogado.)

## CAPÍTULO VII

### Disposições finais

Artigo 22.º

#### Entrada em vigor

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

29 de Outubro de 2010. — O Presidente do Conselho Directivo, *Luís A. Fonseca de Almeida*.

203884853

### Regulamento n.º 833/2010

#### Normas Relativas ao Programa de Prevenção de Acidentes e de Segurança de Voo

A necessidade constante de garantir a melhoria das condições operacionais que activamente facilitem o conhecimento das condições em que os acidentes podem ocorrer e quais as medidas mínimas a implementar para eliminar as causas que possam resultar, individual ou cumulativamente, em situações potencialmente perigosas, determinou que o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.) tivesse, através do Regulamento n.º 19/2003, de 28 de Abril, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 110, de 13 de Maio, estabelecido a obrigatoriedade dos operadores nacionais, titulares de certificado de operador aéreo (COA) ou de um certificado de operador de trabalho aéreo (COTA), de estabelecerem, e manterem, um programa de prevenção de acidentes e de segurança de voo.

A obrigatoriedade de estabelecer e manter tal programa resulta do Ponto 3.3 do Capítulo 3 da Parte I do Anexo 6 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) e das normas técnicas constantes da Subparte B do JAR-OPS 3, mais concretamente a norma técnica JAR-OPS 3.037.

Mais recentemente, o Regulamento (CE) n.º 859/2008, da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que alterou o anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, estabeleceu igual obrigatoriedade na norma OPS 1.037.

Como tal, considerando que o regime que consta do Regulamento n.º 19/2003, de 28 de Abril, é profundamente alterado, e atendendo à necessidade de adaptar e complementar o normativo vigente, opta-se por aprovar um novo regulamento, revogando-se o anterior.

Foi ouvida a APORTAR — Associação Portuguesa de Transporte Aéreo, nos termos do artigo 117.º do Código do Procedimento Administrativo.

Assim, o Conselho Directivo do Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P., ao abrigo do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, por deliberação de 29 de Outubro de 2010, aprova o seguinte regulamento:

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

Artigo 1.º

#### Objecto

1 — O presente regulamento determina a obrigatoriedade dos operadores certificados para transporte aéreo comercial, titulares de um certificado de operador aéreo ou de um certificado de operador de trabalho aéreo, de estabelecerem e manterem um programa de prevenção de acidentes e de segurança de voo.

2 — Os operadores que operem aeronaves com uma massa máxima à descolagem superior a 27 000 kg, devem estabelecer e manter um programa de análise dos parâmetros de voo, que faz parte integrante do programa identificado no número anterior.

Artigo 2.º

#### Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se a todos os operadores certificados para transporte aéreo comercial, titulares de um certificado de operador aéreo ou de um certificado de operador de trabalho aéreo, com sede no território nacional.

Artigo 3.º

#### Definições e abreviaturas

1 — Para efeitos de aplicação do presente regulamento, entende-se por:

a) «Auditoria», análise independente de um sistema, de um produto ou de um processo determinado, mediante o qual se determina