



Índice

II Atos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento de Execução (UE) 2019/1383 da Comissão, de 8 de julho de 2019, que altera e retifica o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 no que se refere aos sistemas de gestão da segurança das entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente e à simplificação dos procedimentos de manutenção e de gestão da aeronavegabilidade permanente aplicáveis às aeronaves da aviação geral ⁽¹⁾ 1
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2019/1384 da Comissão, de 24 de julho de 2019, que altera os Regulamentos (UE) n.º 965/2012 e (UE) n.º 1321/2014 no que diz respeito à utilização das aeronaves que figuram no certificado de operador aéreo para operações não comerciais e operações especializadas, ao estabelecimento de requisitos operacionais para a realização de voos de verificação da manutenção e de regras em matéria de operações não comerciais com tripulação reduzida a bordo, bem como à introdução de atualizações de ordem redacional nos requisitos aplicáveis às operações aéreas ⁽¹⁾ 106

DECISÕES

- ★ Decisão de Execução (UE) 2019/1385 da Comissão, de 3 de setembro de 2019, que altera o anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE relativa a medidas de polícia sanitária contra a peste suína africana em determinados Estados-Membros [notificada com o número C(2019) 6432] ⁽¹⁾ 141

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/1383 DA COMISSÃO

de 8 de julho de 2019

que altera e retifica o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 no que se refere aos sistemas de gestão da segurança das entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente e à simplificação dos procedimentos de manutenção e de gestão da aeronavegabilidade permanente aplicáveis às aeronaves da aviação geral

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 17.º, n.º 1, e o artigo 62.º, n.ºs 14 e 15,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão ⁽²⁾ inclui regras em matéria de manutenção e gestão da aeronavegabilidade permanente de determinadas aeronaves. No interesse da proporcionalidade, é necessário adaptar essas regras, introduzindo requisitos simplificados correspondentes ao nível mínimo dos riscos associados às aeronaves ligeiras na aviação geral, que não figuram no certificado de operador aéreo de uma transportadora aérea à qual tenha sido concedida uma licença de exploração emitida em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾. Para o efeito, convém introduzir um novo conjunto de requisitos que garantam a aeronavegabilidade dessas aeronaves. Esses requisitos devem ser menos rigorosos do que os atuais requisitos em matéria de programas de manutenção de aeronaves, avaliações de aeronavegabilidade e diferimento da reparação de avarias. Se tais requisitos de manutenção fossem aplicáveis a outras aeronaves que não as aeronaves a motor complexas, o seu proprietário não deve ser impedido de celebrar contratos relativos à execução das tarefas de manutenção com entidades certificadas nos termos do anexo II (parte 145) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
- (2) Dever-se-ia introduzir um novo conjunto de regras que permitisse maior flexibilidade de definição e execução do programa de manutenção de aeronaves que não as aeronaves a motor complexas que não constem da lista do certificado de operador aéreo de uma transportadora aérea à qual tenha sido concedida uma licença de exploração emitida em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Consequentemente, dever-se-ia prever uma nova certificação dos organismos com requisitos menos rigorosos e prerrogativas combinadas para a manutenção, a gestão da aeronavegabilidade, as avaliações da aeronavegabilidade e a emissão de licenças de voo.

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

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

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

- (3) Por força do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽⁴⁾, os titulares de um certificado de operador aéreo («COA») devem atualmente dispor de um sistema de gestão, incluindo de gestão dos riscos relacionados com a segurança das suas atividades. Uma dessas atividades é a gestão da aeronavegabilidade permanente da sua frota, que incumbe à respetiva entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente («CAMO»), certificada em conformidade com a subparte G do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014. Contudo, presentemente a subparte G do anexo I não contém quaisquer requisitos em matéria de gestão dos riscos relacionados com a segurança ao nível da CAMO. Dever-se-ia, pois, instaurar um sistema de gestão das CAMO, incluindo a gestão dos riscos para a segurança nos organismos responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente das aeronaves utilizadas pelos titulares de um COA. Esse sistema de gestão aplicar-se-ia a todas as CAMO responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente.
- (4) Convém prever um período de transição adequado para os organismos envolvidos na aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos componentes nelas instalados, a fim de garantir a conformidade com as novas regras e com os novos procedimentos introduzidos pelo presente regulamento.
- (5) Os princípios de gestão da segurança não devem ser aplicáveis a entidades de aeronavegabilidade combinada a fim de garantir regras proporcionadas para as aeronaves que não são aeronaves a motor complexas e que não figuram no certificado de operador aéreo de uma transportadora aérea à qual tenha sido concedida uma licença de exploração emitida em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008.
- (6) Além disso, convém igualmente alinhar os requisitos relativos às autoridades competentes com a evolução dos conceitos de gestão da segurança definidos pela Organização da Aviação Civil Internacional, em especial no que diz respeito à introdução de um sistema de gestão da autoridade, velar pela aplicação do programa nacional de segurança e assegurar a coordenação entre as autoridades.
- (7) Uma avaliação incorreta da aeronavegabilidade da aeronave, devido a registos incompletos de aeronavegabilidade permanente, pode constituir um risco para a segurança do voo. Por conseguinte, as regras em vigor em matéria de registos de aeronavegabilidade permanente devem ser adaptadas.
- (8) Há que retificar alguns erros de redação, que suscitam dificuldades de interpretação de determinadas disposições do anexo III do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
- (9) Consequentemente, o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 deve ser alterado.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento têm por base os Pareceres n.º 05/2016 ⁽⁵⁾, n.º 06/2016 ⁽⁶⁾ e n.º 13/2016 ⁽⁷⁾, emitidos pela Agência em conformidade com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁸⁾.
- (11) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité instituído pelo artigo 127.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

- 1) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

Requisitos de aeronavegabilidade permanente

1. A aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea a), e dos componentes nelas instalados deve ser assegurada de acordo com o disposto no anexo I (parte M), exceto para as aeronaves enumeradas no primeiro parágrafo do n.º 2, às quais se aplica o disposto no anexo V-B (parte ML).

⁽⁴⁾ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁽⁵⁾ Parecer n.º 05/2016: Grupo de Trabalho sobre revisão das disposições da Parte M respeitantes à Aviação Geral.

⁽⁶⁾ Parecer n.º 06/2016: Cumprimento dos requisitos do sistema de gestão da segurança (SMS) no Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão — SMS da parte M.

⁽⁷⁾ Parecer n.º 13/2016: Registos técnicos

⁽⁸⁾ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

2. Os requisitos do anexo V-B (parte ML) são aplicáveis às aeronaves seguintes, que não são aeronaves a motor complexas:

- a) Aviões com uma massa máxima à descolagem de 2 730 kg ou inferior;
- b) Autogiros com uma massa máxima à descolagem de 1 200 kg ou inferior, certificados para um máximo de 4 ocupantes;
- c) Outras aeronaves ELA2.

Caso as aeronaves referidas nas alíneas a), b) e c) do primeiro parágrafo figurarem no certificado de operador aéreo de uma transportadora aérea titular de uma licença emitida nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, aplicar-se-ão os requisitos do anexo I (parte M).

3. Para figurarem no certificado de operador aéreo de uma transportadora aérea titular de uma licença de voo emitida nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, as aeronaves referidas no n.º 2, primeiro parágrafo, alíneas a), b) e c), devem cumprir integralmente os seguintes requisitos:

- a) O respetivo programa de manutenção de aeronaves foi aprovado pela autoridade competente em conformidade com o ponto M.A.302 do anexo I (parte M);
- b) A manutenção exigida pelo programa de manutenção a que se refere a alínea a) foi concluída e certificada em conformidade com os pontos 145.A.48 e 145.A.50 do anexo II (parte 145);
- c) Procedeu-se a uma avaliação da aeronavegabilidade, tendo sido emitido um novo certificado de avaliação da aeronavegabilidade em conformidade com o ponto M.A.901 do anexo I (parte M).

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

5. Considera-se que os programas de manutenção das aeronaves a que se refere o artigo 1.º, alínea a), que cumpram os requisitos especificados no ponto M.A.302 do anexo I (parte M), aplicável até 20 de agosto de 2019 cumprem os requisitos especificados no ponto M.A.302 do anexo I (parte M) ou no ponto ML.A.302 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável, em conformidade com os n.ºs 1 e 2.

6. Os operadores asseguram a aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea b), e dos componentes nelas instalados em conformidade com os requisitos do anexo V-A (parte T).

7. A aeronavegabilidade permanente dos aviões multimotor turbopropulsores com massa máxima à descolagem igual ou inferior a 5 700 kg deve ser assegurada em conformidade com os requisitos aplicáveis às aeronaves a motor que não as aeronaves a motor complexas, como indicado nos pontos M.A.201, M.A.301, M.A.302, M.A.601 e M.A.803 do anexo I (parte M), no ponto 145.A.30 do anexo II (parte 145), nos pontos 66.A.5, 66.A.30, 66.A.70, nos apêndices V e VI do anexo III (parte 66), no ponto CAMO.A.315 do anexo V-C (parte CAMO), no ponto CAO.A.010 e no apêndice I do anexo V-D (parte CAO), na medida em que se apliquem a outras aeronaves que não as aeronaves a motor complexas.

(*) Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).»;

2) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

Certificação das entidades envolvidas na aeronavegabilidade permanente

1. As entidades que participam na aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos componentes nelas instalados, incluindo a respetiva manutenção, devem ser certificadas, a seu pedido, pela autoridade competente, em conformidade com os requisitos do anexo II (parte 145), do anexo V-C (parte CAMO) ou do anexo V-D (Parte CAO), conforme aplicáveis.

2. Em derrogação ao n.º 1, até 20 de agosto de 2020 as autoridades competentes podem emitir certificados às entidades, a pedido destas, em conformidade com os requisitos da subparte F e da subparte G do anexo I (parte M). Essa certificação permanecerá válida até 20 de agosto de 2021.

3. Considera-se que os certificados de manutenção emitidos ou homologados por um Estado-Membro de acordo com a especificação de certificação JAR-145, referida no anexo II do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (*), válidos até 29 de novembro de 2003, foram emitidos em conformidade com os requisitos do anexo II (parte 145) do presente regulamento.

4. A autoridade competente deve emitir um formulário 3-CAO, tal como indicado no apêndice 1 do anexo V-D (parte CAO), às entidades titulares de uma certificação válida emitida em conformidade com a subparte F ou a subparte G do anexo I (parte M) ou com o anexo II (parte 145), a pedido destas.

As prerrogativas de uma tal entidade no âmbito da certificação emitida em conformidade com o anexo V-D (parte CAO) devem ser idênticas às prerrogativas ao abrigo da certificação emitida em conformidade com a subparte F ou G do anexo I (parte M) ou com o anexo II (parte 145). Não devem, contudo, exceder as de uma entidade referida na secção A do anexo V-D (parte CAO).

A entidade pode corrigir quaisquer constatações de incumprimento do anexo V-D (parte CAO) até 20 de agosto de 2021. Se, após essa data, as constatações não tiverem sido objeto de correção, a certificação será revogada.

Enquanto a entidade não cumprir o disposto no anexo V-D (parte CAO) ou até 20 de agosto de 2021, consoante o que ocorrer primeiro, a certificação e a supervisão processar-se-ão em conformidade com a subparte F ou a subparte G do anexo I (parte M) ou com o anexo II (parte 145), conforme aplicável.

5. Considerar-se-á que as certificações válidas das entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente emitidas em conformidade com a subparte G do anexo I (parte M) foram emitidas em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO).

A entidade pode retificar quaisquer constatações de incumprimento do anexo V-C (parte CAMO) até 20 de agosto de 2021.

Se a entidade retificar as constatações até essa data, a autoridade competente emitirá uma nova certificação, formulário 14, em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO). Se, após essa data, as constatações não tiverem sido objeto de correção, a certificação será revogada.

Enquanto a entidade não cumprir o disposto no anexo V (parte CAMO) ou até 20 de agosto de 2021, consoante o que ocorrer primeiro, a certificação e a supervisão processar-se-ão em conformidade com a subparte G do anexo I (parte M).

6. Os certificados de aptidão para serviço e os certificados autorizados de aptidão para serviço emitidos até 28 de outubro de 2008 por uma entidade de manutenção com a adequada certificação em conformidade com os requisitos da legislação nacional do Estado-Membro em que a entidade se encontra estabelecida, para aeronaves que não as aeronaves a motor complexas e não envolvidas no transporte aéreo comercial, incluindo quaisquer componentes nelas instalados, são considerados equivalentes aos exigidos nos termos dos pontos M.A.801, M.A.802 do anexo I (parte M) e 145.A.50 do anexo II (parte 145).

(*) Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4).;

3) No artigo 5.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O pessoal de certificação deve possuir qualificações conformes com o disposto no anexo III (parte 66), salvo nos casos previstos no anexo I (parte M), pontos M.A.606, alínea h), M.A.607, alínea b), M.A.801, alínea d) e M.A.803, no anexo V-B (parte ML), nos pontos M.L.A.801, alínea c) e M.L.A.803, no Anexo V-D (parte CAO), nos pontos CAO.A.035, alínea d), e CAO.A.040, alínea b), bem como no ponto 145.A.30, alínea j) e no apêndice IV do anexo II (parte 145).»;

4) É inserido o seguinte artigo 7.º-A:

«Artigo 7.º- A

Autoridades competentes

1. Se um Estado-Membro designar mais do que uma entidade como autoridade competente, investida dos poderes necessários e de responsabilidades em matéria de certificação e supervisão das pessoas e das organizações abrangidas pelo presente regulamento, devem ser cumpridos os seguintes requisitos:

- a) Os domínios de competência de cada autoridade competente devem ser claramente definidos, em particular em termos de responsabilidades e de delimitações geográficas;
- b) Deve ser estabelecida uma coordenação entre estas autoridades a fim de garantir uma certificação e uma supervisão efetiva de todas as pessoas e organizações abrangidas pelo presente regulamento nos respetivos domínios de competência.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que o pessoal das suas autoridades competentes não realiza atividades de certificação e supervisão caso haja indícios de que delas poderá resultar, direta ou indiretamente, um conflito de interesse, em especial de natureza familiar ou financeira.

3. Sempre que necessário para o desempenho das funções de certificação ou de supervisão nos termos do presente regulamento, as autoridades competentes devem estar habilitadas para:
- a) Examinar os registos, dados, procedimentos e qualquer outro material relevante para a execução das tarefas de certificação e/ou supervisão;
 - b) Fazer cópias ou obter extratos desses registos, dados, processos e outro material;
 - c) Solicitar uma explicação oral no próprio local, junto de qualquer um dos membros do pessoal dessas organizações;
 - d) Aceder às instalações relevantes, aos locais de exploração ou aos meios de transporte de que essas pessoas sejam proprietárias ou que sejam por elas utilizados;
 - e) Efetuar auditorias, investigações, avaliações, inspeções, incluindo inspeções sem aviso prévio, relativamente a essas entidades;
 - f) Tomar ou iniciar medidas de execução, se for caso disso.
4. Os poderes referidos no n.º 3 são exercidos em conformidade com as disposições legais do Estado-Membro em causa.»;
- 5) O artigo 9.º é suprimido.
 - 6) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento;
 - 7) O anexo II é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento;
 - 8) O anexo III é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento;
 - 9) O anexo IV é alterado em conformidade com o anexo IV do presente regulamento;
 - 10) O anexo V-A é alterado em conformidade com o anexo V do presente regulamento;
 - 11) O texto que consta do anexo VI do presente regulamento é inserido como anexo V-B;
 - 12) O texto que consta do anexo VII do presente regulamento é inserido como anexo V-C;
 - 13) O texto que consta do anexo VIII do presente regulamento é inserido como anexo V-D.

Artigo 2.º

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 20 de fevereiro de 2020.

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

Feito em Bruxelas, em 8 de julho de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

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

1) O índice passa a ter a seguinte redação:

«ÍNDICE

M.1

SECÇÃO A — REQUISITOS TÉCNICOS

SUBPARTE A — GENERALIDADES

M.A.101 Âmbito

SUBPARTE B — RESPONSABILIZAÇÃO

M.A.201 Responsabilidades

M.A.202 Comunicação de ocorrências

SUBPARTE C — AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE

M.A.301 Tarefas inerentes à aeronavegabilidade permanente

M.A.302 Programa de manutenção das aeronaves

M.A.303 Diretivas de aeronavegabilidade

M.A.304 Dados relativos a alterações e reparações

M.A.305 Sistema de registo da aeronavegabilidade permanente de aeronaves

M.A.306 Caderneta técnica da aeronave

M.A.307 Transferência de registos de aeronavegabilidade permanente de aeronaves

SUBPARTE D — NORMAS DE MANUTENÇÃO

M.A.401 Dados de manutenção

M.A.402 Execução de trabalhos de manutenção

M.A.403 Defeitos na aeronave

SUBPARTE E — COMPONENTES

M.A.501 Classificação e instalação

M.A.502 Manutenção de componentes

M.A.503 Peças com vida útil limitada e componentes sujeitos a controlo do tempo

M.A.504 Separação dos componentes

SUBPARTE F — ENTIDADE DE MANUTENÇÃO

M.A.601 Âmbito

M.A.602 Requerimento

M.A.603 Âmbito da certificação

M.A.604 Manual da Entidade de Manutenção

M.A.605 Instalações

M.A.606 Requisitos em matéria de pessoal

M.A.607 Pessoal de certificação e pessoal de avaliação da aeronavegabilidade

M.A.608 Componentes, equipamentos e ferramentas

M.A.609 Dados de manutenção

M.A.610 Ordens de serviço de manutenção

M.A.611 Normas de manutenção

M.A.612 Certificado de aptidão para serviço da aeronave

M.A.613 Certificado de aptidão para serviço de componente de aeronave

- M.A.614 Registos de manutenção e de avaliação da aeronavegabilidade
- M.A.615 Prerrogativas da entidade
- M.A.616 Revisão da estrutura da entidade
- M.A.617 Alterações introduzidas na entidade de manutenção certificada
- M.A.618 Validade contínua da certificação
- M.A.619 Constatações
- SUBPARTE G — ENTIDADE DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE
- M.A.701 Âmbito de aplicação
- M.A.702 Requerimento
- M.A.703 Âmbito da certificação
- M.A.704 Manual da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente
- M.A.705 Instalações
- M.A.706 Requisitos em matéria de pessoal
- M.A.707 Pessoal de avaliação da aeronavegabilidade
- M.A.708 Gestão da aeronavegabilidade permanente
- M.A.709 Documentação
- M.A.710 Avaliação da aeronavegabilidade
- M.A.711 Prerrogativas da entidade
- M.A.712 Sistema de qualidade
- M.A.713 Alterações introduzidas na entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente certificada
- M.A.714 Arquivamento de registos
- M.A.715 Validade contínua do título de certificação
- M.A.716 Constatações
- SUBPARTE H — CERTIFICADO DE APTIDÃO PARA SERVIÇO — CRS
- M.A.801 Certificado de aptidão para serviço da aeronave
- M.A.802 Certificado de aptidão para serviço de componente de aeronave
- M.A.803 Licença de piloto-proprietário
- SUBPARTE I — CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE
- M.A.901 Avaliação da aeronavegabilidade de aeronaves
- M.A.902 Validade dos certificados de avaliação da aeronavegabilidade
- M.A.903 Transferência da matrícula da aeronave no território da União Europeia
- M.A.904 Avaliação da aeronavegabilidade das aeronaves importadas para o território da União Europeia
- M.A.905 Constatações

SECÇÃO B — PROCEDIMENTO A CUMPRIR PELAS AUTORIDADES COMPETENTES

SUBPARTE A — GENERALIDADES

- M.B.101 Âmbito
- M.B.102 Autoridade competente
- M.B.103 Constatações e medidas de fiscalização – pessoas
- M.B.104 Arquivamento de registos
- M.B.105 Intercâmbio de informações

SUBPARTE B — RESPONSABILIZAÇÃO

- M.B.201 Responsabilidades
- M.B.202 Informação a comunicar à Agência

SUBPARTE C — AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE

- M.B.301 Programa de manutenção das aeronaves
- M.B.302 Isenções
- M.B.303 Monitorização da aeronavegabilidade permanente da aeronave
- M.B.304 Revogação, suspensão e limitação
- M.B.305 Caderneta técnica da aeronave

SUBPARTE D — NORMAS DE MANUTENÇÃO

SUBPARTE E — COMPONENTES

SUBPARTE F — ENTIDADE DE MANUTENÇÃO

- M.B.601 Requerimento
- M.B.602 Certificação inicial
- M.B.603 Emissão do título de certificação
- M.B.604 Supervisão contínua
- M.B.605 Constatações
- M.B.606 Alterações
- M.B.607 Revogação, suspensão e limitação de um título de certificação

SUBPARTE G — ENTIDADE DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE

- M.B.701 Requerimento
- M.B.702 Certificação inicial
- M.B.703 Emissão do título de certificação
- M.B.704 Supervisão contínua
- M.B.705 Constatações
- M.B.706 Alterações
- M.B.707 Revogação, suspensão e limitação de um título de certificação

SUBPARTE H — CERTIFICADO DE APTIDÃO PARA SERVIÇO — CRS

SUBPARTE I — CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE

- M.B.901 Avaliação das recomendações
- M.B.902 Avaliação da aeronavegabilidade efetuada pela autoridade competente
- M.B.903 Constatações
- M.B.904 Intercâmbio de informações

Apêndice I — Contrato de gestão da aeronavegabilidade permanente

Apêndice II — Certificado Autorizado de Aptidão para Serviço — Formulário 1 da AESA

Apêndice III — Certificado de Avaliação da Aeronavegabilidade — Formulário 15 da AESA

Apêndice IV — Sistema de classes e de categorias a utilizar para a certificação de entidades de manutenção a que se refere o anexo I (parte M), subparte F, e o anexo II (parte 145)

Apêndice V — Certificação da Entidade de Manutenção a que se refere o anexo I (parte M), subparte F

Apêndice VII — Trabalhos de Manutenção Complexos

Apêndice VIII — Manutenção Limitada efetuada pelo Piloto-Proprietário;

2) O ponto M.1 é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. No que diz respeito à aprovação de programas de manutenção aeronáutica («PMA»), uma das seguintes:

- i) a autoridade designada pelo Estado-Membro de matrícula da aeronave;
- ii) se tal for acordado com o Estado-Membro de matrícula antes da aprovação do programa de manutenção aeronáutica:
 - a) A autoridade designada pelo Estado em que o operador tem o seu estabelecimento principal ou, no caso de o operador não ter estabelecimento principal, a autoridade designada pelo Estado-Membro no qual o operador tem o seu local de estabelecimento ou de residência;
 - b) A autoridade responsável pela supervisão da entidade que gere a aeronavegabilidade permanente da aeronave ou com a qual o proprietário celebrou um contrato limitado em conformidade com o ponto M.A.201, alínea i), ponto 1.»

b) É suprimido o ponto 4;

3) O ponto M.A.101 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.101 Âmbito de aplicação

A presente secção estabelece as medidas a adotar para assegurar a continuidade da aeronavegabilidade, incluindo no que se refere à manutenção, e especifica as condições a satisfazer pelas pessoas ou entidades envolvidas na gestão da aeronavegabilidade permanente.»;

4) No ponto M.A.201, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) O proprietário da aeronave é responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave e deve assegurar que o voo só é efetuado se estiverem cumpridos todos os requisitos seguintes:

1. a aeronave for mantida em boas condições de aeronavegabilidade;
2. todos os equipamentos operacionais e de emergência da aeronave se encontrarem corretamente instalados e estiverem operacionais ou claramente identificados como não operacionais;
3. o certificado de aeronavegabilidade for válido;
4. a manutenção da aeronave for realizada em conformidade com o PMA especificado no ponto M.A.302.»;

5) No ponto M.A.201, as alíneas d) a i) passam a ter a seguinte redação:

«d) O piloto-comandante — ou, no caso das transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o operador — é responsável pela devida execução da inspeção antes do voo. Esta inspeção tem de ser realizada pelo piloto ou por outra pessoa qualificada, mas não necessariamente por uma entidade de manutenção certificada ou pelo pessoal de certificação.

e) No caso de aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o operador é responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave e deve:

1. assegurar que não é efetuado qualquer voo sem estarem satisfeitas as condições referidas na alínea a);
2. ser certificado, no âmbito do seu certificado de operador aéreo, como entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente («CAMO»), nos termos do anexo V-C (parte CAMO), em relação à aeronave que opera;
3. ser certificado em conformidade com o anexo II (parte 145) ou celebrar um contrato escrito, em conformidade com o ponto CAMO.A.315, alínea c), do anexo V-C (parte-CAMO) com uma entidade que tenha sido certificada nos termos do anexo II (parte 145).

f) No caso de aeronaves a motor complexas utilizadas para operações comerciais especializadas ou CAT, com exceção das operações a cargo de transportadoras aéreas às quais tenha sido concedida uma licença de exploração em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, ou de organizações de formação certificadas para fins comerciais («ATO») e de organizações de formação declaradas («DTO») a que se refere o artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, o operador deve assegurar que:

1. não é efetuado qualquer voo sem estarem satisfeitas as condições referidas na alínea a);

2. os trabalhos relacionados com a aeronavegabilidade permanente são executados por uma CAMO certificada em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO). Se o operador não estiver certificado em conformidade com essa secção, deve celebrar um contrato escrito para a execução dessas tarefas, em conformidade com o apêndice I do presente anexo, com uma entidade certificada em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO);
 3. A CAMO referida no ponto 2 foi certificada, em conformidade com o anexo II (parte 145), como entidade competente para emitir uma certificação para a manutenção de aeronaves e componentes nelas instalados, ou celebrou um contrato escrito, em conformidade com o ponto CAMO.A.315, alínea c), do anexo V-C (parte CAMO), com as entidades certificadas em conformidade com o anexo II (parte 145).
- g) No caso de aeronaves a motor complexas não incluídas nas alíneas e) ou f), o proprietário deve assegurar que:
1. não é efetuado qualquer voo sem estarem satisfeitas as condições referidas na alínea a);
 2. os trabalhos relacionados com a aeronavegabilidade permanente são executados por uma CAMO certificada em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO). Se o proprietário não estiver certificado como CAMO em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO), o próprio deve celebrar um contrato escrito para a execução dessas tarefas, em conformidade com o apêndice I do presente anexo, com uma entidade certificada em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO);
 3. a CAMO referida no ponto 2 foi certificada, em conformidade com o anexo II (parte 145), como entidade competente para emitir a certificação para a manutenção de aeronaves e componentes nelas instalados, ou celebrou um contrato escrito, em conformidade com o ponto CAMO.A.315, alínea c), do anexo V-C (parte CAMO), com as entidades certificadas em conformidade com o anexo II (parte 145).
- h) No caso de aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas, utilizadas para operações comerciais especializadas, ou CAT, com exceção das operações por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 ou ATO e DTO comerciais referidas no artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, o operador deve assegurar que:
1. não é efetuado qualquer voo sem estarem satisfeitas as condições referidas na alínea a);
 2. os trabalhos relacionados com a aeronavegabilidade permanente são executados por uma CAMO certificada em conformidade com o anexo V-C (Parte CAMO) ou uma entidade de aeronavegabilidade combinada («CAO») certificada em conformidade com o anexo V-D (parte CAO). Se o operador não estiver certificado como CAMO em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO) ou como CAO certificada em conformidade com o anexo V-D (parte CAO), o próprio deve celebrar um contrato escrito, em conformidade com o apêndice I do presente anexo, com uma CAMO certificada em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO) ou com o anexo V-D (parte CAO);
 3. a CAMO ou a CAO referida no ponto 2 foi certificada, em conformidade com o anexo II (parte 145) ou com a parte M, subparte F, do presente anexo, ou como uma CAO com prerrogativas de manutenção, ou celebrou um contrato escrito, em conformidade com o ponto CAMO.A.315, alínea c), do anexo V-C (Parte-CAMO) com as entidades certificadas em conformidade com o anexo II (parte 145) ou com a subparte F da parte M do presente anexo ou do anexo V-D (parte CAO) com prerrogativas de manutenção.
- i) No caso de aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas não incluídas nas alíneas e) e h), ou utilizadas para «operações limitadas», o proprietário é responsável por assegurar que não é efetuado qualquer voo sem estarem satisfeitas as condições referidas na alínea a). Para o efeito, o proprietário deve, alternativamente:
1. adjudicar a uma CAMO ou a uma CAO os trabalhos relativos à aeronavegabilidade permanente referidos no ponto M.A. 301, mediante um contrato por escrito em conformidade com o apêndice I;
 2. gerir a aeronavegabilidade permanente da aeronave sob sua própria responsabilidade.
- Se o proprietário optar por gerir a aeronavegabilidade permanente da aeronave sob sua própria responsabilidade, poderá decidir não executar as tarefas de desenvolvimento e aprovação do PMA mas apenas se estas forem adjudicadas a uma CAMO ou CAO mediante contrato escrito celebrado em conformidade com o ponto M.A.302.»
- 6) O ponto M.A.202 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.202 Comunicação de ocorrências

- a) Sem prejuízo dos requisitos de comunicação de informações estabelecidos no anexo II (parte 145) e no anexo V-C (parte CAMO), todas as pessoas ou entidades responsáveis nos termos do ponto M.A.201 devem notificar situação que tenha sido detetada numa aeronave ou componente de aeronave e que comprometa a segurança do voo:
 1. à autoridade competente designada pelo Estado de registo da aeronave e, se for diferente do Estado-Membro de registo, à autoridade competente designada pelo Estado-Membro do operador;

2. à entidade responsável pelo projeto de tipo ou projeto de tipo suplementar.
- b) As notificações referidas na alínea a) devem ser efetuadas de acordo com o procedimento estabelecido pela autoridade competente referida na alínea a) e incluir todas as informações relevantes sobre a situação identificada pela pessoa ou entidade que procede a essas notificações.
- c) No caso de a manutenção ou a avaliação da aeronavegabilidade da aeronave ser efetuada com base num contrato escrito, a pessoa ou a organização responsável por essas atividades deve igualmente comunicar ao proprietário e ao operador da aeronave e, se for diferente, à CAMO ou à CAO em causa, a situação a que se refere a alínea a).
- d) A pessoa ou entidade deve apresentar as notificações referidas nas alíneas a) e c) logo que possível, mas sempre dentro do prazo de 72 horas após a pessoa ou entidade ter detetado as situações a que a notificação diz respeito, salvo em circunstâncias excecionais que assim o impeçam.
- e) Assim que essas atividades forem identificadas, a organização responsável deve apresentar um relatório de acompanhamento, que deverá incluir informações pormenorizadas sobre as medidas que tenciona adotar para prevenir futuras ocorrências similares. O relatório de acompanhamento deve ser apresentado na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente.»;
- 7) Os pontos M.A.301 e M.A.302 passam a ter a seguinte redação:

«M.A.301 Tarefas inerentes à aeronavegabilidade permanente

A aeronavegabilidade permanente da aeronave e o bom funcionamento do equipamento operacional e de emergência devem ser assegurados mediante:

- a) Realização de inspeções pré-voos;
- b) Retificação, em conformidade com os dados especificados nos pontos M.A.304 e M.A.401, conforme aplicável, de qualquer deficiência ou dano que afete a segurança da operação, tendo em conta a lista de equipamento mínimo («MEL») e a lista de desvios de configuração, se for caso disso;
- c) Execução de toda a manutenção, em conformidade com o PMA especificado no ponto M.A.302;
- d) A aprovação da manutenção em conformidade com a subparte H;
- e) Para todas as aeronaves a motor complexas ou aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, a análise do nível de eficiência do PMA, especificado no ponto M.A.302;
- f) Cumprimento de qualquer:
1. diretiva de aeronavegabilidade aplicável (DA);
 2. diretiva operacional aplicável, relevante em termos de aeronavegabilidade permanente;
 3. requisito de aeronavegabilidade permanente estabelecido pela Agência;
 4. medidas exigidas pela autoridade competente, em resposta imediata a um problema de segurança;
- g) Execução de modificações ou reparações, em conformidade com o ponto M.A.304;
- h) Apresentação ao piloto-comandante, ou ao operador no caso das transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, da declaração de massa e centragem que reflete a configuração atual da aeronave;
- i) realização de voos de verificação no âmbito da manutenção, quando necessário.

M.A.302 Programa de manutenção das aeronaves

- a) Todas as aeronaves devem ser sujeitas a manutenção em conformidade com um PMA.
- b) O PMA e todas as alterações subsequentes devem ser aprovados pela autoridade competente.
- c) Se a aeronavegabilidade permanente da aeronave for gerida por uma CAMO ou uma CAO, ou se houver um contrato escrito entre o proprietário e uma CAMO ou uma CAO, celebrado nos termos do ponto M.A.201, alínea i), ponto 1, o PMA e as suas alterações podem ser aprovados mediante um procedimento de aprovação indireta.

Nesse caso, o procedimento de aprovação indireta deve ser estabelecido pela CAMO ou pela CAO competente no âmbito do manual de gestão da aeronavegabilidade permanente («CAME») referido no ponto CAMO.A.300 do anexo V-C ou do manual de aeronavegabilidade combinada («CAE») referido no ponto CA.A.025 do anexo V-D, e deve ser aprovado pela autoridade competente responsável pela referida CAMO ou CAO.

A CAMO ou a CAO não deve utilizar o procedimento de aprovação indireta quando não se encontre sob a supervisão do Estado-Membro de matrícula, salvo se existir um contrato escrito nos termos do ponto M.1, ponto 3, que transfira a responsabilidade pela aprovação do programa de manutenção da aeronave para a autoridade competente responsável pela CAMO ou pela CAO.

d) O PMA deve respeitar:

1. as instruções emitidas pela autoridade competente;
2. as instruções relacionadas com a aeronavegabilidade permanente:
 - i) emitidas pelo titular do certificado-tipo, certificado-tipo restrito, certificado-tipo suplementar, aprovação de projeto de grandes reparações, autorização ETSO ou qualquer outra aprovação relevante emitida em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
 - ii) incluídas nas especificações de certificação referidas nos pontos 21.A.90B ou 21.A.431B do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, se aplicável.

e) Em derrogação da alínea d), o proprietário ou a entidade que gere a aeronavegabilidade permanente da aeronave pode desviar-se da instrução referida na alínea d), ponto 2, e propor intervalos no PMA que podem ser aumentados, caso tenham sido realizadas avaliações em número suficiente, em conformidade com a alínea h). A aprovação indireta não é permitida para a intensificação das tarefas relacionadas com a segurança. O proprietário ou a entidade que gere a aeronavegabilidade permanente da aeronave podem também propor instruções adicionais no PMA.

f) O PMA deve incluir informações pormenorizadas sobre a manutenção a executar, incluindo a sua frequência, e sobre qualquer tarefa específica relacionada com o tipo e especificidade das operações.

g) No caso das aeronaves a motor complexas, quando o PMA é baseado numa lógica de grupo diretor de manutenção ou na monitorização do estado de conservação, o PMA deve incluir um programa de fiabilidade.

h) O PMA deve ser sujeito a avaliações periódicas e alterado sempre que necessário. As avaliações visam garantir que o PMA continua a ser atual e válido face à experiência operacional e às instruções da autoridade competente, tendo igualmente em conta instruções de manutenção novas ou modificadas que tenham sido emitidas pelos titulares do certificado-tipo ou do certificado-tipo suplementar e por qualquer outra entidade que publica tais dados, em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.;

8) O ponto M.A.304 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.304 Dados relativos a alterações e reparações

Uma pessoa ou entidade que efetue a reparação de uma aeronave ou de um componente deve avaliar os eventuais danos. As alterações e reparações devem ser executadas utilizando, consoante o caso:

- a) Os dados aprovados pela Agência;
- b) Os dados aprovados por uma entidade de projeto certificada em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
- c) Os dados constantes das especificações de certificação referidas no ponto 21A.90B ou no ponto 21A.431B do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.»

9) O ponto M.A.305 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.305 Sistema de registo da aeronavegabilidade permanente de aeronaves

- a) Após a conclusão de qualquer trabalho de manutenção, o certificado de aptidão para serviço («CRS») previsto no ponto M.A.801 ou no ponto 145.A.50, conforme aplicável, deve ser incluído no sistema de registo da aeronavegabilidade permanente da aeronave o mais cedo possível e nunca mais de 30 dias após a data em que foi executado o respetivo trabalho de manutenção.

- b) O sistema de registo de aeronavegabilidade permanente da aeronave deve incluir os seguintes elementos:
1. a data da entrada, a duração total acumulada no parâmetro aplicável para a aeronave, o(s) motor(es) e/ou hélice(s);
 2. os registos de aeronavegabilidade permanente da aeronave descritos nas alíneas c) e d) *infra*, juntamente com os registos de manutenção pormenorizados descritos na alínea e);
 3. se exigido no ponto M.A.306, a caderneta técnica da aeronave.
- c) Os registos de aeronavegabilidade permanente da aeronave devem incluir o relatório sobre massa e centragem e o estado:
1. das DA e das medida adotadas pela autoridade competente, em resposta imediata a um problema de segurança;
 2. das alterações e reparações;
 3. da conformidade com o PMA;
 4. das tarefas de manutenção diferidas e da retificação diferida dos defeitos.
- d) Os registos de aeronavegabilidade permanente da aeronave devem incluir o estado atual específico dos seguintes componentes:
1. componentes com vida útil limitada, incluindo o tempo total em serviço de cada componente afetado em relação ao parâmetro de limitação de aeronavegabilidade aplicável; e
 2. dos componentes com vida útil limitada, incluindo o tempo total em serviço dos componentes afetados em relação ao parâmetro aplicável, desde a última manutenção programada, tal como especificado no PMA.
- e) O proprietário ou operador deve assegurar a criação de um sistema para conservar, durante os períodos especificados e num formato aceitável para a autoridade competente, os seguintes documentos e dados:
1. caderneta técnica da aeronave: caderneta técnica ou outras informações equivalentes em âmbito e pormenor, abrangendo o período de 36 meses antes da última entrada;
 2. o CRS e registos de manutenção pormenorizados:
 - i) que demonstrem a conformidade com as DA e as medidas prescritas pela autoridade competente em reação imediata a um problema de segurança aplicáveis à aeronave, ao(s) motor(es), hélice(s) e seus componentes, conforme adequado, até que as informações neles aí incluídas tenham sido substituídas por novas informações equivalentes em âmbito e pormenor, mas abrangendo um período não inferior a 36 meses;
 - ii) que demonstrem a conformidade com os dados aplicáveis, em conformidade com o ponto M.A.304, para as alterações e reparações correntes à aeronave, ao(s) motor(es), hélice(s) e a qualquer componente sujeito a limitações de aeronavegabilidade; e
 - iii) relativos a qualquer manutenção programada ou a qualquer outra manutenção necessária para a aeronavegabilidade permanente da aeronave, do(s) motor(es) e da(s) hélice(s), consoante o caso, até às informações neles contidas serem substituídas por novas informações equivalentes em âmbito e pormenor, mas abrangendo um período não inferior a 36 meses.
 3. dados específicos relativos a determinados componentes:
 - i) o registo do tempo em serviço de cada um dos componentes com vida útil limitada, com base no qual é determinado o grau de cumprimento das limitações de aeronavegabilidade;
 - ii) o CRS e os registos de manutenção pormenorizados relativos à última manutenção de rotina e a qualquer operação subsequente de manutenção não programada de todos os componentes com vida útil limitada sujeitos a controlo do tempo, até que a manutenção de rotina tenha sido substituída por outra manutenção de rotina de âmbito e especificações equivalentes, mas cobrindo um período não inferior a 36 meses;
 - iii) o CRS e a declaração de aceitação por parte do proprietário de qualquer componente instalado numa aeronave ELA2 sem um formulário 1 da AESA em conformidade com o ponto 21.A.307, alínea c), do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, mas cobrindo um período não inferior a 36 meses.
 4. os períodos de registo em que a aeronave foi permanentemente retirada de serviço:
 - i) os dados exigidos em conformidade com o ponto M.A.305, alínea b), ponto 1, relativos à aeronave, a motor(es) e hélice(s) que devem ser conservados durante, pelo menos, 12 meses;

- ii) o último estado efetivo e os relatórios referidos no ponto M.A.305, alíneas c) e d), devem ser conservados durante, pelo menos, 12 meses; e
 - iii) os CRS mais recentes e os registos de manutenção pormenorizados referidos no ponto M.A.305, alínea e), ponto 2, subalínea ii), e ponto 3, subalínea i), devem ser conservados durante, pelo menos, 12 meses.
- f) A pessoa ou a entidade que gere as tarefas de aeronavegabilidade permanente em conformidade com o ponto M.A.201 deve cumprir os requisitos relativos ao sistema de registo de aeronavegabilidade permanente da aeronave e apresentar os registos à autoridade competente, a pedido desta.
- g) Todos os dados introduzidos no sistema de registo de aeronavegabilidade permanente da aeronave devem ser claros e fiáveis. Sempre que for necessário corrigir um dado já introduzido, a correção deve ser efetuada de modo a que o dado inicialmente introduzido seja visível.»
- 10) No ponto M.A.306, alínea a), o proémio passa a ter a seguinte redação:
- «a) No caso de CAT, de operações comerciais especializadas e de operações de ATO comerciais, além de cumprir o prescrito no ponto M.A.305, o operador deve utilizar uma caderneta técnica para cada aeronave, contendo a seguinte informação:»;
- 11) No ponto M.A.306, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) A emissão inicial da caderneta técnica da aeronave deve ser aprovada pela autoridade competente em conformidade com o ponto CAMO.A.105 do anexo V-C (parte CAMO) ou com o ponto CAO.1, ponto 1, do anexo V-D (parte CAO), conforme aplicável. Quaisquer alterações subsequentes a esse sistema devem ser geridas em conformidade com o ponto CAMO.A.300, alínea c), ou com o ponto CAO.A.025, alínea c).»;
- 12) No ponto M.A.306, é suprimida a alínea c);
- 13) O ponto M.A.307 passa a ter a seguinte redação:
- «a) O proprietário ou operador deve assegurar que, quando uma aeronave é permanentemente transferida de um proprietário ou operador para outro, os respetivos registos de aeronavegabilidade permanente especificados no ponto M.A.305 e, caso aplicável, a caderneta técnica do operador especificada no ponto M.A.306, também são transferidos.
- b) O proprietário deve assegurar que, quando contrata uma CAMO ou uma CAO para realizar tarefas neste domínio, os registos de aeronavegabilidade permanente especificados no ponto M.A.305 são transferidos para a referida entidade.
- c) O novo proprietário, operador, CAMO ou CAO deve continuar a cumprir os requisitos relativos aos períodos de conservação dos registos previstos no ponto M.A.305, alínea e).»;
- 14) No ponto M.A.403, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:
- «d) Todas as deficiências detetadas antes da realização dos voos que não sejam corrigidas devem ser registadas, conforme aplicável, no sistema de registo da aeronavegabilidade permanente previsto no ponto M.A.305 ou, se aplicável, na caderneta técnica da aeronave referida no ponto M.A.306.»;
- 15) No ponto M.A.501, alínea a), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. Componentes que estejam em condições satisfatórias e que tenham sido considerados aptos para serviço através do Formulário 1 da AESA ou de outro documento equivalente e marcados em conformidade com o anexo I, subparte Q (parte 21), do Regulamento (UE) n.º 748/2012, salvo indicação em contrário no referido anexo (parte 21) do mesmo regulamento, no presente anexo (parte M) ou no anexo V-D (parte CAO).»;
- 16) No ponto M.A.501, alínea a), o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:
- «3. Componentes classificados como irrecuperáveis por terem atingido o fim da sua vida útil obrigatória ou que apresentam defeitos irreparáveis.»;
- 17) O ponto M.A.502 passa a ter a seguinte redação:
- «M.A.502 Manutenção de componentes**
- a) A manutenção de componentes deve ser executada por entidades de manutenção devidamente certificadas nos termos da subparte F do presente anexo, do anexo II (parte 145) ou do anexo V-D (parte CAO), conforme aplicável.

- b) Em derrogação às disposições da alínea a), quando um componente é instalado na aeronave, a manutenção desse componente pode ser efetuada por uma entidade de manutenção aeronáutica certificada em conformidade com a subparte F do presente anexo ou com o anexo II (parte 145) ou com o anexo V-D (parte CAO), bem como pelo pessoal de certificação a que se refere o ponto M.A.801, alínea b), ponto 2. A manutenção deve ser efetuada em conformidade com os dados de manutenção da aeronave ou com os dados de manutenção do componente, sob reserva de aprovação pela autoridade competente. Essa entidade ou esse pessoal de certificação pode desmontar temporariamente o componente para manutenção, a fim de facilitar o acesso ao componente, salvo se da desmontagem decorrer a necessidade de manutenção adicional. A manutenção de componentes efetuada em conformidade com o presente ponto não é elegível para a emissão de um Formulário 1 da AESA e está sujeita aos requisitos de aptidão da aeronave para serviço previstos no ponto M.A.801.
- c) Em derrogação às disposições da alínea a), quando um componente é instalado num motor ou numa unidade auxiliar de potência («APU»), a sua manutenção pode ser efetuada por uma entidade de manutenção de motores certificada em conformidade com a subparte F do presente anexo, com o anexo II (parte 145) ou com o anexo V-D (parte CAO). A manutenção deve ser efetuada em conformidade com os dados de manutenção do motor ou da APU ou, mediante autorização da autoridade competente, em conformidade com os dados de manutenção do componente. Essa entidade com a categoria B pode desmontar temporariamente o componente para manutenção, se tal for necessário para melhorar o acesso ao componente, exceto nos casos em que seja necessária uma manutenção adicional devido à remoção.

As alíneas a) a c) *supra* não são aplicáveis aos componentes referidos no ponto 21.A.307, alínea c), do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

- d) A manutenção de componentes a que se refere o ponto 21.A.307, alínea c), do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, instalados ou temporariamente desmontados de uma aeronave para melhorar o acesso, deve ser efetuada por uma entidade de manutenção aeronáutica certificada em conformidade com a subparte F do presente anexo ou com o anexo II (parte 145) ou com o anexo V-D (parte CAO), conforme aplicável, pelo pessoal de certificação a que se refere o ponto M.A.801, alínea b), ponto 2, ou pelo piloto-proprietário a que se refere o ponto M.A.801, alínea b), ponto 3. A manutenção de componentes efetuada em conformidade com o presente ponto não é elegível para a emissão de um Formulário 1 da AESA e está sujeita aos requisitos de aptidão da aeronave para serviço previstos no ponto M.A.801.»;

- 18) O ponto M.A.503 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.503 Componentes com vida útil limitada e sujeitos a controlo do tempo

- «a) Os componentes com vida útil limitada e sujeitos a controlo do tempo não devem ultrapassar o limite aprovado tal como especificado no PMA e nas DA, exceto nos casos previstos no ponto M.A.504. alínea c).
- b) Uma vez expirado o limite aprovado, o componente será retirado da aeronave para manutenção ou para eliminação no caso dos componentes com vida útil limitada.»;

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

- «b) Os componentes irrecuperáveis não podem ser reintegrados na cadeia de distribuição de componentes, a não ser que o limite vida útil obrigatória tenha sido prolongado ou que uma reparação tenha sido aprovada em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.»;

- 20) No ponto M.A.603, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

- «a) As entidades que participam em atividades abrangidas pela presente subparte só devem exercer tais atividades depois de certificadas pela autoridade competente. Para esse efeito, a autoridade competente deve utilizar o formulário constante do apêndice V.
- b) O âmbito dos trabalhos sujeitos a aprovação deve ser especificado no manual da gestão da organização, em conformidade com o ponto M.A.604. As classes e as categorias a utilizar para a aprovação das entidades de manutenção constam do apêndice IV da presente parte.»;

- 21) No ponto M.A.604, alínea a), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

- «1. uma declaração assinada pelo administrador responsável designado em conformidade com o ponto M.A.606, alínea a), confirmando que a entidade deve sempre prosseguir as suas atividades em conformidade com os requisitos do presente anexo (parte M) ou do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável, e com o manual;»;

22) No ponto M.A.606, a alínea i) passa a ter a seguinte redação:

- «i) Se a entidade realizar avaliações da aeronavegabilidade e emitir os correspondente certificados de avaliação da aeronavegabilidade para aeronaves ELA1 não envolvidas em operações comerciais em conformidade com o ponto ML.A.901 do anexo V-B (parte ML), deve dispor de pessoal de avaliação da aeronavegabilidade qualificado e autorizado nos termos do ponto ML.A.904 do anexo V-B (parte ML).»;

23) No ponto M.A.606, é suprimida a alínea j);

24) No ponto M.A.607, alínea a), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

- «1. o pessoal de certificação pode comprovar que satisfaz os requisitos do ponto 66.A.20, alínea b), do anexo III (parte 66) ou, se este anexo assim o exigir, os requisitos do direito do Estado-Membro.»;

25) O ponto M.A.609 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.609 Dados de manutenção

A entidade de manutenção certificada deve dispor de e utilizar os dados de manutenção atualizados aplicáveis, especificados no ponto M.A.401 do presente anexo ou no ponto ML.A.401 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável, durante as operações de manutenção, incluindo as operações de modificação e reparação. Caso sejam fornecidos pelo cliente, os dados de manutenção só são conservados e utilizados pela entidade de manutenção durante a realização dos trabalhos.»;

26) Os pontos M.A.611, M.A.612 e M.A.613 passam a ter a seguinte redação:

«M.A.611 Normas de manutenção

A manutenção deve ser executada em conformidade com os requisitos da secção A, subparte D, do presente anexo ou com os requisitos da secção A, subparte D, do anexo V-B (parte ML), tal como estabelecido no artigo 3.º, n.º 1.

M.A.612 Certificado de aptidão para serviço da aeronave

Após a conclusão de todas as operações de manutenção exigidas na aeronave em conformidade com as disposições da presente subparte, deve ser emitido um CRS (certificado de aptidão para serviço) da aeronave em conformidade com o ponto M.A.801 do presente anexo ou com o ponto ML.A.801 do anexo V-B (parte ML), tal como estabelecido no artigo 3.º, n.º 1.

M.A.613 Certificado de aptidão para serviço de componente de aeronave

- a) Após a conclusão de qualquer trabalho de manutenção efetuado num componente, em conformidade com as disposições da presente subparte, deve ser emitido um CRS do componente, em conformidade com o ponto M.A.802 do presente anexo ou do ponto ML.A.802 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável. Deve ser emitido um Formulário 1 da AESA, exceto para os componentes mantidos em conformidade com o ponto M.A.502, alíneas b) ou d), para os componentes fabricados em conformidade com o ponto M.A.603, alínea c), do presente anexo, bem como para os componentes relativamente aos quais o ponto ML.A.502 do anexo V-b (parte ML) dispõe em contrário.

- b) O documento CRS do componente (Formulário 1 da AESA) pode ser produzido a partir de um sistema informático.»;

27) No ponto M.A.614, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

- «b) A entidade de manutenção certificada deve fornecer ao proprietário da aeronave uma cópia de cada CRS, juntamente com uma cópia de todos os registos de manutenção pormenorizados relativos aos trabalhos efetuados, necessários para demonstrar a conformidade com o ponto M.A.305.»;

28) O ponto M.A.615 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.615 Prerrogativas da entidade

A entidade de manutenção certificada em conformidade com a secção A, subparte F, do presente anexo pode:

- a) Executar trabalhos de manutenção em qualquer aeronave e/ou componente de aeronave para a qual tenha sido certificada, nos locais especificados no título de certificação e no manual da entidade de manutenção;
- b) Assegurar a execução de serviços especializados por outra entidade, devidamente qualificada e sob o controlo da entidade de manutenção, tal como descrito no manual da entidade de manutenção;

- c) Manter qualquer aeronave ou componente de aeronave para os quais tenha sido certificada em qualquer local, desde que tal manutenção seja necessária em resultado da inoperacionalidade da aeronave ou do apoio em manutenção ocasional, sem prejuízo das condições especificadas no manual da entidade de manutenção;
- d) Emitir certificados de aptidão para serviço após a conclusão dos trabalhos de manutenção, em conformidade com os pontos M.A.612 ou M.A.613 do presente anexo;
- e) Se especificamente certificada para o efeito no respeitante às aeronaves ELA1 não envolvidas em operações comerciais, realizar avaliações da aeronavegabilidade e emitir o correspondente certificado de avaliação da aeronavegabilidade, nas condições especificadas no ponto ML.A.903 do anexo V-B (parte ML).

A entidade de manutenção só pode executar trabalhos de manutenção em aeronaves ou componentes de aeronaves, para os quais tenha sido certificada, quando estiverem disponíveis todas as instalações, equipamentos, ferramentas, materiais e pessoal de certificação necessários.»;

29) No ponto M.A.619, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

- «a) Uma constatação de nível 1 corresponde a uma não-conformidade significativa com os requisitos estabelecidos no presente anexo e no anexo V-B (parte ML), que reduz o nível de segurança e compromete seriamente a segurança de voo.
- b) Uma constatação de nível 2 corresponde a uma não-conformidade com os requisitos estabelecidos no presente anexo e no anexo V-B (parte ML), que pode reduzir o nível de segurança e comprometer a segurança de voo.»;

30) O ponto M.A.801 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.801 Certificado de aptidão para serviço da aeronave

- a) Com exceção das aeronaves consideradas aptas para serviço pelas entidades de manutenção certificadas em conformidade com o anexo II (parte 145), os certificados de aptidão para serviço da aeronave devem ser emitidos em conformidade com os requisitos da presente subparte.
- b) Nenhuma aeronave pode ser considerada apta para serviço após a conclusão de qualquer trabalho de manutenção exigida sem que tenha sido emitido um certificado de aptidão para serviço. O CRS deve ser emitido pelo pessoal de certificação competente, em nome da entidade de manutenção certificada, em conformidade com a subparte F do presente anexo ou com o anexo V-D (parte CAO), exceto no caso dos trabalhos de manutenção mais complexos especificados no apêndice VII do presente anexo, em que o CRS é emitido, em alternativa:
 - 1. por pessoal de certificação independente, que procede em conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 5.º do presente regulamento;
 - 2. pelo piloto-proprietário, em conformidade com o ponto M.A.803 do presente anexo.
- c) Em derrogação do disposto na alínea b), em caso de situações imprevistas, em que a aeronave esteja imobilizada num local onde não esteja presente qualquer entidade de manutenção devidamente certificada nos termos do presente anexo, do anexo II (parte 145) ou do anexo V-D (parte CAO), nem pessoal de certificação independente, o proprietário pode autorizar qualquer pessoa, que possua uma experiência mínima adequada de três anos em manutenção e seja titular de uma licença de manutenção válida para o tipo de aeronave, emitida de acordo com o anexo 1 da OACI, que seja válida igualmente para a atividade que exige certificação, emitida por uma entidade de manutenção certificada no anexo 6 da OACI, a efetuar a manutenção em conformidade com as normas estabelecidas na subparte D do presente anexo e certificar a aeronave como apta para o serviço. Nesse caso, o proprietário deve:
 - 1. obter e manter nos registos da aeronave todos os dados referentes aos trabalhos de manutenção executados e às qualificações da pessoa que emitiu o CRS;
 - 2. garantir que os trabalhos de manutenção realizados nessas condições são sujeitos a nova verificação e certificados em termos de aptidão para serviço por uma pessoa devidamente certificada a que se refere a alínea b), ou uma entidade certificada nos termos da subparte F do presente anexo, do anexo II (parte 145) ou do anexo V-D (parte CAO), com a maior brevidade possível e no prazo máximo de 7 dias a contar da data de emissão do CRS pela pessoa habilitada pelo proprietário;
 - 3. notificar a entidade responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave, quando contratada, ou a autoridade competente na ausência de um contrato dessa natureza, no prazo de 7 dias a contar da data de emissão da autorização.

- d) Quando uma aeronave for certificada como apta para serviço em conformidade com a alínea b), ponto 2, o pessoal de certificação pode ser assistido na execução dos trabalhos de manutenção por uma ou várias pessoas que atuem sob o seu controlo direto e permanente.
- e) O CRS deve conter, pelo menos:
1. os dados básicos referentes aos trabalhos de manutenção executados;
 2. a data em que foi concluída a manutenção;
 3. a identificação da entidade e/ou pessoa que o emitiu, incluindo, alternativamente:
 - i) a referência da certificação da entidade de manutenção e do pessoal de certificação que emite o CRS,
 - ii) no caso referido na alínea b), ponto 2, a identidade e, se for caso disso, o número de licença do pessoal de certificação que emite o CRS;
 4. quaisquer limitações em termos de aeronavegabilidade ou em termos operacionais, caso existam.
- f) Em derrogação à alínea b) e sem prejuízo do disposto na alínea g), quando a manutenção prevista não puder ser completada, pode ser emitido um CRS que tenha em conta as limitações da aeronave que foram aprovadas. Nesse caso, o certificado deve indicar que a manutenção não pôde ser completada, bem como as eventuais limitações da aeronavegabilidade ou das operações, como parte das informações exigidas pela alínea e), ponto 4.
- g) O CRS não deve ser emitido caso tenha sido detetada uma não-conformidade que coloque em risco a segurança de voo.»;

31) O ponto M.A.802 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.802 Certificado de aptidão de componente de aeronave para serviço

- a) Exceto no caso das aeronaves consideradas aptas para serviço por uma entidade de manutenção certificada em conformidade com o anexo II (parte 145), deve ser emitido um CRS após a conclusão de qualquer manutenção efetuada numa aeronave em conformidade com o ponto M.A.502.
- b) A certificação de aptidão dos componentes de aeronave para serviço será concedida mediante emissão do CRS (Formulário 1 da AESA), exceto quando a manutenção dos componentes de aeronave tenha sido efetuada em conformidade com o ponto M.A.502, alíneas b) ou d), devendo neste caso a manutenção ser sujeita aos procedimentos de certificação da aeronave para serviço previstos no ponto M.A.801.»;

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

- «b) Para quaisquer aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas com MTOM igual ou inferior a 2 730 kg, que não sejam utilizadas em operações CAT, em operações comerciais especializadas ou em operações comerciais por parte de ATO ou DTO, o piloto-proprietário pode emitir um CRS depois de ter efetuado uma manutenção limitada pelo piloto-proprietário, conforme especificado no apêndice VIII do presente anexo.»;

33) No ponto M.A.803, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

- «d) O CRS deve ser inscrito no sistema de registos de aeronavegabilidade permanente da aeronave e conter os dados básicos referentes à manutenção executada, os dados de manutenção utilizados, a data da sua conclusão, assim como a identificação, a assinatura e o número de licença do piloto-proprietário que emitiu o referido certificado.»;

34) O ponto M.A.901 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.901 Avaliação da aeronavegabilidade de aeronaves

A fim de assegurar a validade do certificado de aeronavegabilidade, as aeronaves e os respetivos registos de aeronavegabilidade permanente devem ser periodicamente sujeitos a uma avaliação da aeronavegabilidade.

- a) Após avaliação satisfatória da aeronavegabilidade de uma aeronave, deve ser emitido um certificado de avaliação da aeronavegabilidade, em conformidade com o apêndice III do presente anexo (Formulários 15a ou 15b da AESA). O certificado de avaliação da aeronavegabilidade é válido por 1 ano.
- b) Uma aeronave num ambiente controlado é uma aeronave em relação à qual, nos 12 meses precedentes:
1. a aeronavegabilidade contínua foi gerida por uma única CAMO ou CAO;

2. a manutenção foi assegurada por uma entidade de manutenção certificada em conformidade com a subparte F do presente anexo, com o anexo II (parte 145) ou com o anexo V-D (parte CAO), incluindo os casos em que as operações de manutenção referidas no ponto M.A.803, alínea b), são efetuadas e libertadas para serviço em conformidade com o ponto M.A.801, alínea b), pontos 1 ou 2, do presente anexo.
- c) No caso das aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e das aeronaves com MTOM superior a 2 730 kg que se encontrem num ambiente controlado, a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave referida na alínea b), ponto 1, pode, se estiver devidamente certificada para o efeito e mediante cumprimento do disposto na alínea j):
 1. emitir um certificado de avaliação da aeronavegabilidade, em conformidade com o ponto M.A.901;
 2. prorrogar, no máximo, duas vezes, a validade do certificado de avaliação da aeronavegabilidade que emitiu, por um período de um ano de cada vez, no caso de a aeronave em causa ter permanecido num ambiente controlado.
- d) O certificado de avaliação da aeronavegabilidade deve ser emitido pela autoridade competente após uma avaliação satisfatória com base numa recomendação formulada por uma CAMO ou CAO, enviada juntamente com o pedido do proprietário ou operador para todas as aeronaves utilizadas pelas transportadoras aéreas certificadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, bem como para as aeronaves com uma MTOM superior a 2 730 kg que satisfaçam as seguintes condições alternativas:
 1. que não se encontrem num ambiente controlado;
 2. cuja aeronavegabilidade permanente seja gerida por uma entidade não detentora da prerrogativa de efetuar avaliações da aeronavegabilidade.A recomendação referida no primeiro parágrafo deve ser formulada com base numa avaliação da aeronavegabilidade efetuada em conformidade com o ponto M.A.901.
- e) No caso das aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, e em relação às aeronaves com MTOM igual ou inferior a 2 730 kg, uma CAMO ou uma CAO da escolha do proprietário ou operador pode, em conformidade com o ponto CAMO.A.125 ou o ponto CAO.A.095, e sob reserva do disposto na alínea j):
 1. emitir o certificado de avaliação da aeronavegabilidade, em conformidade com o ponto M.A.901;
 2. prorrogar, no máximo, duas vezes, a validade do certificado de avaliação da aeronavegabilidade que emitiu, por um período de um ano de cada vez, se a aeronave tiver permanecido num ambiente controlado sob a sua gestão.
- f) Em derrogação ao disposto no ponto M.A.901, alínea c), ponto 2, e alínea e), ponto 2, no que diz respeito às aeronaves que se encontram num ambiente controlado, a entidade a que se refere a alínea b), ponto 1, responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave, pode, mediante cumprimento do disposto na alínea j), renovar por duas vezes, por um período de um ano de cada vez, a validade de um certificado de avaliação da aeronavegabilidade emitido pela autoridade competente ou por outra CAMO ou CAO.
- g) Sempre que as circunstâncias revelarem a existência de potenciais riscos para a segurança da aviação, deve ser a própria autoridade competente a proceder à avaliação da aeronavegabilidade e a emitir o respetivo certificado.
- h) Sem prejuízo do disposto na alínea g), a autoridade competente pode assumir a responsabilidade pela avaliação da aeronavegabilidade e emitir o correspondente certificado de avaliação da aeronavegabilidade nos seguintes casos:
 1. se a aeronavegabilidade permanente da aeronave for gerida por uma CAMO ou CAO localizada num país terceiro;
 2. outras aeronaves com MTOM igual ou inferior a 2 730 kg, quando tal seja solicitado pelo respetivo proprietário.
- i) Quando for a própria autoridade competente a emitir o certificado de avaliação da aeronavegabilidade em conformidade com as alíneas g) ou h), ou após a avaliação da recomendação em conformidade com o ponto M.B.901, o proprietário ou o operador da aeronave deve, se necessário para esse efeito, providenciar à autoridade competente:
 1. a documentação exigida pela autoridade competente;
 2. instalações adequadas, no local apropriado, para o seu pessoal;
 3. o apoio de pessoal de certificação.
- j) O certificado de avaliação da aeronavegabilidade não pode ser emitido ou ter o seu prazo de validade renovado se existirem provas ou razões para considerar que a aeronave não cumpre os requisitos de aeronavegabilidade.

- k) A avaliação da aeronavegabilidade da aeronave deve incluir uma análise completa e documentada dos registos da aeronave, estabelecendo que os seguintes requisitos foram cumpridos:
1. as horas de voo e os respetivos ciclos de voo da célula, do motor e das hélices foram registados de forma adequada;
 2. o manual de voo é aplicável à versão da aeronave e reflete a última revisão;
 3. toda a manutenção prevista para a aeronave de acordo com o PMA foi executada;
 4. todos os defeitos identificados foram corrigidos ou, caso aplicável, a sua resolução foi adiada de forma controlada em conformidade com o ponto M.A.403;
 5. todas as DA aplicáveis foram aplicadas e registadas de forma adequada;
 6. todas as modificações e reparações efetuadas na aeronave foram registadas e estão em conformidade com o ponto M.A.304;
 7. os componentes com vida útil limitada ou sujeitos a controlo do tempo instalados na aeronave encontram-se devidamente identificados e registados, e não excederam a sua limitação;
 8. os trabalhos de manutenção foram dados como concluídos em conformidade com o presente anexo;
 9. a atual declaração de massa e centragem corresponde à versão atual da aeronave e é válida;
 10. a aeronave satisfaz os requisitos da última revisão efetuada ao seu projeto de tipo aprovado pela Agência;
 11. se exigido, a aeronave é titular de um certificado de ruído correspondente à versão atualizada da aeronave em conformidade com a subparte I do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.
- l) A avaliação da aeronavegabilidade da aeronave deve incluir uma inspeção física da aeronave. Para efeitos de realização dessa inspeção, os membros do pessoal de avaliação da aeronavegabilidade não devidamente qualificados em conformidade com o anexo III (parte 66) devem ser assistidos por pessoal qualificado.
- m) Através dessa inspeção, o pessoal de avaliação da aeronavegabilidade deve confirmar se:
1. todas as marcações e letreiros se encontram devidamente instalados;
 2. a aeronave cumpre os requisitos do seu manual de voo aprovado;
 3. a versão da aeronave está em conformidade com a documentação aprovada;
 4. não foi detetado qualquer defeito que não tenha sido corrigido, em conformidade com o ponto M.A.403;
 5. não existem incoerências entre a aeronave e a revisão documentada dos registos referidos na alínea k).
- n) Em derrogação do disposto na alínea a), a avaliação da aeronavegabilidade pode ser antecipada por um período máximo de 90 dias sem prejuízo da continuidade do procedimento de avaliação, por forma a permitir que a inspeção possa ocorrer durante uma verificação da manutenção.
- o) O certificado de avaliação da aeronavegabilidade (Formulário 15b da AESA) ou a recomendação de emissão do certificado de avaliação da aeronavegabilidade (Formulário 15a da AESA) a que se refere o apêndice III do presente anexo só pode ser emitido:
1. por pessoal de avaliação da aeronavegabilidade autorizado em nome da entidade certificada;
 2. se a avaliação da aeronavegabilidade tiver sido concluída.
- p) Deve ser enviada ao Estado-Membro de registo de uma aeronave uma cópia de todos os certificados de avaliação da aeronavegabilidade emitidos ou alargados à aeronave visada, num prazo de 10 dias.
- q) As tarefas relativas à avaliação da aeronavegabilidade não podem ser subcontratadas.
- r) Se o resultado da avaliação da aeronavegabilidade for inconclusivo, a entidade que a ela procedeu deve notificar a autoridade competente o mais rapidamente possível e, em qualquer caso, no prazo de 72 horas a contar do momento em que a organização identificar a razão pela qual a avaliação da aeronavegabilidade é inconclusiva.
- s) O certificado de avaliação da aeronavegabilidade não deve ser emitido até que todas as constatações tenham sido encerradas.»;

35) No ponto M.A.902, alínea b), o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. tiver sido sujeita a uma modificação ou reparação não conformes com o ponto M.A.304.»;

36) O ponto M.A.904 passa a ter a seguinte redação:

«M.A.904 Avaliação da aeronavegabilidade das aeronaves importadas para o território da União Europeia

a) Sempre que importar uma aeronave de um país terceiro, ou de um sistema regulamentar em que não seja aplicável o Regulamento (UE) 2018/1139, para um Estado-Membro de registo, o requerente deve:

1. apresentar à autoridade competente um requerimento ao Estado-Membro de registo para a emissão de um novo certificado de aeronavegabilidade, nos termos do disposto no anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
2. para as aeronaves que não sejam novas, mandar efetuar uma avaliação da aeronavegabilidade, em conformidade com o ponto M.A.901;
3. mandar efetuar a manutenção necessária para dar cumprimento ao PMA, aprovado em conformidade com o ponto M.A.302.

b) A entidade que procede à avaliação da aeronavegabilidade permanente, sempre que considerar a conformidade da aeronave com os requisitos aplicáveis, enviará à autoridade competente do Estado-Membro de registo uma recomendação documentada para a emissão de um certificado de avaliação da aeronavegabilidade.

c) O proprietário da aeronave deve facultar à autoridade competente do Estado-Membro de registo o acesso à aeronave para inspeção.

d) A autoridade competente do Estado-Membro de registo só deve emitir um certificado de aeronavegabilidade quando considerar que a aeronave obedece às disposições do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

e) A autoridade competente do Estado-Membro deve igualmente emitir um certificado de avaliação da aeronavegabilidade, que deve ser válido por um ano, salvo se alegar razões de segurança para limitar a sua validade.»;

37) No ponto M.A.905, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

«a) Uma constatação de nível 1 corresponde a uma não-conformidade significativa com os requisitos estabelecidos no presente anexo, que reduz o nível de segurança e compromete seriamente a segurança de voo.

b) Uma constatação de nível 2 corresponde a uma não-conformidade com os requisitos estabelecidos no presente anexo que pode reduzir o nível de segurança e, eventualmente, comprometer a segurança de voo.»;

38) É inserido o seguinte ponto M.B.103:

«M.B.103 Constatações e medidas de execução – pessoas

Se, durante a supervisão ou por quaisquer outros meios, a autoridade competente responsável pela supervisão em conformidade com o presente anexo encontrar provas de incumprimento dos requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) 2018/1139 por parte do titular de uma licença, certificado, qualificação ou atestado, emitido em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139, a autoridade competente que tiver detetado esse incumprimento deve tomar as medidas de execução necessárias para pôr termo ao mesmo.»;

39) O ponto M.B.104 passa a ter a seguinte redação:

«M.B.104 Arquivamento de registos

a) As autoridades competentes devem criar um sistema de arquivamento de registos que permita efetuar o rastreio adequado de cada processo relativo à emissão, revalidação, alteração, suspensão ou revogação de cada certificado.

b) Os registos respeitantes à supervisão das entidades certificadas em conformidade com o presente anexo devem incluir, como elementos mínimos:

1. o requerimento para a certificação da entidade;
2. o título de certificação da entidade e eventuais alterações;
3. uma cópia do programa de auditoria onde constem as datas das auditorias realizadas e a realizar;
4. o programa de supervisão contínua da autoridade competente, incluindo todos os registos das auditorias;
5. cópia de toda a correspondência relevante;

6. Informações pormenorizadas sobre as medidas de isenção e execução tomadas;
 7. relatórios de outras autoridades competentes relacionados com a supervisão da entidade;
 8. o manual da entidade e respetivas alterações;
 9. cópias de quaisquer outros documentos aprovados diretamente pela autoridade competente.
- c) O período de conservação dos registos mencionados na alínea b) é de cinco anos no mínimo.
- d) Os registos essenciais respeitantes à supervisão de cada aeronave devem incluir, no mínimo, uma cópia:
1. do certificado de aeronavegabilidade da aeronave;
 2. dos certificados de avaliação da aeronavegabilidade;
 3. recomendações de avaliação da aeronavegabilidade emitidas por organizações certificadas ao abrigo da parte CAO ou da parte CAMO;
 4. dos relatórios respeitantes às avaliações da aeronavegabilidade efetuadas diretamente pela autoridade competente;
 5. de toda a correspondência importante associada à aeronave;
 6. informação pormenorizada sobre as medidas de isenção e execução tomadas;
 7. de qualquer documento aprovado pela autoridade competente nos termos do presente anexo ou do anexo II do Regulamento (UE) n.º 965/2012 (parte ARO).
- e) Os registos referidos na alínea d) devem ser conservados durante um período de dois anos a contar da data da retirada permanente de serviço da aeronave.
- f) Todos os registos devem ser facultados, a pedido de outro Estado-Membro ou da Agência.»
- 40) O ponto M.B.201 passa a ter a seguinte redação:

«M.B.201 Responsabilidades

As autoridades competentes referidas no ponto M.1 ficam incumbidas de realizar auditorias, inspeções e investigações, com vista a verificar o cumprimento dos requisitos do presente anexo.»;

- 41) É inserido o seguinte ponto M.B.202:

«M.B.202 Informação a comunicar à Agência

- a) Em caso de problemas graves com a aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, a autoridade competente deve notificar imediatamente a Agência.
- b) A autoridade competente deve fornecer à Agência informações relevantes do ponto de vista da segurança que constem dos relatórios de ocorrência que recebeu em conformidade com o ponto M.A.202.»;

- 42) O ponto M.B.301 passa a ter a seguinte redação:

«M.B.301 Programa de manutenção das aeronaves

- a) A autoridade competente deve verificar a conformidade do PMA com as disposições do ponto M.A.302.
- b) Salvo especificação em contrário pelo ponto M.A.302, alínea c), o PMA e as respetivas alterações devem ser aprovados diretamente pela autoridade competente. A autoridade competente deve ter acesso a todos os dados exigidos no ponto M.A.302, alíneas d), e) e f).
- c) em caso de aprovação indireta, tal como previsto no ponto M.A.302, alínea c), o procedimento respeitante ao PMA da CAO ou da CAMO deve ser aprovado pela autoridade competente com base no manual de gestão da aeronavegabilidade do referido organismo, referido no ponto CAO.A.025 e no ponto CAMO.A.300.»;

43) É aditado o seguinte ponto M.B.305:

«M.B.305 Caderneta técnica da aeronave

- a) A autoridade competente deve aprovar a caderneta técnica inicial da aeronave, exigida em conformidade com o ponto M.A.306.
- b) Para que a entidade possa introduzir alterações na caderneta técnica da aeronave sem a aprovação prévia da autoridade competente, a autoridade competente deve aprovar o procedimento relevante a que se refere o ponto CAMO.A.300 ou o ponto CAO.A.025, alínea c).»;

44) No ponto M.B.602, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:

- «b) A autoridade competente deve verificar se os procedimentos especificados no manual da entidade de manutenção estão conformes com os requisitos da secção A, subparte F, do presente anexo, e assegurar que a declaração de compromisso está assinada pelo administrador responsável.
- c) A autoridade competente deve verificar se a entidade está em conformidade com os requisitos estabelecidos na subparte F do presente anexo.»;

45) No ponto M.B.603, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- «a) A autoridade competente deve emitir ao requerente um título de certificação (Formulário 3 da AESA, apêndice V do presente anexo), mencionando o respetivo âmbito, na condição de a entidade de manutenção cumprir os requisitos aplicáveis do presente anexo.»;

46) No ponto M.B.604, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- «a) A autoridade competente deve manter e atualizar um programa do qual devem constar, relativamente a cada entidade de manutenção certificada em conformidade com a secção B, subparte F, do presente anexo, que se encontra sob a sua supervisão, e as datas relativas às auditorias realizadas e a realizar.»;

47) No ponto M.B.605, a frase introdutória da alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- «a) Quando forem encontradas provas de não conformidade com um requisito estabelecido no presente anexo ou no anexo V-B (parte ML), durante as auditorias ou por qualquer outro processo, a autoridade competente deve tomar as seguintes medidas:»;

48) No ponto M.B.606, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

- «c) Para qualquer alteração ao manual da entidade de manutenção:
 - 1. No caso de certificação direta das alterações em conformidade com o ponto M.A.604, alínea b), a autoridade competente deve verificar a conformidade dos procedimentos especificados no referido manual com os requisitos do presente anexo, antes de comunicar formalmente a sua aprovação à entidade certificada;
 - 2. No caso de certificação indireta das alterações em conformidade com o ponto M.A.604, alínea c), a autoridade competente deve assegurar que:
 - i) as alterações são de somenos importância;
 - ii) detém o controlo adequado da certificação das alterações para garantir a sua conformidade com os requisitos do presente anexo.»;

49) No ponto M.B.901, o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

- «1. o pessoal devidamente qualificado da autoridade competente deve verificar se a declaração de conformidade incluída na recomendação atesta a realização da avaliação completa da aeronavegabilidade em conformidade com o ponto M.A.901.»;

50) No ponto M.B.902, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

- «a) Caso a autoridade competente decida realizar uma avaliação da aeronavegabilidade e emita o correspondente certificado de avaliação da aeronavegabilidade (apêndice III do presente anexo - Formulário 15a da AESA), essa avaliação deve ser realizada em conformidade com o ponto M.A.901.

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

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

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

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

2. No caso de aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e das aeronaves com MTOM igual ou inferior a 2 730 kg, o pessoal deve dispor de:

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

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

51) É aditado o seguinte ponto M.B.904:

«M.B.904 Intercâmbio de informações

Após receção de uma notificação de transferência de aeronave entre os Estados-Membros em conformidade com o ponto M.A.903, a autoridade competente do Estado-Membro em que a aeronave estiver registada deverá informar a autoridade competente do Estado-Membro em que a aeronave irá ser registada de quaisquer problemas conhecidos relativos à aeronave que irá ser transferida. A autoridade competente do Estado-Membro de registo da aeronave deve assegurar que a autoridade competente do Estado-Membro em que a aeronave está registada foi devidamente notificada da transferência.»

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

«Apêndice I

Contrato de gestão da aeronavegabilidade permanente

1. Se celebrar, nos termos do ponto M.A.201, com uma CAMO ou uma CAO, um contrato de execução de trabalhos de gestão da aeronavegabilidade permanente, o proprietário/operador deve enviar um exemplar do contrato à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula, a pedido desta, logo que o contrato esteja assinado por ambas as partes.
2. O contrato deve cumprir o prescrito no presente anexo e estabelecer as obrigações dos signatários no que respeita à aeronavegabilidade permanente da aeronave.

3. Deve conter, no mínimo, as seguintes informações:
 - matrícula, tipo e número de série da aeronave;
 - nome do proprietário ou do locatário oficial da aeronave ou dados relativos à empresa, incluindo endereço;
 - dados sobre a CAMO ou a CAO contratada, incluindo endereço, e
 - tipo de operação.
4. O contrato deve incluir a seguinte declaração:

“O proprietário ou o operador confia à CAMO ou à CAO a gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave, a elaboração de um PMA a aprovar pela autoridade competente, conforme circunstanciado no ponto M.1, e a organização da manutenção da aeronave em conformidade com esse PMA.

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

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

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

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

5.1. Obrigações da CAMO ou da CAO:

1. incluir o tipo de aeronave nos seus termos de certificação;
2. respeitar os requisitos a seguir indicados relativos à manutenção da aeronavegabilidade permanente da aeronave:
 - a) Elaborar um PMA para a aeronave, incluindo qualquer sistema de fiabilidade, se for o caso;
 - b) Identificar os trabalhos de manutenção (no PMA) que podem ser efetuados pelo piloto-proprietário em conformidade com o ponto M.A.803, alínea c);
 - c) Gerir o processo de aprovação do PMA da aeronave;
 - d) Após a sua aprovação, fornecer ao proprietário ou ao operador uma cópia do PMA;
 - e) Organizar uma inspeção de transição com o programa prévio de manutenção da aeronave;
 - f) Assegurar que toda a manutenção é efetuada por uma entidade de manutenção certificada;
 - g) Assegurar que são aplicadas todas as DA aplicáveis;
 - h) Assegurar que todas as deficiências detetadas durante a manutenção de rotina ou as avaliações de aeronavegabilidade, ou comunicadas pelo proprietário, são retificadas por uma entidade de manutenção certificada;
 - i) Coordenar a manutenção de rotina, a aplicação das DA, a substituição de peças com vida útil limitada e a inspeção de componentes;
 - j) Informar o proprietário sempre que a aeronave deva ser confiada a uma entidade de manutenção certificada;
 - k) Gerir todos os registos técnicos;
 - l) Arquivar todos os registos técnicos;

3. gerir o processo de aprovação prévia de qualquer modificação de uma aeronave, em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012 (parte 21);
 4. gerir o processo de aprovação de qualquer reparação de uma aeronave, em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012 (parte 21), antes da execução da mesma;
 5. informar a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula sempre que a aeronave não seja apresentada pelo proprietário à entidade de manutenção certificada, conforme solicitado pela entidade certificada;
 6. informar a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula sempre que o presente contrato não é respeitado;
 7. assegurar que a avaliação da aeronavegabilidade da aeronave é efetuada sempre que necessário e que o certificado de avaliação da aeronavegabilidade é emitido ou uma recomendação é enviada à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula;
 8. enviar à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula, no prazo de dez dias, uma cópia do certificado de avaliação da aeronavegabilidade emitido ou renovado;
 9. comunicar todas as ocorrências, em conformidade com o previsto na regulamentação aplicável;
 10. notificar à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula qualquer denúncia do contrato por uma das partes.
- 5.2. Obrigações do proprietário ou do operador:
1. conhecer de forma genérica o PMA aprovado;
 2. conhecer de forma genérica os requisitos do presente anexo;
 3. apresentar a aeronave à entidade de manutenção certificada, conforme o acordado com a CAMO ou a CAO, nos prazos por esta definidos;
 4. não modificar a aeronave sem consulta prévia da CAMO ou da CAO;
 5. informar a CAMO ou a CAO de todos os trabalhos de manutenção executados excecionalmente sem o conhecimento e o controlo da CAMO ou da CAO;
 6. comunicar à CAMO ou à CAO, mediante indicação na caderneta, todas as deficiências detetadas durante as operações;
 7. notificar à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula qualquer denúncia do presente contrato por uma das partes;
 8. informar a CAMO ou a CAO e a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula da eventual venda da aeronave;
 9. comunicar todas as ocorrências, em conformidade com o previsto na regulamentação aplicável;
 10. informar regularmente a CAMO ou a CAO das horas de voo da aeronave e de quaisquer outros dados de utilização, conforme acordado com a CAMO ou a CAO;
 11. introduzir o CRS nas cadernetas, conforme mencionado no ponto M.A.803, alínea d), na sequência de manutenção efetuada pelo piloto-proprietário sem ultrapassar os limites da lista de trabalhos de manutenção declarada no PMA, conforme estabelecido no ponto M.A.803, alínea c);
 12. informar a CAMO ou a CAO, no prazo máximo de 30 dias a contar da conclusão, de qualquer trabalho de manutenção pelo piloto-proprietário, em conformidade com o ponto M.A.305, alínea a).
6. Se um proprietário ou um operador celebrar contratos com a CAMO ou a CAO em conformidade com o ponto M.A.201, as obrigações de cada parte no que respeita à comunicação obrigatória e voluntária de ocorrências em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ devem ser claramente especificadas.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18).»

53) O apêndice II é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 5 é alterado do seguinte modo:

i) Na caixa 12, a alínea x) passa a ter a seguinte redação:

«x) Para as entidades de manutenção certificadas em conformidade com a subparte F do anexo I (parte M) ou com o anexo V-D (parte CAO), o certificado CRS do componente a que se refere o ponto M.A.613 e o ponto CAO.A.070, conforme aplicável:

“Certifica que, salvo especificação em contrário nesta caixa, o trabalho identificado na caixa 11 e descrito nesta caixa foi realizado em conformidade com os requisitos do anexo I (parte M), secção A, subparte F, ou do anexo V-D (parte CAO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 e, no que diz respeito a esse trabalho, o elemento é considerado apto para serviço. NÃO SE TRATA DE UMA CERTIFICAÇÃO DE APTIDÃO PARA SERVIÇO NOS TERMOS DO ANEXO II (PARTE 145) DO REGULAMENTO (UE) N.º 1321/2014.”

Se a impressão dos dados for feita a partir de um Formulário 1 da AESA em formato eletrónico, os dados que não tenham cabimento noutras caixas devem ser inseridos nesta caixa.»

ii) A caixa 14-a passa a ter a seguinte redação:

«Caixa 14-a

Assinalar a(s) caixa(s) adequada(s) indicando a regulamentação aplicável ao trabalho executado. Se for assinalada a caixa “outra regulamentação indicada na caixa 12”, a regulamentação da(s) outra(s) autoridade(s) de aeronavegabilidade deve ser especificada na caixa 12. Deve ser assinalada pelo menos uma caixa, ou ambas, conforme o caso.

Para a manutenção executada por entidades de manutenção certificadas nos termos do anexo I (parte M), secção A, subparte F, ou do anexo V-D (parte CAO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, deve ser assinalada a caixa “outra regulamentação indicada na caixa 12”, e a declaração CRS deve ser efetuada na caixa 12. Nesse caso, a declaração de certificação “salvo especificação em contrário nesta caixa” destina-se a abranger as seguintes situações:

- a) Se a manutenção não pôde ser concluída;
- b) Manutenção efetuada em moldes que não correspondem totalmente aos requisitos do anexo I (parte M) ou do anexo V-D (parte CAO);
- c) Manutenção efetuada em conformidade com requisitos diferentes dos especificados no anexo I (parte M) ou no anexo V-D (parte CAO); nesse caso, a caixa 12 deve especificar o regulamento nacional concreto.”

Para a manutenção efetuada por entidades de manutenção certificadas nos termos do anexo II (parte 145), secção A, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, a declaração de certificação “salvo especificação em contrário na caixa 12” destina-se a abranger as seguintes situações:

- a) Se a manutenção não pôde ser concluída;
- b) Manutenção efetuada em moldes que não correspondem totalmente aos requisitos do anexo II (parte 145);
- c) Manutenção efetuada em conformidade com requisitos diferentes dos especificados no anexo II (parte 145); nesse caso, a caixa 12 deve especificar o regulamento nacional concreto.»;

b) No rodapé do formulário 1 da AESA (página de rosto), o texto «Formulário 1 da AESA — MF/145, versão 2» passa a ter a seguinte redação:

«Formulário 1 da AESA — MF/CAO/145 Versão 3»;

54) O apêndice III passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice III

Certificado de Avaliação da Aeronavegabilidade - Formulário 15 da AESA

| | |
|--|-----------------------------------|
| [ESTADO-MEMBRO] | |
| um Estado-Membro da União Europeia (*) | |
| CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE (CAA) | |
| Referência do CAA: | |
| Em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, a seguinte entidade, certificada em conformidade com a secção A do Anexo V-C (parte CAMO) ou com a secção A do Anexo V-B (parte CAO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, | |
| [NOME E ENDEREÇO DA ENTIDADE CERTIFICADA] | |
| Referência da certificação: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO].MG.[NNNN]. | |
| certifica que efetuou uma avaliação da aeronavegabilidade, em conformidade com o anexo I, ponto M.A.901 (parte M), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, da seguinte aeronave: | |
| Fabricante da aeronave: | |
| Designação do fabricante: | |
| Matrícula da aeronave: | |
| Número de série da aeronave: | |
| e que esta satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da avaliação. | |
| Data de emissão: | Válido até: |
| Horas de voo da célula (FH) à data de emissão (**): | |
| Assinatura: | Autorização n.º: |
| Primeira renovação: A aeronave permaneceu num ambiente controlado, em conformidade com o anexo I, ponto M.A.901 (parte M), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, durante o último ano. A aeronave satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da emissão. | |
| Data de emissão: | Válido até: |
| Horas de voo da célula (FH) à data de emissão (**): | |
| Assinatura: | Autorização n.º: |
| Nome da empresa: | Referência da certificação: |
| Segunda renovação: A aeronave permaneceu num ambiente controlado, em conformidade com o anexo I, ponto M.A.901 (parte M), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, durante o último ano. A aeronave satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da emissão. | |
| Data de emissão: | Válido até: |
| Horas de voo da célula (FH) à data de emissão (**): | |
| Assinatura: | Autorização n.º: |
| Nome da empresa: | Referência da certificação: |
| (*) Suprimir no caso dos Estados não-membros da UE | |

Formulário 15b da AESA - Versão 5

(*) Riscar no caso dos Estados não membros da UE.

(**) Exceto no caso de dirigíveis.

[ESTADO-MEMBRO]

Estado-Membro da União Europeia (*)

CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE (CAA)

Referência do CAA:

Nos termos do Regulamento (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, a [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO] certifica que a aeronave a seguir especificada:

Fabricante da aeronave:

Designação dada pelo fabricante:

Matrícula da aeronave:

Número de série da aeronave:

satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da avaliação.

Data de emissão: Válido até:

Horas de voo da célula (FH) à data de emissão (**):

Assinatura: Autorização n.º:

Primeira renovação: A aeronave permaneceu num ambiente controlado, em conformidade com o anexo I, ponto M.A.901 (parte M), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, durante o último ano. A aeronave satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da emissão.

Data de emissão: Válido até:

Horas de voo da célula (FH) à data de emissão (**):

Assinatura: Autorização n.º:

Nome da empresa: Referência da certificação:

Segunda renovação: A aeronave permaneceu num ambiente controlado, em conformidade com o anexo I, ponto M.A.901 (parte M), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, durante o último ano. A aeronave satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da emissão.

Data de emissão: Válido até:

Horas de voo da célula (FH) à data de emissão (**):

Assinatura: Autorização n.º:

Nome da empresa: Referência da certificação:

Formulário 15a da AESA — Versão 5

(*) Riscar no caso dos Estados não membros da UE.

(**) Exceto no caso de dirigíveis.»;

55) O apêndice IV é alterado do seguinte modo:

i) As casas correspondentes à categoria A2 passam a ter a seguinte redação:

| «CLASSE | CATEGORIA | LIMITAÇÃO | BASE | LINHA |
|----------|-----------------------------------|--|---------------|----------------|
| AERONAVE | A2 Aeronaves de 5 700 kg ou menos | [Indicar o fabricante ou o grupo ou a série ou o tipo de aeronave e/ou os trabalhos de manutenção] <i>Exemplo: Série DHC-6 Twin Otter</i> Indicar se a emissão de certificados de avaliação da aeronavegabilidade é ou não autorizada (apenas possível no respeitante a aeronaves ELA1 não envolvidas em operações comerciais) | [SIM/NÃO] (*) | [SIM/NÃO] (*)» |

ii) As casas correspondentes à categoria A4 passam a ter a seguinte redação:

| «CLASSE | CATEGORIA | LIMITAÇÃO | BASE | LINHA |
|----------|--------------------------------------|--|---------------|-----------------|
| AERONAVE | A4 Aeronave diferente de A1, A2 e A3 | [Indicar a categoria (planador, balão, dirigível, etc.), o fabricante ou o grupo ou a série ou o tipo de aeronave e/ou o(s) trabalho(s) de manutenção] Indicar se a emissão de certificados de avaliação da aeronavegabilidade é ou não autorizada (apenas possível no respeitante a aeronaves ELA1 não envolvidas em operações comerciais) | [SIM/NÃO] (*) | [SIM/NÃO] (*)»; |

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

«Apêndice V

Certificado da entidade de manutenção — Formulário 3-MF da AESA

Página 1 de 2

[ESTADO-MEMBRO (*)]

Membro da União Europeia (**)

CERTIFICADO DA ENTIDADE DE MANUTENÇÃO

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

Em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho e com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, sob reserva das condições abaixo especificadas, [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)] certifica:

[NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

como entidade de manutenção em conformidade com o disposto no anexo I (parte M), secção A, subparte F, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, certificada para proceder à manutenção dos produtos, peças e equipamentos enumerados no plano de certificação em anexo, e para emitir os correspondentes certificados de aptidão para serviço, utilizando as referências acima indicadas, bem como, quando estipulado, emitir certificados de avaliação da aeronavegabilidade, após uma avaliação da aeronavegabilidade, tal como previsto no anexo V-B (parte ML), ponto ML.A.903, do mesmo regulamento, no respeitante às aeronaves enumeradas no plano de certificação em anexo.

CONDIÇÕES:

1. O presente certificado está limitado ao especificado na secção «Âmbito dos trabalhos» do manual de gestão da aeronavegabilidade permanente aprovado, a que se refere a secção A, subparte F, do anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão; e
2. O presente certificado exige o cumprimento dos procedimentos especificados no manual da entidade de manutenção certificada; e
3. O presente certificado é válido enquanto a entidade de manutenção certificada cumprir o disposto no anexo I (parte M) e no anexo V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
4. Sob reserva do cumprimento das condições acima referidas, o presente certificado permanecerá válido até [(inserir data - 2 anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento de alteração], exceto se o certificado tiver sido objeto de renúncia, substituição, suspensão ou revogação antes dessa data.

Data da primeira emissão:

Data da presente revisão:

Revisão n.º:

Assinatura:

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

Formulário 3-MF da AESA - Versão 4

(*) Ou AESA, se esta for a autoridade competente.

(**) Suprimir no caso dos Estados não membros da UE ou da AESA

Página 2 de 2

CONDIÇÕES DE CERTIFICAÇÃO DA ENTIDADE DE MANUTENÇÃO

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

Entidade: [NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

| CLASSE | CATEGORIA | LIMITAÇÃO |
|--|-----------|-----------|
| AERONAVE (**) | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| MOTORES (**) | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| COMPONENTES QUE NÃO MOTORES COMPLETOS OU APU (**) | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| SERVIÇOS ESPECIALIZADOS (**) | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |

As condições de certificação limitam-se aos produtos, peças, equipamentos e atividades especificados na secção «âmbito dos trabalhos» do manual da entidade de manutenção certificada.

Referência do manual da entidade de manutenção:

Data da primeira emissão:

Data da última revisão aprovada: Revisão n.º:

Assinatura:

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

Formulário 3-MF da AESA - Versão 4

(*) Ou AESA, se esta for a autoridade competente.

(**) Suprimir, se a entidade não for certificada.

(***) Preencher, indicando a correspondente categoria e limitação.

(***) Completar com a limitação adequada e indicar se a emissão de recomendações e de certificados de avaliação da aeronavegabilidade é ou não autorizada (apenas possível no respeitante a aeronaves ELA1 não envolvidas em operações comerciais, quando a entidade efetua a avaliação da aeronavegabilidade em conjugação com a inspeção anual prevista no PMA).»;

57) É suprimido o apêndice VI.

58) No apêndice VII, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«O presente apêndice apresenta os trabalhos de manutenção complexos a que se refere o ponto M.A.801, alínea b), ponto 2, e alínea c);»;

59) No apêndice VIII, é suprimida a alínea b), ponto 9.»

ANEXO II

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

(1) O ponto 145.A.30 é alterado do seguinte modo:

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

«k) Se a entidade realizar avaliações da aeronavegabilidade e emitir os correspondentes certificados de avaliação da aeronavegabilidade em conformidade com o ponto M.A.903 do anexo V-B (parte ML), deve dispor de pessoal de avaliação da aeronavegabilidade qualificado e autorizado nos termos do ponto M.L.A.904 do anexo V-B (parte ML).»;

b) A alínea l) é suprimida;

(2) No ponto 145.A.42, alínea a), o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

«iii. Componentes classificados como irrecuperáveis por terem atingido o fim obrigatório da sua vida útil ou que apresentam defeitos irreparáveis.»;

(3) No ponto 145.A.42, alínea c), o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«ii) Os componentes irrecuperáveis não podem ser reintegrados na cadeia de distribuição de componentes, a não ser que a vida útil obrigatória tenha sido prolongada ou que uma reparação tenha sido aprovada em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.»;

(4) No ponto 145.A.50, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Será emitido um certificado de aptidão para serviço após a conclusão da manutenção exigida, efetuada a um componente retirado de uma aeronave. O certificado autorizado de aptidão para serviço «Formulário 1 da AESA» a que se refere o apêndice II do anexo I (parte M) constitui o certificado de aptidão para serviço do componente, salvo especificação em contrário no ponto M.A.502, alínea b). Quando uma entidade mantiver um componente para seu próprio uso, o Formulário 1 da AESA pode não ser necessário se assim estiver estipulado nos procedimentos internos da entidade relativos à certificação para serviço especificados no manual.»;

(5) No ponto 145.A.55, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:

«b) A entidade deve fornecer ao proprietário/operador da aeronave uma cópia de cada certificado de aptidão para serviço, juntamente com uma cópia de quaisquer registos de manutenção pormenorizados associados ao trabalho realizado necessárias para demonstrar a conformidade com o ponto M.A.305.

c) A entidade deve conservar uma cópia de todos os registos de manutenção pormenorizados, bem como de quaisquer dados de manutenção conexos, durante um período de três anos a contar da data em que a aeronave ou o componente de aeronave a que se referem os trabalhos foi certificado apto para serviço pela entidade.

1. Os registos mencionados no presente ponto devem ser conservados de modo a estarem protegidos contra danos, alterações e roubo.

2. Todo o material informático utilizado para efetuar cópias de segurança deve ser armazenado num local diferente do utilizado para arquivar os dados originais, num ambiente que possa assegurar a sua preservação em boas condições.

3. Quando uma entidade certificada nos termos do presente anexo cessar a sua atividade, todos os registos de manutenção conservados, referentes aos últimos três anos que precedem a cessação dessa atividade, devem ser transmitidos ao último proprietário ou cliente da aeronave ou do componente de aeronave ou ser arquivados da forma especificada pela autoridade competente.»;

(6) No ponto 145.A.70, alínea a), o ponto 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. uma lista do pessoal de certificação, do pessoal de apoio e, se aplicável, do pessoal de avaliação da aeronavegabilidade, juntamente com o âmbito da certificação.»;

(7) O ponto 145.A.75 é alterado do seguinte modo:

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

«f) Se especificamente certificada para o efeito no que respeitante às aeronaves abrangidas pelo anexo V-B (parte ML), pode realizar avaliações da aeronavegabilidade e emitir o correspondente certificado de avaliação da aeronavegabilidade, nas condições especificadas no ponto ML.A.903 do anexo V-B (parte ML) do presente regulamento.»;

b) É suprimida a alínea g);

(8) No ponto 145.A.95, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

«a) Uma constatação de nível 1 corresponde a um incumprimento grave do prescrito no presente anexo, que reduz o nível de segurança e põe gravemente em risco a segurança de voo.

b) Uma constatação de nível 2 corresponde a um incumprimento do prescrito no presente anexo, que possa reduzir o nível de segurança e, eventualmente, pôr em risco a segurança de voo.»;

(9) O ponto 145.B.60 passa a ter a seguinte redação:

«145.B.60 Isenções

Todas as isenções aos requisitos do presente anexo concedidas pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139 devem ser registadas pela autoridade competente. Esses registos devem ser conservados pela autoridade competente durante o período previsto no ponto 3. do ponto 145.B.55»;

(10) O apêndice III passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice III

Certificado da entidade de manutenção — Formulário 3-145 da AESA

Página 1 de 2

[ESTADO-MEMBRO (*)]

Membro da União Europeia ()**

CERTIFICADO DA ENTIDADE DE MANUTENÇÃO

Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*)].145.XXXX

Em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho e com o Regulamento (UE) 1321/2014 da Comissão e sob reserva da condição a seguir especificada, a [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)] certifica:

[NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

como entidade de manutenção em conformidade com o disposto no anexo II (parte 145), secção A, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, certificada para proceder à manutenção dos produtos, peças e equipamentos enumerados no plano de certificação em anexo, e para emitir os correspondentes certificados de aptidão para serviço, utilizando as referências acima indicadas, bem como, quando estipulado, emitir recomendações e certificados de avaliação da aeronavegabilidade, após uma avaliação da aeronavegabilidade, tal como previsto no anexo V-B (parte ML), ponto ML.A.903, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, no respeitante às aeronaves enumeradas no plano de certificação em anexo.

CONDIÇÕES:

1. A presente certificação limita-se ao especificado na secção "âmbito dos trabalhos" do manual da entidade de manutenção certificada a que se refere a secção A do anexo II (parte 145), e
2. A presente certificação exige o cumprimento dos procedimentos especificados no manual da entidade de manutenção certificada, e
3. A presente certificação é válida enquanto a entidade de manutenção certificada cumprir o disposto no anexo II (parte 145), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
4. Sob reserva do cumprimento das condições acima enumeradas, a presente certificação permanece válida por um prazo ilimitado, exceto se tiver sido anteriormente denunciada, substituída, suspensa ou cancelada.

Data da primeira emissão:

Data da presente revisão:

Revisão n.º:

Assinatura:

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

Formulário 3-145 da AESA — Versão 4

(*) Ou a AESA, se esta for a autoridade competente.

(**) Riscar no caso dos Estados não membros da UE ou da AESA.

ENTIDADE DE MANUTENÇÃO
CONDIÇÕES DE CERTIFICAÇÃO

Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*).145.[XXXX]

Entidade: [NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

| CLASSE | CATEGORIA | LIMITAÇÃO | BASE | LINHA |
|--|-----------|-----------|----------------|----------------|
| AERONAVE (**) | (***) | (***) | [SIM/NÃO] (**) | [SIM/NÃO] (**) |
| | (***) | (***) | [SIM/NÃO] (**) | [SIM/NÃO] (**) |
| | (***) | (***) | [SIM/NÃO] (**) | [SIM/NÃO] (**) |
| | (***) | (***) | [SIM/NÃO] (**) | [SIM/NÃO] (**) |
| MOTORES (**) | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| COMPONENTES QUE NÃO MOTORES COMPLETOS OU APU (**) | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| SERVIÇOS ESPECIALIZADOS (**) | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |

O presente plano de certificação limita-se aos produtos, peças, equipamentos e atividades especificados na secção "âmbito dos trabalhos" do manual da entidade de manutenção certificada.

Referência do manual da entidade de manutenção:

Data da primeira emissão:

Data da última revisão aprovada: Revisão n.º:

Assinatura:

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

Formulário 3-145 da AESA — Versão 4

(*) Ou a AESA, se esta for a autoridade competente.

(**) Riscar o que não interessa, se a entidade não for certificada.

(***) Completar, indicando a categoria e limitação adequadas.

(****) Completar com a limitação adequada e indicar se a emissão de recomendações e de certificados de avaliação da aeronavegabilidade é ou não autorizada.»

ANEXO III

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

(1) No ponto 66.A.45, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

- «d) Em derrogação das alíneas b) e c), podem também ser averbadas na licença qualificações de tipo para aeronaves dos grupos 2 e 3, após concluídos os seguintes procedimentos:
- realização com aproveitamento do exame de tipo correspondente à categoria B1, B2 ou C, estabelecido no apêndice III do presente anexo (parte 66);
 - no caso das categorias B1 e B2, demonstração de experiência prática na manutenção das aeronaves do tipo visado. Em tal caso, a experiência prática deve incluir um conjunto representativo de atividades de manutenção relevantes para a categoria de licença.

No caso das pessoas que possuem qualificações de categoria C, obtida por via académica, conforme especificado no ponto 66.A.30, alínea a)5, o primeiro exame de tipo deve corresponder à categoria B1 ou B2.»;

(2) No ponto 66.B.25, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- «a) As autoridades competentes devem proceder ao intercâmbio de informações em conformidade com o artigo 72.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139;»;

(3) O ponto 66.B.30 passa a ter a seguinte redação:

«66.B.30 Isenções

Todas as isenções concedidas ao abrigo do artigo 71.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 2018/1139 devem ser registadas e conservadas pela autoridade competente.»;

(4) No apêndice I, o quadro do Módulo 10 passa a ter a seguinte redação:

| «NÍVEL | | | | |
|--|---|----|----|----|
| | A | B1 | B2 | B3 |
| 10.1 Quadro regulamentar | 1 | 1 | 1 | 1» |
| Papel da Organização da Aviação Civil Internacional | | | | |
| Papel da Comissão Europeia | | | | |
| Papel da AESA | | | | |
| Papel dos Estados-Membros e das autoridades aeronáuticas nacionais | | | | |
| Regulamentos (UE) 2018/1139, Regulamento (UE) n.º 748/2012 e Regulamento (UE) n.º 1321/2014 | | | | |
| Relação entre os vários anexos (partes) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, Regulamento (UE) n.º 1321/2014 e Regulamento (UE) n.º 965/2012 | | | | |

ANEXO IV

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

(1) No ponto 147.B.25, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Todas as isenções concedidas ao abrigo do artigo 71.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 2018/1139 devem ser registadas e conservadas pela autoridade competente.»;

(2) O apêndice II passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice II

Certificação da Entidade de Formação em Manutenção – Formulário 11 da AESA

| |
|--|
| Página 1 de 2 |
| [ESTADO-MEMBRO (*)] Membro da União Europeia (**) |
| TÍTULO DE CERTIFICAÇÃO DA ENTIDADE DE FORMAÇÃO EM MANUTENÇÃO E DE EXAME Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*)].147.[XXXX] |
| Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho e com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, presentemente em vigor, e sob reserva das condições abaixo especificadas, [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)] certifica: |
| [NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA] |
| como entidade de formação em manutenção em conformidade com o disposto no anexo IV (parte 147), secção A, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, certificada para ministrar formação e realizar os exames enumerados no plano de certificação em anexo, bem como para emitir os correspondentes certificados de reconhecimento aos formandos, utilizando as referências acima indicadas. |
| CONDIÇÕES: |
| 1. A presente certificação limita-se ao especificado na secção “âmbito dos trabalhos” do manual da entidade de formação em manutenção certificada a que se refere o anexo IV (parte 147), secção A; e |
| 2. A presente certificação exige o cumprimento dos procedimentos especificados no manual da entidade de formação em manutenção certificada; e |
| 3. A presente certificação é válida enquanto a entidade de formação em manutenção certificada cumprir o disposto no anexo IV (parte 147), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014; e |
| 4. Sob reserva do cumprimento das condições acima enumeradas, a presente certificação permanece válida por um prazo ilimitado, exceto se tiver sido anteriormente denunciada, substituída, suspensa ou cancelada. |
| Data da primeira emissão: |
| Data da presente revisão: |
| Revisão n.º: |
| Assinatura: |
| Pela autoridade competente: [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)] |

Formulário 11 da AESA – versão 6

(*) Ou AESA, se esta for a autoridade competente.

(**) Suprimir no caso de Estados não membros da UE ou da AESA.

PLANO DE CERTIFICAÇÃO DA ENTIDADE DE FORMAÇÃO EM MANUTENÇÃO E DE EXAME

Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*).147.[XXXX]

Entidade: [NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

| CLASSE | CATEGORIA DA LICENÇA | LIMITAÇÃO | |
|---------------------|---------------------------------|------------|---|
| DE BASE (**) | B1 (**) | TB1.1 (**) | AVIÕES COM MOTOR DE TURBINA (**) |
| | | TB1.2 (**) | AVIÕES COM MOTOR DE PISTÃO (**) |
| | | TB1.3 (**) | HELICÓPTEROS COM MOTOR DE TURBINA (**) |
| | | TB1.4 (**) | HELICÓPTEROS COM MOTOR DE PISTÃO (**) |
| | B2 (**)/(****) | TB2 (**) | SISTEMAS AVIÓNICOS (**) |
| | B2L (**) | TB2L (**) | SISTEMAS AVIÓNICOS (indicar a qualificação de sistema) (**) |
| | B3 (**) | TB3 (**) | AVIÕES NÃO PRESSURIZADOS, COM MTOM IGUAL OU INFERIOR A 2000 KG E COM MOTOR DE PISTÃO (**) |
| | A (**) | TA.1 (**) | AVIÕES COM MOTOR DE TURBINA (**) |
| | | TA.2 (**) | AVIÕES COM MOTOR DE PISTÃO (**) |
| | | TA.3 (**) | HELICÓPTEROS COM MOTOR DE TURBINA (**) |
| | | TA.4 (**) | HELICÓPTEROS COM MOTOR DE PISTÃO (**) |
| | L (**) (apenas o exame) | TL (**) | INDICAR A SUBCATEGORIA DE LICENÇA ESPECÍFICA (**) |
| | TIPO/ /TRABALHO (**) | C (**) | T4 (**) |
| B1 (**) | | T1 (**) | [INDICAR TIPO DE AERONAVE] (***) |
| B2 (**) | | T2 (**) | [INDICAR TIPO DE AERONAVE] (***) |
| A (**) | | T3 (**) | [INDICAR TIPO DE AERONAVE] (***) |

O presente plano de certificação limita-se às ações de formação e aos exames especificados na secção “âmbito dos trabalhos” do manual da entidade de formação em manutenção certificada.

Referência do manual da entidade de formação em manutenção:

Data da primeira emissão:

Data da última revisão aprovada: Revisão n.º:

Assinatura:

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

Formulário 11 da AESA – versão 5

(*) Ou AESA, se esta for a autoridade competente.

(**) Riscar, se a entidade não for certificada.

(***) Preencher, indicando a correspondente categoria e limitação.

(****) A certificação do curso/exame de base B2 inclui a certificação do curso/exame B2L em todas as qualificações do sistema.»

3. O apêndice III passa a ter a seguinte redação:

«1. **Formação de Base e Exame de Base**

O modelo de certificado de formação de base deve ser utilizado para o reconhecimento da conclusão da formação de base ou do exame de base, ou ambos.

O certificado deve identificar claramente, por data e por módulo, cada um dos exames realizados com êxito, juntamente com a versão correspondente do apêndice I do anexo III (parte 66).

| |
|--|
| Página 1 de 1 |
| CERTIFICADO DE RECONHECIMENTO |
| Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*)].147.[XXXX].[YYYYY] |
| O presente certificado de reconhecimento é emitido em nome de: |
| [NOME] |
| [DATA DE NASCIMENTO e NATURALIDADE] |
| Por: |
| [NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA] |
| Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*)].147.[XXXX] |
| entidade de formação em manutenção certificada para ministrar formação e realizar exames no âmbito do seu plano de certificação e em conformidade com o anexo IV (parte 147) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014. |
| O presente certificado confirma que a pessoa acima indicada obteve aproveitamento no curso de formação de base aprovado (**) ou no exame de base (**) a seguir indicado, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho e com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão presentemente em vigor. |
| [CURSO DE FORMAÇÃO DE BASE (**)] ou/e [EXAME DE BASE (**)] |
| [LISTA DOS MÓDULOS/DATA DO EXAME, NOS TERMOS DA PARTE 66] |
| Data: |
| Assinatura: |
| Por: [NOME DA EMPRESA] |

Formulário 148 da AESA – versão 3

(*) Ou AESA, se esta for a autoridade competente.

(**) Riscar o que não interessa.

2. Formação e exame de tipo

O modelo de certificado de formação de tipo deve ser utilizado para o reconhecimento da conclusão da componente teórica ou da componente prática, ou ambas, do curso de formação de tipo.

O certificado deve indicar a combinação célula/motor para que foi ministrada a formação.

As referências desnecessárias devem ser apagadas e a caixa relativa ao tipo de curso deve especificar se este apenas abrangeu a componente teórica ou a componente prática, ou se considerou ambas.

O certificado de formação deve indicar claramente se se trata de um curso completo ou de um curso parcial (por exemplo, um curso sobre células, sobre o grupo motopropulsor ou sobre os sistemas aviónicos/elétricos), ou de um curso sobre diferenças que se oferece para completar a experiência prévia do requerente [por exemplo, curso sobre A340 (CFM) para técnicos de A320]. Caso não se trate de um curso completo, o certificado deve indicar se o curso abrangeu as áreas de interface.

Página 1 de 1

CERTIFICADO DE RECONHECIMENTO

Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*).147.[XXXX].[YYYYY]

O presente certificado de reconhecimento é emitido em nome de:

[NOME]

[DATA DE NASCIMENTO e NATURALIDADE]

Por:

[NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*).147.[XXXX]

entidade de formação em manutenção certificada para ministrar formação e realizar exames no âmbito do seu plano de certificação e em conformidade com o anexo IV (parte 147) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.

O presente certificado confirma que a pessoa acima indicada obteve aproveitamento na componente teórica (**) e/ou prática (**) do curso de formação de tipo aprovado a seguir indicado e nos exames conexos, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho e com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão presentemente em vigor.

[CURSO DE FORMAÇÃO DE TIPO DE AERONAVE (**)]

[DATAS DE INÍCIO e DE CONCLUSÃO]

[ESPECIFICAR A COMPONENTE TEÓRICA E/OU PRÁTICA]

ou

[EXAME DE TIPO DE AERONAVE (**)]

[DATA DE CONCLUSÃO]

Data:

Assinatura:

Por: [NOME DA EMPRESA]

Formulário 149 da AESA – versão 4

(*) Ou AESA, se esta for a autoridade competente.

(**) Riscar o que não interessa.»

ANEXO V

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

(1) O índice é alterado do seguinte modo:

«ÍNDICE

T.1 Autoridade competente

Secção A — Requisitos técnicos

Subparte A — GENERALIDADES

T.A.101 Âmbito de aplicação

Subparte B — REQUISITOS

T.A.201 Responsabilidades

Subparte E — ENTIDADE DE MANUTENÇÃO

T.A.501 Entidade de manutenção

Subparte G — REQUISITOS ADICIONAIS PARA AS ENTIDADES DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE, APROVADOS NOS TERMOS DO ANEXO V-C (PARTE CAMO)

T.A.701 Âmbito de aplicação

T.A.704 Manual de gestão da aeronavegabilidade permanente

T.A.706 Requisitos em matéria de pessoal

T.A.708 Gestão da aeronavegabilidade permanente

T.A.709 Documentação

T.A.711 Prerrogativas

T.A.712 Sistema de gestão

T.A.714 Arquivamento de registos

T.A.715 Validade contínua

T.A.716 Constatações

Secção B — Procedimento adicional a cumprir pelas autoridades competentes

Subparte A — Generalidades

T.B.101 Âmbito de aplicação

T.B.104 Arquivamento de registos

Subparte B — Responsabilização

T.B.201 Responsabilidades

T.B.202 Constatações

Subparte G — REQUISITOS ADICIONAIS PARA AS ENTIDADES DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE, APROVADOS NOS TERMOS DO ANEXO V-C (PARTE CAMO)

T.B.702 Procedimento de certificação inicial

T.B.704 Supervisão contínua

T.B.705 Constatações e medidas corretivas»;

(2) A secção A é alterada do seguinte modo:

a) O ponto T.A.101 passa a ter a seguinte redação:

«T.A.101 Âmbito de aplicação

A presente secção estabelece os requisitos para garantir a aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea b), em conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo V do Regulamento (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho.

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

- b) O título da subparte G passa a ter a seguinte redação:

«REQUISITOS ADICIONAIS PARA AS ENTIDADES DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE, APROVADOS NOS TERMOS DO ANEXO V-C (PARTE CAMO)»;

- c) O ponto T.A.701 passa a ter a seguinte redação:

«T.A.701 Âmbito de aplicação

A presente subparte estabelece os requisitos a cumprir, além dos do anexo V-C (Parte CAMO), por uma entidade certificada em conformidade com esse anexo, para ficar habilitada a controlar a realização dos trabalhos especificados no ponto T.A.201.»;

- d) O ponto T.A.704 passa a ter a seguinte redação:

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

Para além dos requisitos previstos no ponto CAMO.A.300, o manual deve incluir procedimentos que especifiquem de que modo a entidade assegura o cumprimento do presente anexo.»;

- e) O ponto T.A.706 passa a ter a seguinte redação:

«T.A.706 Requisitos em matéria de pessoal

Além de cumprir os requisitos do ponto CAMO.A.305, o pessoal abrangido pelas alíneas a)3 a a)5 e b)2 do mesmo ponto deve possuir um conhecimento adequado da regulamentação aplicável dos países terceiros em que as aeronaves estão registadas.»;

- f) No ponto T.A.708, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Sem prejuízo do disposto no ponto CAMO.A.315, em relação às aeronaves cuja aeronavegabilidade permanente seja gerida de acordo com os requisitos do presente anexo, a entidade deve:»;

- g) O ponto T.A.709 passa a ter a seguinte redação:

«T.A.709 Documentação

Sem prejuízo do disposto no ponto CAMO.A.325, em relação às aeronaves cuja aeronavegabilidade permanente seja gerida de acordo com os requisitos do presente anexo, a entidade deve dispor e utilizar os dados de manutenção aplicáveis e aceitáveis para o Estado de matrícula.»;

- h) Os pontos T.A.711 e T.A.712 passam a ter a seguinte redação:

«T.A.711 Prerrogativas

Uma entidade certificada em conformidade com o anexo V-C (Parte CAMO) pode executar os trabalhos especificados no ponto T.A.708 em relação às aeronaves incluídas no seu certificado de operador aéreo, desde que tenha estabelecido procedimentos, aprovados pela autoridade competente, para assegurar a observância dos requisitos do presente anexo.

T.A.712 Sistema de gestão

Além de cumprir os requisitos do ponto CAMO.A.200, a entidade deve assegurar a sua conformidade com os requisitos do presente anexo.»;

- i) Os pontos T.A.714, T.A.715 e T.A.716 passam a ter a seguinte redação:

«T.A.714 Arquivamento de registos

Além de cumprir os requisitos do ponto CAMO.A.220, alínea a), a entidade deve manter os registos exigidos no ponto T.A.201, ponto 1, alínea j).

T.A.715 Validade contínua

Sem prejuízo das condições previstas no ponto CAMO.A.135, alínea a), a certificação permanece válida, em relação a uma entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente, desde que:

- a) A entidade cumpra os requisitos aplicáveis do presente anexo; e
- b) A entidade assegure que todas as pessoas autorizadas pela autoridade competente tenham acesso às suas instalações, aeronaves ou documentos relacionados com as suas atividades, incluindo eventuais atividades subcontratadas, para determinar a conformidade com o disposto no presente anexo.

T.A.716 Constatações

- a) Após receção da notificação de constatações segundo o ponto T.B.705, a entidade deve proceder do seguinte modo:
 1. Identificar a causa ou as causas profundas e os fatores que contribuem para a constatação de incumprimento;
 2. Preparar, adotar e aplicar um plano de medidas corretivas;
 3. Demonstrar, a contento da autoridade competente, que foram tomadas as medidas corretivas necessárias para dar resposta à constatação.
- b) As ações referidas na alínea a), pontos 1 a 3, devem ser realizadas no prazo fixado pela autoridade competente em conformidade com o ponto T.B.705.»;

(3) A secção B é alterada do seguinte modo:

- a) O título passa a ter a seguinte redação:

«PROCEDIMENTO COMPLEMENTAR A CUMPRIR PELA AUTORIDADE COMPETENTE»;

- b) O título da subparte G passa a ter a seguinte redação:

«REQUISITOS ADICIONAIS PARA AS ENTIDADES DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE, APROVADOS NOS TERMOS DO ANEXO V-C (PARTE CAMO)»;

- c) O ponto T.B.702 passa a ter a seguinte redação:

«T.B.702 Procedimento de certificação inicial

Além do prescrito no ponto CAMO.B.310, a autoridade competente deve verificar e estabelecer se esses procedimentos e a própria entidade cumprem o prescrito no presente anexo.»;

- d) Os pontos T.B.704 e T.B.705 passam a ter a seguinte redação:

«T.B.704 Supervisão contínua

Além do prescrito no ponto CAMO.B.305, deve ser feita uma vistoria pela autoridade competente, durante cada ciclo do plano de supervisão, a uma amostra relevante de aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea b), geridas pela entidade.

T.B.705 Constatações e medidas corretivas

Em relação às entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente das aeronaves referidas no artigo 1.º, alínea b), a autoridade competente deve também aplicar os requisitos previstos no ponto CAMO.B.350 ao verificar se a entidade cumpre os requisitos do presente anexo.»

ANEXO VI

«ANEXO V-B

(Parte ML)

ÍNDICE

ML.1

SECÇÃO A — REQUISITOS TÉCNICOS

SUBPARTE A — GENERALIDADES

ML.A.101 Âmbito de aplicação

SUBPARTE B — RESPONSABILIZAÇÃO

ML.A.201 Responsabilidades

ML.A.202 Comunicação de ocorrências

SUBPARTE C — AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE

ML.A.301 Tarefas inerentes à aeronavegabilidade permanente

ML.A.302 Programa de manutenção aeronáutica

ML.A.303 Diretivas de aeronavegabilidade

ML.A.304 Dados relativos a alterações e reparações

ML.A.305 Sistema de registo da aeronavegabilidade permanente de aeronaves

ML.A.307 Transferência de registos de aeronavegabilidade permanente de aeronaves

SUBPARTE D — NORMAS DE MANUTENÇÃO

ML.A.401 Dados de manutenção

ML.A.402 Execução de trabalhos de manutenção

ML.A.403 Defeitos na aeronave

SUBPARTE E — COMPONENTES

ML.A.501 Classificação e instalação

ML.A.502 Manutenção de componentes

ML.A.503 Componentes com vida útil limitada

ML.A.504 Controlo de componentes fora de serviço

SUBPARTE H — CERTIFICADO DE APTIDÃO PARA SERVIÇO (CRS)

ML.A.801 Certificado de aptidão para serviço da aeronave

ML.A.802 Certificado de aptidão para serviço de componente de aeronave

ML.A.803 Licença de piloto-proprietário

SUBPARTE I — CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE (CAA)

ML.A.901 Avaliação da aeronavegabilidade de aeronaves

ML.A.902 Validade dos certificados de avaliação da aeronavegabilidade

ML.A.903 Processo de avaliação da aeronavegabilidade

ML.A.904 Pessoal de avaliação da qualificação da aeronavegabilidade

ML.A.905 Transferência da matrícula da aeronave no território da União

ML.A.906 Avaliação da aeronavegabilidade da aeronave importada para o território da União

ML.A.907 Constatações

SECÇÃO B — PROCEDIMENTO A APLICAR PELAS AUTORIDADES COMPETENTES

SUBPARTE A — GENERALIDADES

ML.B.101 Âmbito de aplicação

ML.B.102 Autoridade competente

ML.B.104 Arquivamento de registos

ML.B.105 Intercâmbio mútuo de informações

SUBPARTE B — RESPONSABILIZAÇÃO

ML.B.201 Responsabilidades

SUBPARTE C — AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE

ML.B.302 Isenções

ML.B.303 Monitorização da aeronavegabilidade permanente das aeronaves

ML.B.304 Revogação, suspensão e limitação

SUBPARTE I — CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE (CAA)

ML.B.902 Avaliação da aeronavegabilidade efetuada pela autoridade competente

ML.B.903 Constatações

Apêndice I — Contrato de gestão da aeronavegabilidade permanente

Apêndice II — Manutenção limitada efetuada pelo piloto-proprietário

Apêndice III — Trabalhos de manutenção complexos não certificáveis pelo piloto-proprietário

Apêndice IV — Certificado de Avaliação da Aeronavegabilidade — Formulário 15 da AESA

ML.1

- a) Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, o presente anexo (parte ML) é aplicável às aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas a seguir indicadas, não enumeradas no certificado de operador aéreo de uma transportadora aérea licenciada nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008:
1. Aviões com uma massa máxima à descolagem (MTOM) de 2 730 kg, ou inferior;
 2. Autogiros com uma MTOM de 1 200 kg ou inferior, certificadas para um máximo de 4 ocupantes;
 3. Outras aeronaves ELA2.
- b) Para efeitos do presente anexo, a autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro de matrícula da aeronave.
- c) Para efeitos do presente anexo, entende-se por:
1. «Pessoal de certificação independente»: o pessoal de certificação que não trabalha em nome de uma organização de manutenção certificada e que cumpre, alternativamente:
 - i) os requisitos do anexo III (parte 66);
 - ii) para as aeronaves a que não se aplique o anexo III (parte 66), as exigências em matéria de pessoal de certificação em vigor no Estado-Membro de matrícula da aeronave;
 2. «Entidade de manutenção»: uma entidade titular de uma certificação emitida em conformidade com:
 - i) a subparte F do anexo I (parte M);
 - ii) a secção A do anexo III (parte 145);
 - iii) a secção A do anexo V-D (parte CAO);
 3. «Proprietário»: a pessoa responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave, incluindo, alternativamente:
 - i) o proprietário registado da aeronave;
 - ii) o locatário, no caso de um contrato de aluguer;
 - iii) o operador.

SECÇÃO A

REQUISITOS TÉCNICOS

SUBPARTE A

GENERALIDADES

ML.A.101 Âmbito de aplicação

A presente secção estabelece as medidas a tomar para garantir a aeronavegabilidade das aeronaves. Especifica igualmente as condições a satisfazer pelas pessoas ou entidades envolvidas nas atividades relacionadas com a aeronavegabilidade da aeronave.

SUBPARTE B

RESPONSABILIZAÇÃO

ML.A.201 Responsabilidades

- a) O proprietário da aeronave é responsável pela aeronavegabilidade permanente 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 programa de manutenção das aeronaves (PMA), conforme especificado no ponto ML.A.302.
- b) Em derrogação à alínea a), se a aeronave for alugada, as responsabilidades definidas na mesma alínea são aplicáveis ao locatário, se o locatário estiver identificado no documento de matrícula da aeronave ou no contrato de aluguer.
- c) Todas as pessoas ou entidades que executam trabalhos de manutenção da aeronave e seus componentes são responsáveis pelas tarefas de manutenção realizadas.
- d) O piloto-comandante da aeronave é responsável pela realização satisfatória da inspeção pré-voo. Essa inspeção deve ser realizada pelo piloto ou por outra pessoa qualificada, mas não necessariamente por uma entidade de manutenção certificada ou pelo pessoal de certificação.
- e) Para aeronaves operadas por organizações de formação certificadas comerciais («ATO») e organizações de formação declarada comerciais (DTO) a que se refere o artigo 10.º-A do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou que não sejam operadas em conformidade com o anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 (parte NCO) ou operadas em conformidade com a subparte ADD do anexo II (parte BOP) do Regulamento (UE) 2018/395 ou subparte DEC do anexo II (parte SAO) do Regulamento (UE) 2018/1976 (*), o operador deve:
1. Ser aprovado como CAMO ou como CAO, para a gestão da aeronavegabilidade permanente da sua aeronave, em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO) ou com o anexo V-D (parte CAO), ou contratar uma das referidas organizações, utilizando o contrato que consta do apêndice I do presente anexo;
 2. Assegurar que todas as operações de manutenção são efetuadas por entidades de manutenção certificadas em conformidade com o ponto ML.1, alínea c)(2);
 3. Garantir o cumprimento dos requisitos da alínea a).
- f) Para as aeronaves não incluídas na alínea e), a fim de satisfazer os requisitos da alínea a), o proprietário da aeronave pode contratar as tarefas associadas à gestão da aeronavegabilidade permanente junto de uma entidade certificada como CAMO ou CAO, em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO) ou com o anexo V-D (parte CAO). Nesse caso, a entidade contratada deve assumir a responsabilidade pela boa execução dessas tarefas e deve ser celebrado um contrato escrito em conformidade com o apêndice I do presente anexo. Se o proprietário não contratar essa entidade, o proprietário é responsável pela boa execução das tarefas associadas à gestão da aeronavegabilidade permanente.
- g) O proprietário deve conceder à autoridade competente o acesso à aeronave e aos registos da aeronave, para que a mesma possa determinar se a aeronave cumpre os requisitos do presente anexo.

(*) Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, de 14 de dezembro de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com planadores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 326 de 20.12.2018, p. 64)

ML.A.202 Comunicação de ocorrências

- a) Sem prejuízo dos requisitos de comunicação estabelecidos no anexo II (parte 145) e no anexo V-C (parte CAMO), qualquer pessoa ou entidade responsável em conformidade com o ponto ML.A.201 deve comunicar todas as condições identificadas de uma aeronave ou componente de aeronave que ponham em risco a segurança do voo:
1. À autoridade competente designada pelo Estado-Membro de matrícula da aeronave e, se for diferente do Estado-Membro de matrícula, à autoridade competente designada pelo Estado-Membro do operador;
 2. À entidade responsável pelo projeto de tipo ou projeto de tipo suplementar.
- b) As comunicações referidas na alínea a) devem ser efetuadas da forma determinada pela autoridade competente mencionada nessa alínea e conter todas as informações pertinentes sobre as condições que são do conhecimento da pessoa ou entidade que procede à comunicação.
- c) Se a manutenção ou a avaliação da aeronavegabilidade da aeronave for efetuada com base num contrato escrito, a pessoa ou a entidade responsável por essas atividades deve também comunicar qualquer condição a que se refere a alínea a) ao proprietário da aeronave e, se for diferente, à CAMO ou à CAO em causa.
- d) A pessoa ou entidade deve efetuar as comunicações referidas nas alíneas a) e c) logo que possível, mas sempre dentro do prazo de setenta e duas horas após a pessoa ou entidade ter detetado as situações a que a comunicação diz respeito, salvo circunstâncias excecionais que o impeçam.

SUBPARTE C

AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE

ML.A.301 Tarefas inerentes à aeronavegabilidade permanente

A aeronavegabilidade permanente da aeronave e o bom funcionamento do equipamento operacional e de emergência devem ser assegurados mediante:

- a) A realização de inspeções pré-voos;
- b) A retificação, em conformidade com os dados especificados no ponto ML.A.304 e no ponto ML.A.401, conforme o caso, de qualquer deficiência ou dano que afete a segurança da operação, tendo em conta a lista de equipamento mínimo (MEL) e a lista de desvios de configuração, se for caso disso;
- c) A execução de toda a manutenção, em conformidade com o programa de manutenção aeronáutica especificado no ponto ML.A.302;
- d) O cumprimento de qualquer:
1. Diretiva de aeronavegabilidade aplicável (DA);
 2. Diretiva operacional aplicável, relevante em termos de aeronavegabilidade permanente;
 3. Requisito de aeronavegabilidade permanente estabelecido pela Agência;
 4. Medida requerida pela autoridade competente, em resposta imediata a um problema de segurança;
- e) A execução de modificações ou reparações, em conformidade com o ponto ML.A.304;
- f) A realização de voos de verificação no âmbito da manutenção, quando necessário.

ML.A.302 Programa de manutenção aeronáutica

- a) Todas as aeronaves devem ser sujeitas a manutenção em conformidade com um PMA.
- b) O PMA e todas as subseqüentes alterações devem ser, alternativamente:
1. Declarados pelo proprietário, em conformidade com o ponto ML.A.302, alínea c)(7), se a aeronavegabilidade permanente da aeronave não for gerida por uma CAMO ou CAO;
 2. Aprovados pela CAMO ou CAO responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave.

O proprietário que declara o PMA em conformidade com a alínea b)(1) ou a entidade que aprova o PMA em conformidade com a alínea b)(2) deve manter o PMA atualizado.

- c) O PMA:
1. Deve identificar claramente o proprietário da aeronave e a aeronave a que se refere, incluindo os motores e hélices instalados, consoante o caso;

2. Deve incluir, alternativamente:
 - a) As tarefas ou inspeções previstas no programa mínimo de inspeção (MIP) aplicável a que se refere a alínea d);
 - b) As instruções de aeronavegabilidade permanente (ICA) emitidas pelo titular da aprovação de projeto (DAH);
3. Pode incluir medidas de manutenção adicionais às referidas na alínea c)(2) ou medidas de manutenção alternativas às referidas na alínea c)(2)b) mediante proposta do proprietário, CAMO ou CAO, uma vez aprovadas ou declaradas em conformidade com a alínea b). As medidas de manutenção alternativas às referidas na alínea c)(2)b) não devem ser menos restritivas do que as previstas no MIP aplicável;
4. Deve incluir todos os requisitos de aeronavegabilidade permanente obrigatórios, designadamente as diretivas de aeronavegabilidade repetitivas, a secção «Limitações de aeronavegabilidade» (ALS) das instruções de aeronavegabilidade permanente (ICA) e os requisitos de manutenção específicos contidos na ficha técnica do certificado-tipo (TCDS);
5. Deve identificar todos os trabalhos de manutenção adicionais a serem executados devido ao tipo específico de aeronave, à configuração da aeronave e ao tipo e especificidade da operação. No mínimo, devem ser tidos em conta os elementos seguintes:
 - a) Equipamento específico instalado e modificações da aeronave;
 - b) Reparações na aeronave;
 - c) Componentes com vida útil limitada e componentes essenciais à segurança do voo;
 - d) Recomendações de manutenção, designadamente o Intervalo entre Revisões Gerais (TBO), formuladas através de boletins de serviço, cartas de serviço e outras informações de serviço não obrigatórias;
 - e) Diretivas/requisitos operacionais aplicáveis relacionados com a inspeção periódica de certos equipamentos;
 - f) Aprovações operacionais especiais;
 - g) Utilização da aeronave e ambiente operacional;
6. Deve indicar se os pilotos-proprietários estão autorizados a efetuar operações de manutenção;
7. Quando declarado pelo proprietário, deve conter uma declaração assinada em que o proprietário declara ser esse o PMA para a aeronave de matrícula específica e que assume total responsabilidade pelo seu conteúdo e, nomeadamente, por quaisquer desvios em relação às recomendações do DAH;
8. Quando aprovado pela CAMO ou CAO, deve ser assinado por esta entidade, que conservará registos com a justificação de qualquer desvio introduzido nas recomendações do DAH;
9. Deve ser revisto, pelo menos, anualmente, para avaliar a sua eficácia. Esta revisão do programa de manutenção deve ser efetuada, alternativamente:
 - a) Em conjugação com a avaliação da aeronavegabilidade da aeronave, pela pessoa que efetua essa avaliação da aeronavegabilidade;
 - b) Pela CAMO ou CAO responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave nos casos em que a revisão da PMA não é realizada em conjugação com uma avaliação da aeronavegabilidade.

Se a avaliação revelar deficiências da aeronave relacionadas com deficiências no conteúdo do PMA, o PMA deve ser alterado em conformidade. Neste caso, a pessoa que efetua a avaliação deve informar a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula se não concordar com as medidas que alteram o PMA adotadas pelo proprietário, pela CAMO ou pela CAO. A autoridade competente deve decidir que alterações são necessárias ao PMA, suscitando as constatações correspondentes e, se necessário, reagindo em conformidade com o ponto ML.B.304.

d) Um MIP:

1. Deve prever os seguintes intervalos entre inspeções:
 - a) Para os aviões e para os motoplanadores (TMG) e balões, intervalos de um 1 ano ou de 100 horas, consoante o que ocorrer primeiro, com uma tolerância de 1 mês ou de 10 horas. O intervalo seguinte deve ser calculado a partir do momento em que a inspeção tem lugar;
 - b) Para os planadores e motoplanadores que não sejam TMG, intervalos de um 1 ano, com uma tolerância de 1 mês. O intervalo seguinte deve ser calculado a partir do momento em que a inspeção tem lugar;

2. Deve incluir o seguinte, conforme aplicável ao tipo de aeronave:

- a) Trabalhos de manutenção, segundo as exigências do DAH;
- b) Inspeção das marcações;
- c) Revisão dos registos de pesagem e a pesagem de acordo com o Regulamento (UE) n.º 965/2012, o Regulamento (UE) 2018/395 e o Regulamento (UE) 2018/1976;
- d) Teste de funcionamento do transponder (caso exista);
- e) Teste de funcionamento do sistema pitot-estático;
- f) No caso dos aviões:
 - i) verificações do funcionamento da potência e rpm, magnetos, pressão do combustível e do óleo e temperaturas do motor;
 - ii) para motores equipados com controlo automático de motor, o procedimento de aceleração publicado;
 - iii) para motores de cárter seco, motores com turboalimentadores e motores com refrigeração por líquido, uma verificação do funcionamento para deteção de problemas na circulação dos fluidos;
- g) Inspeção do estado e do acoplamento dos elementos, sistemas e componentes estruturais correspondentes às áreas seguintes:
 - i) para os aviões:

célula, cabina de passageiros e cabina de pilotagem, trem de aterragem, secção das asas e central, comandos de voo, empenagem, sistemas aviónicos e mecanismos elétricos, grupo motopropulsor, embraiagens e caixas de velocidades, hélice e sistemas vários, como o sistema de recuperação balístico;
 - ii) para os planadores e motoplanadores:

célula, cabina de passageiros e cabina de pilotagem, trem de aterragem, secção das asas e central, empenagem, sistemas aviónicos e mecanismos elétricos, grupo motopropulsor (para planadores com motor) e sistemas vários, como lastros amovíveis, paraquedas de travagem e controlos e sistema de água de lastro;
 - iii) para os balões de ar quente:

invólucro, queimador, cesto, depósitos de combustível, equipamentos e instrumentos;
 - iv) para balões a gás:

invólucro, cesto, equipamentos e instrumentos.

Enquanto o presente anexo não especificar um MIP para dirigíveis e aeronaves de asas rotativas, o PMA deve basear-se nas ICA fornecidas pelo DAH, como referido na alínea c)(2)(b).

- e) Em derrogação ao disposto nas alíneas b) e c), não é exigida uma declaração do proprietário ou certificação de uma CAMO ou CAO, nem é exigida a apresentação de um documento do PMA quando estejam preenchidas as seguintes condições:
 1. Todas as ICA emitidas pelo DAH são respeitadas sem quaisquer desvios;
 2. Todas as recomendações de manutenção, como os intervalos TBO, formuladas através de boletins de serviço, cartas de serviço e outras informações de serviço não obrigatórias, são seguidas sem quaisquer desvios;
 3. Não há tarefas de manutenção adicionais a realizar, que resultem de:
 - a) Equipamento específico instalado e modificações da aeronave;
 - b) Reparções na aeronave;
 - c) Componentes com vida útil limitada e componentes essenciais à segurança do voo;
 - d) Aprovações operacionais especiais;
 - e) Utilização da aeronave e ambiente operacional.
 4. Os pilotos-proprietários estão autorizados a efetuar os trabalhos de manutenção que lhes são atribuídos.

Esta derrogação não é aplicável se o piloto-proprietário ou, no caso de aeronaves em propriedade conjunta, se algum dos pilotos-proprietários não estiver autorizado a efetuar a manutenção que lhes é atribuída, porque tal tem de ser especificado no PMA declarado ou aprovado.

- f) Se estiverem preenchidas as condições previstas nas alíneas e)(1) a e)(4), o PMA aplicável à aeronave deve consistir:
1. Nas ICA formuladas pelo DAH;
 2. Nas recomendações de manutenção, designadamente os intervalos TBO, formuladas através de boletins de serviço, cartas de serviço e outras informações de serviço não obrigatórias;
 3. Os requisitos de aeronavegabilidade permanente obrigatórios, designadamente as DA repetitivas, a secção ALS das ICA ou os requisitos de manutenção específicos contidos na TCDS;
 4. As tarefas resultantes de diretivas/requisitos operacionais ou relacionados com o espaço aéreo relativos à inspeção periódica de certos instrumentos e equipamentos.

ML.A.303 Diretivas de aeronavegabilidade

Todas as DA aplicáveis devem ser cumpridas, salvo especificação em contrário da Agência.

ML.A.304 Dados relativos a alterações e reparações

A pessoa ou entidade que efetua a reparação da aeronave ou componente da aeronave deve avaliar eventuais danos. As modificações e reparações devem ser efetuadas utilizando, como apropriado, os seguintes dados:

- a) Os dados aprovados pela Agência;
- b) Os dados aprovados por uma entidade de projeto certificada em conformidade com as disposições do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
- c) Os dados constantes das especificações de certificação referidas no ponto 21.A.90B ou ponto 21.A.431B do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

ML.A.305 Sistema de registo da aeronavegabilidade permanente de aeronaves

- a) Após a conclusão de qualquer trabalho de manutenção, o certificado de aptidão para serviço (CRS) previsto no ponto ML.A.801 deve ser incluído no sistema de registo da aeronavegabilidade permanente da aeronave. Cada entrada deve ser efetuada o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de 30 dias a contar da data de conclusão da tarefa de manutenção.
- b) Os registos da aeronavegabilidade permanente da aeronave deve consistir num livro de bordo da aeronave, livro(s) de registo do motor ou fichas do módulo do motor, livro(s) de registo da hélice e fichas para qualquer componente com vida útil limitada, conforme necessário.
- c) O tipo e número de matrícula da aeronave, a data, assim como o número total de horas de voo e ciclos de voo e aterragens, devem constar dos livros de bordo da aeronave.
- d) Os registos de aeronavegabilidade permanente da aeronave devem incluir os seguintes elementos:
 1. O estado das DA e das medidas adotadas pela autoridade competente, em resposta imediata a um problema de segurança;
 2. O estado das alterações, reparações e outras recomendações de manutenção do DAH;
 3. O estado de conformidade com o PMA;
 4. O estado de desgaste dos componentes com vida útil limitada;
 5. O relatório sobre massa e centragem;
 6. A lista dos trabalhos de manutenção diferidos.
- e) Além do documento autorizado de aptidão para serviço (Formulário 1 da AESA, como indicado no apêndice II do anexo I (parte M), ou documento equivalente), os seguintes dados referentes a qualquer componente instalado (como o motor, hélice, módulo de motor ou componente com vida útil limitada) devem constar, conforme o caso, do livro de registo do motor ou hélice ou da ficha do módulo de motor ou componente com vida útil limitada:
 1. A identificação do componente;
 2. O tipo, número de série e matrícula, conforme o caso, da aeronave, motor, módulo de motor ou componente com vida útil limitada a que pertence o respetivo componente, juntamente com a referência à instalação e remoção do componente;

3. A data, juntamente com o número total de horas de voo acumuladas e/ou ciclos de voo e/ou aterragens e/ou a vida útil, conforme adequado, do componente em questão;
4. Os dados mencionados na alínea d) aplicáveis ao componente.
- f) A pessoa ou entidade responsável pela gestão de tarefas relacionadas com a aeronavegabilidade permanente, nos termos do ponto ML.A.201, deve controlar os registos em conformidade com o ponto ML.A.305 e apresentá-los à autoridade competente mediante solicitação desta.
- g) Todos os dados introduzidos nos registos de aeronavegabilidade permanente da aeronave devem ser claros e fiáveis. Sempre que for necessário corrigir um dado já introduzido, a correção deve ser efetuada de modo a que o dado inicialmente introduzido seja visível.
- h) O proprietário ou operador deve assegurar a criação de um sistema para conservar, durante os períodos especificados, os seguintes registos:
 1. Todos os registos de manutenção pormenorizados, respeitantes à aeronave e a qualquer seu componente com vida útil limitada, até as informações neles contidas terem sido substituídas por novas informações equivalentes em âmbito e pormenor, mas não menos de 36 meses após a aeronave ou o componente terem sido considerados aptos para serviço;
 2. O tempo total em serviço (ou seja, horas, vida útil, ciclos de voo e aterragens) da aeronave e de todos os componentes da aeronave com vida útil limitada durante, pelo menos, 12 meses após a aeronave ou o componente terem sido permanentemente retirados de serviço;
 3. O tempo em serviço (ou seja, horas, vida útil, ciclos de voo e aterragens), conforme adequado, desde a última manutenção de rotina efetuada nos componentes da aeronave com vida útil limitada, pelo menos até que a manutenção de rotina dos componentes tenha sido substituída por outra manutenção de rotina de âmbito e especificações equivalentes;
 4. O grau de conformidade com o PMA, pelo menos até que a manutenção de rotina da aeronave ou do componente da aeronave tenha sido substituída por outra manutenção de rotina de âmbito e especificações equivalentes;
 5. O grau de execução das DA aplicáveis à aeronave e seus componentes, pelo menos 12 meses após a aeronave ou o componente de aeronave ter sido permanentemente retirado de serviço;
 6. Dados pormenorizados sobre as alterações e reparações em curso na aeronave, motor(es), hélice(s) e qualquer outro componente que seja vital para a segurança do voo, pelo menos 12 meses após terem sido permanentemente retirados de serviço.

ML.A.307 Transferência de registos de aeronavegabilidade permanente de aeronaves

- a) Quando uma aeronave é permanentemente transferida de um proprietário para outro, o proprietário que procede à transferência deve assegurar que os registos de aeronavegabilidade permanente a que se refere o ponto ML.A.305 também são transferidos.
- b) Se o proprietário contratar uma CAMO ou CAO para executar os contratos de gestão da aeronavegabilidade permanente, deve assegurar que os registos de aeronavegabilidade permanente referidos no ponto ML.A.305 são transferidos para a entidade contratada.
- c) Os períodos de conservação dos registos previstos na alínea h) do ponto ML.A.305 devem continuar a ser aplicáveis ao novo proprietário, à CAMO ou à CAO.

SUBPARTE D

NORMAS DE MANUTENÇÃO

ML.A.401 Dados de manutenção

- a) A pessoa ou entidade que executa trabalhos de manutenção numa aeronave deve utilizar apenas os dados de manutenção aplicáveis durante o período de manutenção.
- b) Para efeitos do presente anexo, entendem-se por «dados de manutenção aplicáveis»:
 1. Quaisquer requisitos, procedimentos, normas ou informações aplicáveis, emitidos pela autoridade competente ou pela Agência;
 2. Qualquer DA aplicável;
 3. As ICA aplicáveis, emitidas pelos titulares de um certificado-tipo ou de um certificado-tipo suplementar e por qualquer entidade que publique tais dados, em conformidade com as disposições do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
 4. Qualquer dado aplicável, emitido em conformidade com o ponto 145.A.45, alínea d).

ML.A.402 Execução de trabalhos de manutenção

- a) A manutenção efetuada por entidades de manutenção certificadas deve estar em conformidade com a subparte F do anexo I (parte M), o anexo II (parte 145) ou o anexo V-D (parte CAO), conforme aplicável.
- b) Para a manutenção não realizada em conformidade com a alínea a), a pessoa que executa a manutenção deve:
1. Possuir as qualificações necessárias para os trabalhos executados, conforme requerido pelo presente anexo;
 2. Assegurar que o espaço onde é executada a manutenção está bem organizado e livre de sujidade ou contaminação;
 3. Utilizar os métodos, técnicas, normas e instruções especificados nos dados de manutenção a que se refere o ponto ML.A.401;
 4. Utilizar as ferramentas, o equipamento e o material especificados nos dados de manutenção a que se refere o ponto ML.A.401. Sempre que necessário, as ferramentas e o equipamento devem ser controlados e calibrados de acordo com uma norma oficialmente reconhecida;
 5. Assegurar que os trabalhos de manutenção são executados de acordo com as restrições em matéria ambiental especificadas nos dados de manutenção a que se refere o ponto ML.A.401;
 6. Assegurar que são utilizadas instalações adequadas em caso de intempéries ou de manutenção prolongada;
 7. Assegurar que o risco de erros múltiplos durante a manutenção e o risco de repetição de erros em trabalhos de manutenção idênticos são minimizados;
 8. Assegurar a aplicação de um método de deteção de erros após a realização de qualquer trabalho de manutenção crítico;
 9. Uma vez concluídos os trabalhos de manutenção, efetuar uma verificação geral para assegurar que nenhuma ferramenta, equipamento ou outra peça e material estranho ficou na aeronave ou nos componentes da aeronave e que foram repostos todos os painéis de acesso desmontados para a manutenção;
 10. Assegurar que toda a manutenção executada é devidamente registada e documentada.

ML.A.403 Defeitos na aeronave

- a) Todos os defeitos detetados numa aeronave que constituam grave perigo para a segurança de voo devem ser corrigidos antes de a aeronave efetuar novo voo.
- b) Apenas as pessoas a seguir indicadas podem determinar se a deficiência detetada põe seriamente em perigo a segurança do voo e diferir a sua correção em conformidade:
1. O piloto no caso de deficiências que afetem equipamentos da aeronave não obrigatórios;
 2. O piloto, ao utilizar a lista de equipamento mínimo, no caso de deficiências que afetem equipamentos da aeronave obrigatórios; caso contrário, a correção dessas deficiências só pode ser diferida pelo pessoal de certificação autorizado;
 3. O piloto no caso de deficiências que não sejam as referidas nas alíneas b)(1) e b)(2), se estiverem preenchidas todas as seguintes condições:
 - i) a aeronave é operada ao abrigo do anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 (parte NCO) ou, no caso de balões ou planadores, não é operada ao abrigo da subparte ADD do anexo II (Parte BOP) do Regulamento (UE) 2018/395 ou não aplica a subparte DEC do anexo II (Parte SAO) do Regulamento (UE) 2018/1976;
 - ii) o piloto difere a correção da deficiência detetada com o acordo do proprietário da aeronave ou, se for caso disso, da CAMO ou da CAO contratada;
 4. O pessoal de certificação devidamente qualificado no caso de deficiências que não sejam as referidas nas alíneas b) (1) e b)(2), se não estiverem preenchidas as condições enunciadas no ponto 3(i) e (ii).
- c) Todos os defeitos que não constituam um grave perigo para a segurança de voo devem ser corrigidos o mais brevemente possível após a sua deteção e dentro dos prazos especificados nos dados de manutenção.
- d) Qualquer deficiência não corrigida antes do voo deve ser registada no sistema de registos de aeronavegabilidade permanente da aeronave referido no ponto ML.A.305, sendo um registo disponibilizado ao piloto.

SUBPARTE E
COMPONENTES

ML.A.501 Classificação e instalação

- a) Salvo disposição em contrário na subparte F do anexo I (parte M), no anexo II (parte 145), no anexo V-D (parte CAO) do presente regulamento e no anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, qualquer componente apenas pode ser instalado se respeitar as seguintes condições:
- i) está em estado de conservação satisfatório;
 - ii) foi adequadamente considerado apto para serviço, por meio do formulário 1 da AESA, conforme estabelecido no apêndice II do anexo I (parte M), ou equivalente;
 - iii) foi marcado em conformidade com a subparte Q do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
- b) Antes de um componente ser instalado numa aeronave, a pessoa ou entidade de manutenção certificada deve garantir que o componente em causa pode ser instalado na aeronave, mesmo quando lhe sejam aplicáveis diferentes modificações e/ou configurações DA.
- c) Apenas podem ser instaladas numa aeronave ou componente de aeronave as peças normalizadas especificadas nos dados de manutenção. Só podem ser instaladas peças normalizadas que sejam acompanhadas de uma prova de conformidade com a norma aplicável e garantirem uma rastreabilidade adequada.
- d) As matérias-primas e os consumíveis só podem ser utilizados numa aeronave ou componente de aeronave se:
- i) o fabricante de aeronaves ou componentes de aeronaves permitir a utilização de matérias-primas ou consumíveis em dados de manutenção relevantes ou conforme especificado na subparte F do anexo I (parte M), no anexo II (parte 145) ou no anexo V-D (parte CAO).
 - ii) essas matérias-primas e esses consumíveis respeitarem a especificação relativa aos materiais aplicável e forem devidamente rastreáveis.
 - iii) essas matérias-primas e esses consumíveis estiverem acompanhados de documentos que identifiquem claramente o material em causa, incluindo uma declaração de conformidade com a especificação aplicável, assim como a origem do fabricante e do fornecedor.
- e) No caso de balões que permitam diferentes combinações de cestos, queimadores e garrafas de combustível num determinado aparelho, a pessoa responsável pela instalação deve assegurar que:
1. O cesto, o queimador e/ou as garrafas de combustível são elegíveis para instalação de acordo com a TCDS ou outros documentos referidos na TCDS;
 2. O cesto, o queimador e/ou as garrafas de combustível estão em condições de utilização e possuem os registos de manutenção adequados.

ML.A.502 Manutenção de componentes

- a) Os componentes aceites pelo proprietário, em conformidade com o ponto 21.A.307, alínea c), do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, devem ser mantidos por qualquer pessoa ou entidade, sob reserva de nova aceitação por parte do proprietário, nas condições previstas no ponto 21.A.307, alínea c), desse anexo. Esta manutenção não é elegível para a emissão de um Formulário 1 da AESA, conforme estabelecido no apêndice II do anexo I (parte M), e está sujeita aos requisitos de aptidão para serviço da aeronave.
- b) Os componentes serão declarados aptos para serviço em conformidade com o seguinte quadro:

| | Declarado apto para serviço através do Formulário 1 da AESA (conforme estabelecido no apêndice II do anexo I (parte M)) | Declarado apto para serviço a nível da aeronave em conformidade com o ponto ML.A.801 (impossibilidade de emitir um Formulário 1 da AESA) |
|---|--|---|
| Componentes mantidos em conformidade com os dados de manutenção do componente (dados fornecidos pelo fabricante do componente) | | |
| Manutenção que não seja a revisão | Entidades de manutenção certificadas para motores (para motores) ou certificadas para componentes (para outros componentes) | (i) Entidades de manutenção certificadas para aeronaves; e/ou (ii) Pessoal de certificação independente |
| Revisão de componentes que não sejam motores e hélices | Entidades de manutenção certificadas para componentes | Impossível |

| | Declarado apto para serviço através do Formulário 1 da AESA (conforme estabelecido no apêndice II do anexo I (parte M)) | Declarado apto para serviço a nível da aeronave em conformidade com o ponto ML.A.801 (impossibilidade de emitir um Formulário 1 da AESA) |
|---|--|---|
| Revisão de motores e hélices de aeronaves CS-VLA, CS-22 e LSA | Entidades de manutenção certificadas para motores (para motores) ou certificadas para componentes (para hélices) | (iii) Entidades de manutenção certificadas para aeronaves; e/ou (iv) Pessoal de certificação independente |
| Revisão de motores e hélices de aeronaves que não sejam CS-VLA, CS-22 e LSA | Entidades de manutenção certificadas para motores (para motores) ou certificadas para componentes (para hélices) | Impossível |
| Componentes mantidos em conformidade com os dados de manutenção da aeronave (dados fornecidos pelo fabricante da aeronave) | | |
| Todos os componentes e todos os tipos de manutenção | Entidades de manutenção certificadas para motores (para motores) ou certificadas para componentes (para outros componentes) | — Entidades de manutenção certificadas para aeronaves; e/ou — Pessoal de certificação independente |

MLA.503 Componentes com vida útil limitada

- a) A expressão «componentes com vida útil limitada» compreende os seguintes componentes:
1. Componentes com um prazo de validade especificado após o qual devem ser retirados; e
 2. Componentes sujeitos a um limite de vida útil após o qual devem ser objeto de manutenção para restabelecer o seu bom funcionamento.
- b) Os componentes com vida útil limitada instalados na aeronave não devem exceder o limite de vida útil especificado no PMA e nas DA, exceto nas situações previstas no ponto MLA.504, alínea c).
- c) A vida útil especificada é expressa em tempo de vida útil, horas de voo, aterragens ou ciclos de voo, conforme adequado;
- d) No final do limite de vida útil especificada, o componente deve ser retirado da aeronave para manutenção, ou para eliminação no caso dos componentes com um prazo de validade especificado.

MLA.504 Controlo de componentes fora de serviço

- a) Os componentes devem ser considerados fora de serviço nos seguintes casos:
1. Fim da vida útil especificada no PMA;
 2. Não cumprimento das DA aplicáveis e de outros requisitos de aeronavegabilidade permanente definidos pela Agência;
 3. Ausência das informações necessárias para determinar o estado de aeronavegabilidade do componente ou a sua elegibilidade para efeitos de instalação;
 4. Sinais que atestam a presença de defeitos ou avarias do componente;
 5. Envolvimento do componente num incidente ou acidente suscetível de afetar a sua operacionalidade.
- b) Os componentes fora de serviço devem ser identificados de acordo com uma das seguintes categorias:
1. Fora de serviço e conservados num local seguro e sob o controlo de uma entidade de manutenção certificada ou de pessoal de certificação independente até decisão sobre o destino e a condição a atribuir aos componentes em causa.
 2. Fora de serviço pela pessoa ou entidade que declarou o componente fora de serviço, e a sua custódia deve ser transferida para o proprietário da aeronave, depois de documentar essa transferência no sistema de registo de manutenção de aeronaves referido no ponto MLA.305.

- c) Os componentes que alcançam o fim da sua vida útil especificada no certificado ou que apresentam defeitos ou avarias irreparáveis devem ser classificados como irrecuperáveis e não podem ser reintegrados na cadeia de distribuição de componentes, a não ser que a vida útil especificada no seu certificado tenha sido prolongada ou que uma reparação tenha sido aprovada, em conformidade com as disposições do ponto ML.A.304.
- d) Em caso de um componente irrecuperável, como previsto na alínea c), qualquer pessoa ou entidade responsável nos termos do ponto ML.A.201 deve tomar uma das seguintes medidas:
 - 1. Conservar esse componente num local referido na alínea b)(1);
 - 2. Assegurar que o componente é inutilizado de forma que a sua recuperação ou reparação não seja economicamente viável, antes de se eximirem da sua responsabilidade pelo componente em questão.
- e) Não obstante as disposições da alínea d), a pessoa ou entidade responsável nos termos das disposições do ponto ML.A.201 podem transferir, para fins de formação ou investigação, sem inutilização, a responsabilidade pelo componente classificado como irrecuperável para outra entidade.

SUBPARTE H

CERTIFICADO DE APTIDÃO PARA SERVIÇO — CRS

ML.A.801 Certificado de aptidão para serviço da aeronave

- a) O CRS só pode ser emitido depois de a manutenção exigida ter sido corretamente efetuada na aeronave.
- b) O CRS deve ser emitido, alternativamente, pelo:
 - 1. Pessoal de certificação competente em nome da entidade de manutenção certificada;
 - 2. Pessoal de certificação independente;
 - 3. Piloto-proprietário, em conformidade com o ponto ML.A.803.
- c) Em derrogação do disposto na alínea b), no caso de circunstâncias imprevistas em que a aeronave fique imobilizada num local onde não esteja disponível nenhuma entidade de manutenção devidamente certificada, nem nenhum pessoal de certificação apropriado, o proprietário pode autorizar qualquer pessoa, que possua uma experiência mínima adequada de três anos em manutenção e as qualificações devidas, a efetuar a manutenção da aeronave em conformidade com as normas estabelecidas na subparte D do presente anexo e certificar a aeronave como apta para o serviço. Nesse caso, o proprietário deve:
 - 1. Obter e manter nos registos da aeronave todos os dados referentes aos trabalhos executados e às qualificações da pessoa que emitiu a certificação;
 - 2. Assegurar que qualquer manutenção seja reverificada e considerada apta para serviço em conformidade com o ponto ML.A.801, alínea b), o mais rapidamente possível e num prazo não superior a 7 dias. No caso de aeronaves operadas ao abrigo do anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 (parte NCO), de balões não operados em conformidade com a subparte ADD do anexo II (parte BOP) do Regulamento (UE) 2018/395 ou de planadores não abrangidos pela subparte DEC do anexo II (Parte SAO) do Regulamento (UE) 2018/1976, esse prazo não deve ser superior a 30 dias;
 - 3. Notificar a CAMO ou CAO contratada, ou a autoridade competente na ausência de tal contrato, no prazo de 7 dias a contar da data de emissão dessa autorização.
- d) Quando uma aeronave for certificada como apta para serviço em conformidade com a alínea b)(1) ou b)(2), o pessoal de certificação pode ser assistido na execução dos trabalhos de manutenção por uma ou várias pessoas que atuem sob o seu controlo direto e permanente.
- e) O CRS inclui, pelo menos:
 - 1. Os dados básicos referentes à manutenção executada;
 - 2. A data em que foi concluída a manutenção;
 - 3. A identificação da entidade ou pessoa que emitiu o certificado, incluindo, alternativamente:
 - i) o número da certificação da entidade de manutenção e a identificação do pessoal de certificação que emitiu o CRS,
 - ii) no caso da alínea b)(2), a identificação e, se for caso disso, e, caso aplicável, o número de licença do pessoal de certificação que emitiu os certificados;
 - 4. Quaisquer limitações em termos de aeronavegabilidade ou em termos operacionais, caso existam.

- f) Em derrogação à alínea a) e sem prejuízo do disposto na alínea g), quando a manutenção prevista não puder ser completada, pode ser emitido um CRS que tenha em conta as limitações da aeronave. Nesse caso, o CRS indicará que a manutenção não pôde ser completada, bem como quaisquer limitações aplicáveis em termos de aeronavegabilidade ou em termos operacionais, no quadro da informação solicitada na alínea e)(4).
- g) O CRS não deve ser emitido caso tenha sido detetada uma não conformidade com as especificações do presente anexo que coloque em risco a segurança de voo.

ML.A.802 Certificado de aptidão para serviço de componente de aeronave

- a) O CRS só pode ser emitido para um componente depois de a manutenção exigida ter sido corretamente efetuada ao componente em causa da aeronave, em conformidade com o ponto ML.A.502.
- b) O certificado de aptidão para serviço identificado como Formulário 1 da AESA, tal como estabelecido no apêndice II do anexo I (parte M), constitui o CRS do componente, exceto se a manutenção tiver sido executada ao nível da aeronave, conforme indicado no ponto ML.A.502, alínea b).

ML.A.803 Licença de piloto-proprietário

- a) Entende-se por piloto-proprietário:
1. O titular de uma licença de piloto válida (ou licença equivalente) emitida ou validada por um Estado-Membro para o tipo ou categoria da aeronave;
 2. O proprietário ou coproprietário da aeronave. O proprietário tem de ser, alternativamente:
 - i) uma das pessoas singulares inscritas no documento de matrícula,
 - ii) um membro de uma pessoa coletiva de natureza recreativa, sem fins lucrativos, nos casos em que a pessoa coletiva esteja indicada no documento de matrícula como proprietária ou operadora; a pessoa visada tem poderes de decisão na pessoa coletiva e foi por ela incumbida de realizar a manutenção a efetuar pelo piloto-proprietário.
- b) Para aeronaves operadas ao abrigo do anexo VII (parte NCO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, ou no caso de balões não operados ao abrigo da subparte ADD do anexo II (parte BOP) do Regulamento (UE) 2018/395, ou ainda, no caso de planadores não abrangidos pela subparte DEC do anexo II (parte SAO) do Regulamento (UE) 2018/1976, o piloto-proprietário pode emitir um CRS após uma operação de manutenção limitada que ele próprio execute, em conformidade com o apêndice II do presente anexo.
- c) O CRS deve constar dos livros de bordo da aeronave e conter os dados básicos referentes à manutenção executada, os dados de manutenção utilizados, a data da sua conclusão, assim como a identificação, a assinatura e o número de licença do piloto-proprietário (ou licença equivalente) que emitiu o referido certificado.

SUBPARTE I

CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE (CAA)

ML.A.901 Avaliação da aeronavegabilidade de aeronaves

A fim de assegurar a validade do certificado de aeronavegabilidade de aeronaves (CAA), as aeronaves e os respetivos registos de aeronavegabilidade permanente devem ser periodicamente sujeitos a uma avaliação da aeronavegabilidade.

- a) Após avaliação satisfatória da aeronavegabilidade de uma aeronave, deve ser emitido um CAA, em conformidade com o apêndice IV (Formulário 15c da AESA) do presente anexo. O CAA é válido por 1 ano;
- b) A avaliação da aeronavegabilidade e a emissão do CAA devem ser efetuadas em conformidade com o ponto ML.A.903, alternativamente:
1. Pela autoridade competente;
 2. Pela CAMO ou CAO devidamente certificada;
 3. Pela entidade de manutenção certificada que executa a inspeção 100 horas/ano prevista no PMA;

4. Para aeronaves operadas ao abrigo do anexo VII (parte NCO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, ou no caso de balões não operados ao abrigo da subparte ADD do anexo II (parte BOP) do Regulamento (UE) 2018/395, ou ainda, no caso de planadores não abrangidos pela subparte DEC do anexo II (parte SAO) do Regulamento (UE) 2018/1976, pelo pessoal de certificação independente pode executar a inspeção 100 horas/ano prevista no PMA, quando seja:
- i) titular de uma licença emitida em conformidade com o anexo III (parte 66) para a aeronave correspondente ou, se o anexo III (parte 66) não for aplicável à aeronave em causa, de um qualificação nacional de profissional de certificação válida para essa aeronave,
 - ii) uma autorização emitida, alternativamente:
 - A) pela autoridade competente que emitiu a licença emitida em conformidade com o anexo III (parte 66),
 - B) se o anexo III (parte 66) não for aplicável, pela autoridade competente responsável pela qualificação nacional do pessoal de certificação.

O pessoal de certificação independente titular de uma licença emitida em conformidade com o anexo III (parte 66) pode efetuar avaliações da aeronavegabilidade e emitir o CAA para as aeronaves matriculadas em qualquer Estado-Membro. No entanto, o pessoal de certificação independente titular de uma qualificação nacional deve apenas realizar avaliações de aeronavegabilidade e emitir o CAA para as aeronaves matriculadas no Estado-Membro responsável pela qualificação nacional.

Os CAA emitidos pelo pessoal de certificação independente titular de uma qualificação nacional não beneficiam de reconhecimento mútuo ao transferir uma aeronave para outro Estado-Membro.

Sempre que as circunstâncias revelarem a existência de potenciais riscos para a segurança, deve ser a própria autoridade competente a proceder à avaliação da aeronavegabilidade e a emitir o CAA.

- c) A validade de um CAA pode ser renovada, no máximo, duas vezes consecutivas, por um período de um ano de cada vez, por uma CAMO ou CAO devidamente certificada, sob reserva das seguintes condições:
1. A aeronave foi continuamente gerida nos 12 meses anteriores por essa CAMO ou CAO;
 2. A aeronave foi mantida nos 12 meses anteriores por entidades de manutenção certificadas, incluindo a manutenção efetuada pelo piloto-proprietário e a aptidão para serviço determinada pelo próprio piloto-proprietário ou por pessoal de certificação independente;
 3. A CAMO ou CAO não possui qualquer prova ou razão para crer que a aeronave não cumpre os requisitos de aeronavegabilidade.
- Esta renovação pela CAMO ou CAO é possível, independentemente do pessoal ou da entidade, como previsto na alínea b), que emitiu inicialmente o CAA.
- d) Em derrogação da alínea c), a renovação do CAA pode ser antecipada até 30 dias, sem perda de continuidade do modelo de avaliação da aeronavegabilidade, a fim de assegurar a disponibilidade da aeronave para que o CAA inicial possa ser colocado a bordo.
- e) Quando for a própria autoridade competente a assumir a responsabilidade pela avaliação da aeronavegabilidade e a emitir o correspondente CAA, o proprietário ou o operador deve providenciar à autoridade competente:
1. A documentação exigida pela autoridade competente;
 2. Instalações adequadas, no local apropriado, para o seu pessoal;
 3. Quando necessário, o apoio de pessoal de certificação adequado.

MLA.902 Validade dos certificados de avaliação da aeronavegabilidade

- a) Os CAA perdem a validade se:
1. Forem suspensos ou revogados;
 2. O certificado de aeronavegabilidade estiver suspenso ou revogado;
 3. A aeronave não constar do registo de aeronaves de um Estado-Membro;
 4. Estiver suspenso ou revogado o certificado-tipo ao abrigo do qual foi emitido o certificado de aeronavegabilidade.

- b) Uma aeronave não deve voar se o CAA não for válido ou em qualquer das seguintes circunstâncias:
1. A aeronavegabilidade permanente ou qualquer componente da aeronave não cumpre os requisitos do presente anexo;
 2. A aeronave deixou de estar em conformidade com o projeto de tipo aprovado pela Agência;
 3. A aeronave foi operada fora das limitações expressas no manual de voo aprovado ou no certificado de aeronavegabilidade, sem que tenha sido tomada uma medida apropriada;
 4. A aeronave sofreu um acidente ou incidente que afetou a sua aeronavegabilidade, sem que tenha sido tomada uma medida apropriada para restaurar a aeronavegabilidade;
 5. A aeronave ou qualquer componente instalada na aeronave foi sujeita a uma modificação ou reparação não conforme com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.
- c) Em caso de renúncia ou revogação, o CAA deve ser devolvido à autoridade competente.

ML.A.903 Processo de avaliação da aeronavegabilidade

- a) A fim de satisfazer o requisito de avaliação da aeronavegabilidade de uma aeronave em conformidade com o ponto ML.A.901, o pessoal de avaliação da aeronavegabilidade deve proceder a uma análise documentada dos registos da aeronave para verificar se:
1. As horas de voo das células, dos motores e das hélices e respetivos ciclos foram registados de forma adequada;
 2. O manual de voo é aplicável à versão da aeronave e reflete a sua última revisão;
 3. Toda a manutenção prevista para a aeronave de acordo com o PMA foi executada;
 4. Todos os defeitos identificados foram corrigidos ou essa correção foi diferida de forma controlada;
 5. Todas as DA aplicáveis foram aplicadas e registadas de forma adequada;
 6. Todas as modificações e reparações efetuadas na aeronave foram registadas e estão conformes com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
 7. Todos os componentes com vida útil limitada instalados na aeronave estão devidamente identificados e registados e não excedem o prazo para o qual foram aprovados;
 8. A manutenção foi certificada em conformidade com os requisitos do presente anexo;
 9. Se exigido, a declaração de massa e centragem atualizada corresponde à versão da aeronave e é válida;
 10. A aeronave satisfaz os requisitos da última revisão efetuada ao seu projeto de tipo aprovado pela Agência;
 11. Se exigido, a aeronave é titular de um certificado de ruído correspondente à versão atualizada da aeronave em conformidade com a subparte I do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.
- b) O pessoal de avaliação da aeronavegabilidade referido na alínea a) deve efetuar uma inspeção física da aeronave. Na realização dessa inspeção, os membros do pessoal de avaliação da aeronavegabilidade não devidamente qualificados nos termos do anexo III (parte 66) devem ser assistidos por pessoal qualificado.
- c) Através dessa inspeção, o pessoal de avaliação da aeronavegabilidade deve confirmar se:
1. Todas as marcações e letreiros exigidos se encontram devidamente instalados;
 2. A aeronave cumpre os requisitos do seu manual de voo aprovado;
 3. A versão da aeronave está em conformidade com a documentação aprovada;
 4. Não foi detetado qualquer defeito que não tenha sido corrigido, em conformidade com o ponto ML.A.403;
 5. Não existe qualquer incoerência entre a aeronave e a análise documentada dos registos referida na alínea a).
- d) Em derrogação às disposições do ponto ML.A.901, alínea a), a avaliação da aeronavegabilidade pode ser antecipada até 90 dias, sem perda de continuidade do procedimento de avaliação, por forma a permitir que a inspeção física possa ocorrer durante uma verificação da manutenção.

- e) O CAA (Formulário 15c da AESA), estabelecido no apêndice IV, só pode ser emitido:
 - 1. Por pessoal de avaliação da aeronavegabilidade devidamente autorizado;
 - 2. Quando a avaliação da aeronavegabilidade tiver sido totalmente efetuada e todas as constatações estejam encerradas;
 - 3. Quando as eventuais discrepâncias detetadas no PMA, de acordo com a alínea a), tenham sido satisfatoriamente tratadas.
- f) Deve ser enviada ao Estado-Membro de matrícula da aeronave uma cópia de todos os CAA emitidos ou prorrogados para a aeronave em causa, no prazo de 10 dias.
- g) As tarefas relativas à avaliação da aeronavegabilidade não podem ser subcontratadas.
- h) A eficácia do PMA pode ser analisada conjuntamente com a avaliação da aeronavegabilidade, em conformidade com o ponto ML.A.302, alínea c)(9). Esta análise deve ser realizada pela mesma pessoa que efetuou a avaliação da aeronavegabilidade. Se a análise revelar deficiências da aeronave relacionadas com lacunas no conteúdo do PMA, este deve ser alterado em conformidade. A pessoa que efetua a análise deve informar a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula, se não concordar com as medidas que alteram o PMA adotadas pelo proprietário, pela CAMO ou pela CAO. Nesse caso, a autoridade competente deve decidir que alterações são necessárias ao PMA, suscitando as constatações correspondentes definidas no ponto ML.B.903 e, se necessário, reagindo em conformidade com o ponto ML.B.304.

ML.A.904 Qualificação do pessoal de avaliação da aeronavegabilidade

- a) O pessoal de avaliação da aeronavegabilidade que atua em nome da autoridade competente é considerado qualificado em conformidade com o ponto ML.B.902.
- b) O pessoal de avaliação da aeronavegabilidade que atue em nome de uma entidade referida na subparte F do anexo I (parte M), no anexo II (parte 145), no anexo V-C (parte CAMO) ou no anexo V-D (parte CAO) deve estar qualificado em conformidade com a subparte F do anexo I (parte M), com o anexo II (parte 145), com o anexo V-C (parte CAMO) ou com o anexo V-D (parte CAO), respetivamente.
- c) O pessoal de avaliação da aeronavegabilidade, que atue por sua conta, como autorizado nos termos do ponto ML.A.901, alínea b)(4), deve:
 - 1. Ser titular de uma licença emitida em conformidade com o anexo III (parte 66) para a aeronave correspondente ou, se o anexo III (parte 66) não for aplicável à aeronave em causa, de uma qualificação nacional de profissional de certificação válida para essa aeronave; e
 - 2. Possuir uma autorização emitida, alternativamente:
 - i) pela autoridade competente que emitiu a licença em conformidade com o anexo III (parte 66),
 - ii) se o anexo III (parte 66) não for aplicável, pela autoridade competente responsável pela qualificação nacional do pessoal de certificação.
- d) A autorização exigida nos termos da alínea c)(2) deve ser concedida pela autoridade competente quando:
 - 1. A autoridade competente tiver avaliado que a pessoa em causa conhece as partes do presente anexo relevantes para a gestão da aeronavegabilidade permanente, a execução das avaliações da aeronavegabilidade e a emissão de CAA;
 - 2. A pessoa em causa tiver executado de forma satisfatória uma avaliação da aeronavegabilidade sob a supervisão da autoridade competente.

Essa autorização é válida por um período de cinco anos, desde que o titular realize, pelo menos, uma avaliação da aeronavegabilidade de doze em doze meses. Se tal não for o caso, uma nova avaliação da aeronavegabilidade deve ser realizada de forma satisfatória sob a supervisão da autoridade competente.

Cessado o seu período de validade, a autorização será renovada por mais cinco anos, desde que o cumprimento do disposto nas alíneas d)(1) e d)(2) seja de novo confirmado. Não há limite para o número de renovações.

O titular da autorização deve conservar os registos de todas as avaliações de aeronavegabilidade efetuadas e disponibilizá-los, mediante pedido, a qualquer autoridade competente e qualquer proprietário de aeronaves para o qual seja realizada a avaliação da aeronavegabilidade.

Esta autorização pode ser revogada pela autoridade competente, em qualquer momento, se não estiver satisfeita com a competência do titular ou com a utilização da autorização.

ML.A.905 Transferência da matrícula da aeronave no território da União

- a) Sempre que transferir uma matrícula de uma aeronave dentro da UE, o requerente deve:
1. Primeiramente, comunicar ao antigo Estado-Membro de matrícula o nome do Estado-Membro em que a aeronave é matriculada;
 2. De seguida, apresentar um requerimento ao novo Estado-Membro para a emissão de um novo certificado de aeronavegabilidade, nos termos do disposto no anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a)(3) do ponto ML.A.902, o anterior CAA permanece válido até à sua data de caducidade, exceto se o CAA tiver sido emitido por pessoal de certificação independente que possua uma qualificação nacional de pessoal de certificação nacional em conformidade com o ponto ML.A.901, alínea b)(4), caso em que é aplicável o ponto ML.A.906.
- c) Sem prejuízo do disposto nas alíneas a) e b), nos casos em que a aeronave tenha estado em situação de não aeronavegabilidade no antigo Estado-Membro de matrícula ou em que o estado de aeronavegabilidade da aeronave não possa ser determinado com base nos registos existentes, é aplicável o ponto ML.A.906.

ML.A.906 Avaliação da aeronavegabilidade da aeronave importada para o território da União

- a) Sempre que importar uma aeronave de um país terceiro para o registo de um Estado-Membro, o requerente deve:
1. Solicitar à autoridade competente do Estado-Membro de registo a emissão de um novo certificado de aeronavegabilidade, nos termos do disposto no anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
 2. Para as aeronaves que não sejam novas, mandar efetuar uma avaliação satisfatória da aeronavegabilidade, em conformidade com o ponto ML.A.901;
 3. Mandar efetuar todas as operações de manutenção necessárias para cumprir o PMA aprovado ou declarado.
- b) Se considerar que a aeronave está conforme com os requisitos aplicáveis, a autoridade competente, a CAMO ou CAO, a entidade de manutenção ou o pessoal de certificação independente que efetua a avaliação da aeronavegabilidade, conforme previsto no ponto ML.A.901, alínea b), deve emitir um CAA e apresentar uma cópia à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula.
- c) O proprietário deve facultar ao Estado-Membro de matrícula o acesso à aeronave para inspeção pela autoridade competente.
- d) A autoridade competente do Estado-Membro de matrícula só deve emitir um novo certificado de aeronavegabilidade quando considerar que a aeronave obedece às disposições do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

ML.A.907 Constatações

- a) As constatações são classificadas do seguinte modo:
1. Uma constatação de nível 1 corresponde a uma não conformidade significativa com os requisitos estabelecidos no presente anexo, que reduz o nível de segurança e compromete seriamente a segurança de voo.
 2. Uma constatação de nível 2 corresponde a uma não conformidade com os requisitos estabelecidos no presente anexo, que pode reduzir o nível de segurança e comprometer seriamente a segurança de voo.
- b) Após receção da notificação de constatações segundo o ponto ML.B.903, a pessoa ou entidade responsável referida no ponto ML.A.201 deve definir um plano de medidas corretivas e fazer a demonstração destas perante a autoridade competente num prazo acordado com a referida autoridade, com vista a evitar a recorrência de constatações e prevenir a sua causa principal.

SECÇÃO B

PROCEDIMENTO A APLICAR PELAS AUTORIDADES COMPETENTES

SUBPARTE A

GENERALIDADES

ML.B.101 Âmbito de aplicação

A presente secção estabelece os requisitos administrativos a cumprir pelas autoridades competentes responsáveis pela aplicação e execução das disposições da secção A do presente anexo.

ML.B.102 Autoridade competente

- a) Generalidades

O Estado-Membro deve nomear uma autoridade competente responsável pela emissão, renovação, alteração, suspensão ou revogação de certificados e pela supervisão da aeronavegabilidade permanente. A autoridade competente deve estabelecer procedimentos documentados e uma estrutura organizacional.

b) Recursos

O número de funcionários deve ser adequado ao cumprimento dos requisitos especificados na presente secção.

c) Qualificações e formação

O pessoal envolvido nas atividades abrangidas pelo presente anexo deve possuir qualificações suficientes, bem como conhecimentos, experiência e formação inicial e contínua adequados ao exercício das suas funções.

d) Procedimentos

A autoridade competente deve estabelecer procedimentos que especifiquem a forma como as disposições do presente anexo devem ser cumpridas.

Esses procedimentos devem ser revistos e alterados, por forma a assegurar a sua conformidade contínua.

ML.B.104 Arquivamento de registos

- a) A autoridade competente deve criar um sistema de arquivamento de registos que permita efetuar o rastreio adequado de cada processo relativo à emissão, revalidação, alteração, suspensão ou revogação de cada certificado e autorização.
- b) Os registos respeitantes à supervisão de cada aeronave devem incluir, como elementos mínimos, uma cópia:
 1. Do certificado de aeronavegabilidade da aeronave;
 2. Dos CAA;
 3. Dos relatórios respeitantes às avaliações da aeronavegabilidade efetuadas diretamente pelo Estado-Membro;
 4. De toda a correspondência importante associada à aeronave;
 5. Das informações pormenorizadas sobre qualquer medida de isenção e execução;
 6. De qualquer documento aprovado pela autoridade competente nos termos do presente anexo ou do Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- c) Os registos referidos na alínea b) devem ser conservados durante um período de dois anos, a contar da data da retirada permanente de serviço da aeronave.
- d) Todos os registos mencionados no ponto ML.B.104 devem ser facultados a qualquer outro Estado-Membro ou à Agência, mediante pedido.

ML.B.105 Intercâmbio mútuo de informações

- a) Por forma a contribuir para a melhoria da segurança da aviação, as autoridades competentes devem participar num intercâmbio mútuo de todas as informações necessárias, em conformidade com o artigo 72.º do Regulamento (CE) 2018/1139.
- b) Sem prejuízo das competências dos Estados-Membros, caso exista uma ameaça potencial à segurança que afete vários Estados-Membros, as autoridades competentes interessadas devem assistir-se na tomada das medidas de supervisão necessárias.

SUBPARTE B

RESPONSABILIZAÇÃO

ML.B.201 Responsabilidades

As autoridades competentes referidas no ponto ML.1, alínea b), ficam incumbidas de realizar inspeções e investigações, com vista a verificar o cumprimento dos requisitos do presente anexo.

SUBPARTE C

AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE

ML.B.302 Isenções

Todas as isenções concedidas ao abrigo do artigo 71.º do Regulamento (CE) 2018/1139 devem ser registadas e arquivadas pela autoridade competente.

ML.B.303 Monitorização da aeronavegabilidade permanente das aeronaves

- a) A autoridade competente deve criar um programa de fiscalização, segundo uma abordagem baseada no risco, com vista a monitorizar o estado de aeronavegabilidade da frota de aeronaves inscrita no seu registo;
- b) Um programa de fiscalização deve incluir fiscalizações de amostras de produtos das aeronaves e abranger todos os aspetos dos principais elementos de risco para a aeronavegabilidade;

- c) A fiscalização de produtos por amostra deve fornecer uma amostra dos padrões de aeronavegabilidade alcançados, com base nos requisitos aplicáveis, e identificar todas as constatações;
- d) As constatações identificadas devem ser classificadas em conformidade com o ponto ML.B.903 e confirmadas, por escrito, à pessoa ou entidade responsável nos termos do ponto ML.A.201. A autoridade competente deve estabelecer um procedimento para analisar as constatações em função da sua relevância para a segurança.
- e) A autoridade competente deve registar todas as constatações e medidas de encerramento.
- f) Se, no decurso de ações de fiscalização da aeronave, for constatada a não conformidade com o presente anexo ou com qualquer outro anexo, a constatação será tratada de acordo com o estabelecido no anexo pertinente.
- g) Se tal for exigido para assegurar a adoção das medidas de execução adequadas, a autoridade competente deve proceder ao intercâmbio de informações com outras autoridades competentes sobre os casos de não conformidade detetados de acordo com a alínea f).

ML.B.304 Revogação, suspensão e limitação

A autoridade competente deve:

- a) Suspender um CAA, com justa causa, em caso de potencial ameaça à segurança; ou
- b) Suspender ou revogar um CAA nos termos do ponto ML.B.903, alínea a).

A autoridade competente que emitiu a autorização de avaliação da aeronavegabilidade nos termos do ponto ML.A.904, alínea c), para o pessoal de certificação independente, deve revogar essa autorização se mostrar um desempenho deficiente na avaliação da aeronavegabilidade ou utilizar tal autorização de forma inadequada.

SUBPARTE I

CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE (CAA)

ML.B.902 Avaliação da aeronavegabilidade efetuada pela autoridade competente

- a) Caso a autoridade competente decida realizar uma avaliação da aeronavegabilidade e emita o CAA estabelecido no apêndice IV do presente anexo (Formulário 15a da AESA), essa avaliação deve ser realizada em conformidade com o ponto ML.A.903.
- b) Para a realização das avaliações da aeronavegabilidade, a autoridade competente deve dispor de pessoal qualificado para o exercício dessa função. O pessoal deve ter adquirido todas as seguintes competências:
 - 1. Uma experiência mínima de três anos no domínio da aeronavegabilidade permanente;
 - 2. Uma licença adequada, em conformidade com o anexo III (parte 66), uma qualificação de pessoal de manutenção reconhecida a nível nacional e adequada para a categoria da aeronave (nos casos em que o artigo 5.º, n.º 6, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 remeta para a regulamentação nacional) ou um diploma de estudos superiores em aeronáutica ou equivalente;
 - 3. Uma formação adequada em manutenção aeronáutica;
 - 4. Uma posição que autoriza a pessoa a assinar em nome da autoridade competente.

Sem prejuízo do disposto nos pontos 1 e 4, o requisito mencionado no ponto ML.B.902, alínea b)(2), pode ser substituído por quatro anos de experiência no domínio da aeronavegabilidade permanente, além da experiência já exigida no ponto ML.B.902, alínea b)(1).

- c) A autoridade competente deve manter um registo de todo o pessoal responsável pela avaliação da aeronavegabilidade, do qual devem constar informações relativas a todas as qualificações exigidas, bem como um resumo da experiência e da formação desse pessoal no domínio da gestão da aeronavegabilidade permanente.
- d) Durante a realização da avaliação da aeronavegabilidade, a autoridade competente deve ter acesso aos dados aplicáveis especificados nos pontos ML.A.305, ML.A.306 e ML.A.401.
- e) O pessoal responsável pela avaliação da aeronavegabilidade deve emitir um certificado de avaliação da aeronavegabilidade (Formulário 15c da AESA), tal como estabelecido no apêndice IV, após a conclusão satisfatória da avaliação da aeronavegabilidade.
- f) Sempre que as circunstâncias revelarem a existência de potenciais riscos para a segurança, deve ser a própria autoridade competente a proceder à avaliação da aeronavegabilidade e a emitir o CAA.

ML.B.903 Constatações

Quando forem detetadas provas de não conformidade com os requisitos do presente anexo, durante as auditorias ou por qualquer outro processo, a autoridade competente deve tomar as seguintes medidas:

- a) No caso das constatações de nível 1, exigir que sejam tomadas as medidas corretivas adequadas antes do voo subsequente e revogar ou suspender imediatamente o CAA; e
 - b) No caso das constatações de nível 2, impor as medidas corretivas adequadas à natureza da constatação.
-

*Apêndice I***Contrato de gestão da aeronavegabilidade permanente**

- a) Se celebrar, nos termos do ponto ML.A.201, um contrato de execução de trabalhos de gestão da aeronavegabilidade permanente com uma CAMO ou CAO, o proprietário deve enviar uma cópia do contrato à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula, a pedido desta, logo que o contrato esteja assinado por ambas as partes.
- b) O contrato deve ser elaborado tendo em conta os requisitos do presente anexo e estabelecer as obrigações dos signatários no que respeita à aeronavegabilidade permanente da aeronave.
- c) Deve mencionar, no mínimo, os seguintes elementos:
1. A matrícula, o tipo e o número de série da aeronave;
 2. O nome do proprietário ou do locatário oficial da aeronave ou dados relativos à empresa, incluindo o endereço;
 3. Informação pormenorizada sobre a CAMO ou CAO contratada, incluindo o endereço;
 4. O tipo de operação.
- d) O contrato deve incluir a seguinte declaração:

«O proprietário confia à CAMO a gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave, a elaboração e aprovação de um programa de manutenção e a organização da manutenção da aeronave em conformidade com esse programa de manutenção.

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

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

O presente contrato será considerado nulo, em caso de incumprimento das suas disposições por qualquer uma das partes contratantes. Em tal eventualidade, o proprietário assume inteira responsabilidade por todos os trabalhos relacionados com a aeronavegabilidade permanente da aeronave e compromete-se a informar a(s) autoridade(s) competente(s) do Estado-Membro de matrícula da aeronave sobre a cessação do contrato no prazo de duas semanas.»

- e) Se um proprietário celebrar um contrato com uma CAMO ou CAO, nos termos do ponto ML.A.201, as obrigações de cada uma das partes serão repartidas da seguinte forma:

1. Obrigações da CAMO ou CAO:

- i) assegurar que o tipo de aeronave visado se encontra especificado no âmbito da sua certificação,
- ii) respeitar os requisitos a seguir indicados no que respeita à manutenção da aeronavegabilidade permanente da aeronave:
 - A) desenvolver e aprovar o PMA da aeronave;
 - B) uma vez aprovado, fornecer ao proprietário uma cópia do PMA, bem como uma cópia das justificações de eventuais desvios em relação às recomendações do DAH;
 - C) organizar uma inspeção de transição utilizando o PMA prévio da aeronave;
 - D) assegurar que toda a manutenção é efetuada por uma entidade de manutenção certificada ou, se autorizado, por pessoal de certificação independente;
 - E) assegurar que são respeitadas todas as DA aplicáveis;
 - F) assegurar que todas as deficiências detetadas durante operações de manutenção programadas ou avaliações de aeronavegabilidade, bem como as deficiências comunicadas pelo proprietário, são corrigidas por uma entidade de manutenção certificada ou, se autorizado, pelo pessoal de certificação independente;
 - G) coordenar a manutenção de rotina, a aplicação das DA, a substituição de peças com vida útil limitada e a inspeção de componentes;

- H) informar o proprietário sempre que a aeronave deva ser encaminhada para uma entidade de manutenção certificada ou, se autorizado, para pessoal de certificação independente;
 - I) gerir e arquivar todos os registos técnicos;
 - iii) gerir o processo de aprovação prévia de qualquer modificação de uma aeronave, em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012 (parte 21);
 - iv) gerir o processo de aprovação prévia de qualquer reparação de uma aeronave, em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012 (parte 21);
 - v) informar a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula sempre que a aeronave não for apresentada pelo proprietário para manutenção, tal como solicitado pela CAMO ou CAO contratada;
 - vi) informar a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula sempre que o presente contrato não for respeitado;
 - vii) assegurar que a avaliação da aeronavegabilidade da aeronave é efetuada, se necessário, e garantir a emissão do CAA;
 - viii) enviar à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula, no prazo de dez dias, uma cópia do CAA emitido ou renovado;
 - ix) comunicar todas as ocorrências, em conformidade com o previsto na regulamentação aplicável;
 - x) notificar à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula qualquer denúncia do presente contrato por uma das partes.
- 2) Obrigações do proprietário:**
- i) conhecer de forma genérica o PMA;
 - ii) conhecer de forma genérica os requisitos do presente anexo;
 - iii) apresentar a aeronave para manutenção, conforme o acordado com a CAMO ou CAO;
 - iv) não modificar a aeronave sem consulta prévia da CAMO ou CAO contratada;
 - v) informar a CAMO ou CAO contratada de todos os trabalhos de manutenção executados excecionalmente sem o seu conhecimento;
 - vi) comunicar à CAMO ou CAO contratada, mediante indicação no livro de bordo, todas as deficiências detetadas durante as operações;
 - vii) notificar à autoridade competente do Estado-Membro de matrícula qualquer denúncia do presente contrato por uma das partes;
 - viii) informar a CAMO ou CAO e a autoridade competente do Estado-Membro de matrícula da eventual venda da aeronave;
 - ix) comunicar todas as ocorrências, em conformidade com o previsto na regulamentação aplicável;
 - x) informar regularmente a CAMO ou CAO contratada sobre as horas de voo da aeronave e quaisquer outros dados de utilização, conforme acordado com as mesmas;
 - xi) introduzir o CRS nos livros de bordo, conforme mencionado no ponto ML.A.803, alínea c), na sequência de manutenção efetuada pelo piloto-proprietário;
 - xiii) informar a CAMO ou CAO contratada, no prazo máximo de 30 dias a contar da conclusão de qualquer trabalho de manutenção pelo piloto-proprietário.
-

*Apêndice II***Manutenção limitada efetuada pelo piloto-proprietário**

Além dos requisitos previstos no presente anexo, devem ser observados os seguintes princípios básicos antes da realização de qualquer trabalho no âmbito da manutenção efetuada pelo piloto-proprietário:

a) Competência e responsabilidade

1. O piloto-proprietário é sempre responsável por qualquer manutenção que efetuar.
2. O piloto-proprietário deve possuir um nível satisfatório de competência para executar os trabalhos. É da responsabilidade dos pilotos-proprietários familiarizarem-se com as práticas de manutenção estabelecidas para a sua aeronave e com o PMA.

b) Trabalhos

O piloto-proprietário pode realizar inspeções visuais e operações simples, para verificar o estado geral e a existência de danos óbvios, bem como se a célula, os motores, os sistemas e os componentes funcionam normalmente.

O piloto-proprietário não deve efetuar trabalhos de manutenção que:

1. Sejam trabalhos de manutenção crítica;
2. Obriguem à desmontagem de componentes ou conjuntos principais;
3. Sejam realizados em conformidade com uma DA ou um elemento de limitação de aeronavegabilidade (ALI), salvo autorização expressa em contrário na DA ou no ALI;
- 4) Requeiram a utilização de ferramentas especiais e ferramentas calibradas (exceto no caso de chaves dinamométricas e ferramentas de engaste);
- 5) Requeiram a utilização de equipamento de ensaio ou ensaios especiais (por exemplo, ensaios não destrutivos (NDT), testes de sistemas ou controlos operacionais de equipamento aviónico);
- 6) Envolvam inspeções especiais não programadas (por exemplo, inspeção após aterragem dura);
- 7) Afetem sistemas essenciais para as operações IFR;
- 8) Constituam uma tarefa de manutenção complexa, em conformidade com o apêndice III, ou um trabalho de manutenção de componentes em conformidade com o ponto ML.A.502, alínea a) ou b);
- 9) Façam parte da verificação 100 horas/ano (para os casos em que a tarefa de manutenção esteja combinada com a avaliação da aeronavegabilidade, efetuada pelas entidades de manutenção ou por pessoal de certificação independente).

Os critérios referidos nos pontos 1 a 9 não podem ser substituídos por instruções menos restritivas emitidas em conformidade com o PMA referido no ponto ML.A.302.

Qualquer trabalho descrito no manual de voo da aeronave (ou outros manuais operacionais) como preparação da aeronave para o voo (por exemplo, montagem das asas no planador, realização de uma inspeção prévia, montagem de um cesto, queimador, cilindros de combustível e uma combinação de invólucro para balão), não é considerado um trabalho de manutenção e, por isso, não requer um CRS. No entanto, a pessoa que reúne esses elementos é responsável por garantir que as mesmas são elegíveis para instalação e que estão em condições operacionais.

c) Execução dos trabalhos de manutenção do piloto-proprietário e registos

Os dados de manutenção especificados no ponto ML.A.401 têm de estar sempre disponíveis durante a manutenção efetuada pelo piloto-proprietário e ser respeitados. Os dados referenciados durante a manutenção efetuada pelo piloto-proprietário devem ser incluídos no CRS, em conformidade com o ponto ML.A.803, alínea d).

O piloto-proprietário deve informar a CAMO ou CAO contratada (se tal contrato existir), sobre a conclusão dos trabalhos de manutenção pelo piloto-proprietário, no prazo máximo de 30 dias após essa conclusão, em conformidade com o ponto ML.A.305, alínea a).

*Apêndice III***Trabalhos de manutenção complexos não certificáveis pelo piloto-proprietário**

Todas as ações seguintes constituem trabalhos de manutenção complexos que, de acordo com o apêndice II, não devem ser executados pelo piloto-proprietário. Estes trabalhos serão executados pela CAO ou pelo pessoal de certificação independente:

- a) A modificação, reparação ou substituição através de rebiteagem, colagem, laminagem ou soldadura de qualquer dos seguintes elementos da célula:
 1. Caixa de longarina da asa;
 2. Régua de bordo de ataque ou de fuga;
 3. Longarina da asa;
 4. Ponto de fixação de longarina da asa;
 5. Elemento da armação da asa;
 6. Alma de uma viga;
 7. Quilha ou elemento da cantoneira exterior de um casco ou flutuador de hidroavião;
 8. Segmento de chapa ondulada de compressão numa asa ou empenagem;
 9. Nervura principal de asa;
 10. Apoio ou suporte da superfície alar ou de cauda;
 11. Berço do motor;
 12. Longarina ou armação da fuselagem;
 13. Elemento da estrutura lateral, horizontal ou antepara da fuselagem;
 14. Elemento de fixação ou reforço do suporte do assento;
 15. Substituição de uma calha de assento;
 16. Apoio ou reforço do apoio do trem de aterragem;
 17. Eixo;
 18. Roda; e
 19. Esqui ou suporte de esqui, à exceção da substituição do revestimento de baixo atrito.
- b) A modificação ou reparação de qualquer dos seguintes elementos:
 1. Revestimento de superfície de uma aeronave ou de um flutuador, caso a tarefa exija um suporte, uma calha de apoio ou uma instalação de fixação;
 2. Revestimento da superfície de uma aeronave sujeita a cargas de pressurização, caso a superfície danificada tenha mais de 15 cm (6 polegadas) em qualquer direção;
 3. Peça de suporte de um sistema de comando, incluindo colunas de comando, pedais, veios, blocos de comandos, cotovelos, tubos de torção, controlo do leme de direção e suportes de fixação forjados ou fundidos, mas excluindo:
 - i) a estampagem de uma união de cabos ou acessórios de cabos; e
 - ii) a substituição de um terminal de tirante fixado com rebites;
 4. Qualquer outra estrutura não especificada no ponto 1, identificada pelo fabricante como sendo uma estrutura primária no seu manual de manutenção, manual de reparação da estrutura ou instruções de aeronavegabilidade permanente;
- c) A execução de todos os trabalhos seguintes de manutenção num motor de pistão:
 1. Desmontagem e posterior montagem de um motor de pistão sem ser para:
 - i) obter acesso aos conjuntos de pistão/cilindro; ou
 - ii) retirar a tampa de acessórios traseira para inspecionar e/ou substituir conjuntos de bomba de óleo, nos casos em que esse trabalho não envolva a remoção e montagem de engrenagens internas;
 2. Desmontagem e posterior montagem de engrenagens de redução;

3. Soldadura de juntas, sem ser pequenas reparações de soldadura nas unidades de escape executadas por um soldador devidamente certificado ou autorizado, excluindo a substituição de componentes;
 4. Alteração de peças específicas de unidades fornecidas como unidades ensaiadas, exceto para a substituição ou ajuste de artigos que normalmente são substituídos ou ajustados em serviço;
- d) A equilibragem de uma hélice, exceto:
1. Para a certificação da equilibragem estática, sempre que for exigido pelo manual de manutenção; e
 2. Equilibragem dinâmica nas hélices instaladas utilizando equipamento eletrónico de equilibragem, nos casos em que seja permitido pelo manual de manutenção ou outros dados aprovados de aeronavegabilidade;
- e) Qualquer tarefa adicional que exija:
1. Ferramentas, equipamentos ou instalações especializados; ou
 2. Procedimentos de coordenação significativos devido à longa duração das tarefas e ao envolvimento de várias pessoas.
-

Apêndice IV

Certificado de Avaliação da Aeronavegabilidade — Formulário 15c da AESA

NOTA: As pessoas e entidades que realizam a avaliação da aeronavegabilidade em combinação com a inspeção 100 horas/ano podem utilizar o verso do presente formulário para emitir o CRS referido no ponto ML.A.801 correspondente à inspeção 100 horas/ano.

CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE (CAA) (para as aeronaves conformes com o anexo V-B (parte ML))

Referência do CAA:

Nos termos do Regulamento (CE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho:

[NOME DA AUTORIDADE COMPETENTE]

ou

[NOME DA ENTIDADE CERTIFICADA, ENDEREÇO e REFERÊNCIA DA CERTIFICAÇÃO]

ou

[NOME COMPLETO DO MEMBRO DO PESSOAL DE CERTIFICAÇÃO E NÚMERO DE LICENÇA PARTE 66 (OU NACIONAL EQUIVALENTE)]

certifica que efetuou uma avaliação da aeronavegabilidade, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014, da seguinte aeronave:

Fabricante da aeronave: Designação do fabricante:

Matrícula da aeronave: Número de série da aeronave:

e que esta satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da avaliação.

Data de emissão: Data de caducidade:

Horas de voo da célula (FH) à data da emissão (*):

Assinatura: Autorização n.º (se aplicável):

Primeira renovação: a aeronave satisfaz as condições previstas no ponto ML.A.901, alínea c), do anexo V-B (parte ML).

Data de emissão: Data de caducidade:

Horas de voo da célula (FH) à data da emissão (*):

Assinatura: Autorização n.º:

Nome da empresa: Referência da certificação:

Segunda renovação: a aeronave satisfaz as condições previstas no ponto ML.A.901, alínea c), do anexo V-B (parte ML).

Data de emissão: Data de caducidade:

Horas de voo da célula (FH) à data da emissão (*):

Assinatura: Autorização n.º:

Nome da empresa: Referência da certificação:

(*): Exceto balões e dirigíveis.

Formulário 15c da AESA — Versão 3»

ANEXO VII

«ANEXO V-C

(Parte CAMO)

ÍNDICE

SECÇÃO A — REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS ENTIDADES

- CAMO.A.005 Âmbito de aplicação
- CAMO.A.105 Autoridade competente
- CAMO.A.115 Requerimento para a certificação da entidade
- CAMO.A.120 Meios de conformidade
- CAMO.A.125 Termos de certificação e prerrogativas
- CAMO.A.130 Alterações à entidade
- CAMO.A.135 Validade contínua
- CAMO.A.140 Acesso
- CAMO.A.150 Constatações
- CAMO.A.155 Resposta imediata a um problema de segurança
- CAMO.A.160 Comunicação de ocorrências
- CAMO.A.200 Sistema de gestão
- CAMO.A.202 Sistema de informação sobre a segurança operacional
- CAMO.A.205 Contratação e subcontratação
- CAMO.A.215 Instalações
- CAMO.A.220 Arquivamento de registos
- CAMO.A.300 Manual de gestão da aeronavegabilidade permanente
- CAMO.A.305 Requisitos em matéria de pessoal
- CAMO.A.310 Qualificações do pessoal de avaliação da aeronavegabilidade
- CAMO.A.315 Gestão da aeronavegabilidade permanente
- CAMO.A.320 Avaliação da aeronavegabilidade
- CAMO.A.325 Dados de gestão da aeronavegabilidade permanente

SECÇÃO B — REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS AUTORIDADES

- CAMO.B.005 Âmbito de aplicação
- CAMO.B.115 Documentação de supervisão
- CAMO.B.120 Meios de conformidade
- CAMO.B.125 Informação a comunicar à Agência
- CAMO.B.135 Resposta imediata a um problema de segurança
- CAMO.B.200 Sistema de gestão
- CAMO.B.205 Atribuição de funções a entidades qualificadas
- CAMO.B.210 Alterações do sistema de gestão
- CAMO.B.220 Arquivamento de registos
- CAMO.B.300 Princípios de supervisão
- CAMO.B.305 Programa de supervisão
- CAMO.B.310 Processo de certificação inicial
- CAMO.B.330 Alterações
- CAMO.B.350 Constatações e medidas corretivas
- CAMO.B.355 Suspensão, limitação e revogação

SECÇÃO A

REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS ENTIDADES

CAMO.A.005 Âmbito de aplicação

A presente secção estabelece os requisitos que uma entidade deve satisfazer para poder emitir ou revalidar certificados para a gestão da aeronavegabilidade permanente de aeronaves e de componentes de aeronaves.

CAMO.A.105 Autoridade competente

Para efeitos do presente anexo, entende-se por “autoridade competente”:

- (a) a autoridade designada pelo Estado-Membro onde está localizado o estabelecimento principal da entidade, se a certificação não estiver averbada num certificado de operador aéreo;
- (b) A autoridade designada pelo Estado-Membro do operador, se a certificação estiver averbada num certificado de operador aéreo;
- (c) A Agência, se o estabelecimento principal da entidade estiver localizada num país terceiro.

CAMO.A.115 Requerimento para a certificação da entidade

- a) O pedido de certificado ou de alteração de um certificado existente, em conformidade com o presente anexo, deve ser apresentado na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente, tendo em conta os requisitos aplicáveis do anexo I (parte M), anexo V-B (parte ML) e do presente anexo.
- b) Os requerentes de um certificado inicial nos termos do presente anexo devem fornecer à autoridade competente:
 - 1. Os resultados de uma pré-auditoria realizada pela entidade tendo em conta os requisitos aplicáveis previstos no anexo I (parte M), anexo V-B (parte ML) e no presente anexo;
 - 2. Documentação que demonstre a forma como cumprirão os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

A documentação deve incluir um procedimento, como indicado no ponto CAMO.A.130, que descreva o modo como as alterações que não exigem certificação prévia serão geridas e notificadas à autoridade competente.

CAMO.A.120 Meios de conformidade

- a) A entidade pode utilizar meios de conformidade alternativos aos AMC adotados pela Agência para garantir o cumprimento do disposto no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos seus atos delegados e de execução.
- b) Se pretender utilizar um meio de conformidade alternativo, a entidade deve, antes de o fazer, fornecer à autoridade competente uma descrição completa desse meio. A descrição deve incluir todas as revisões eventualmente pertinentes de manuais ou procedimentos, bem como uma avaliação para demonstrar o cumprimento do disposto no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos seus atos delegados e de execução.

A entidade pode aplicar estes meios de conformidade alternativos sob reserva da sua certificação prévia pela autoridade competente e após receção da notificação prevista no ponto CAMO.B.120.

CAMO.A.125 Termos de certificação e prerrogativas da entidade

- a) A certificação é indicada no certificado, que consta do apêndice I, e é concedida pela autoridade competente.
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), para as transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, a certificação deve constar do certificado de operador aéreo emitido pela autoridade competente para a aeronave operada.
- c) O âmbito dos trabalhos deve ser especificado no manual de gestão da aeronavegabilidade permanente, em conformidade com o ponto CAMO.A.300.
- d) Qualquer entidade certificada em conformidade com o presente anexo pode:
 - 1. Gerir a aeronavegabilidade permanente das aeronaves, com exceção das utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, enumeradas no certificado;
 - 2. Gerir a aeronavegabilidade permanente das aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, enumeradas simultaneamente no certificado da entidade e no certificado do operador aéreo (COA);

3. Assegurar a execução de determinadas tarefas relacionadas com a aeronavegabilidade permanente por parte de qualquer entidade subcontratada, que trabalhe sob o seu sistema de gestão, enumerada no certificado;
 4. Prorrogar um certificado de avaliação da aeronavegabilidade, nas condições previstas no ponto M.A.901, alínea f), do anexo I (parte M) ou no ponto ML.A.903 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável.
- e) Além disso, qualquer entidade certificada em conformidade com o presente anexo e que tenha o seu estabelecimento principal num dos Estados-Membros pode ser autorizada a avaliar a aeronavegabilidade em conformidade com o ponto M.A.901 do anexo I (parte M) ou o ponto ML.A.903 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável, e:
1. Emitir e prorrogar o respetivo certificado de avaliação da aeronavegabilidade, nas condições previstas no ponto M.A.901, alínea c), número (2), e alínea e), número (2), do anexo I (parte M) ou no ponto ML.A.903 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável;
 2. Emitir uma recomendação de avaliação da aeronavegabilidade dirigida à autoridade competente do Estado-Membro de registo, nas condições previstas no ponto M.A.901, alínea d), ou no ponto M.A.904, alínea b), do anexo I (parte M).
- f) Além disso, qualquer entidade que beneficie das prerrogativas mencionadas na alínea e) pode ser autorizada a emitir licenças de voo em conformidade com o ponto 21.A.711, alínea d), do anexo I (parte 21), do Regulamento (UE) n.º 748/2012, para as aeronaves específicas relativamente às quais a entidade certificada tenha sido autorizada a emitir certificados de avaliação da aeronavegabilidade, caso pretenda atestar a conformidade com as condições de voo aprovadas, sob reserva do procedimento de certificação adequado do CAME, referido no ponto CAMO.A.300.

CAMO.A.130 Alterações à entidade

- a) Devem ser previamente aprovadas as seguintes alterações à entidade:
1. Alterações que afetem o âmbito do certificado ou os termos de certificação da entidade;
 2. Alterações do pessoal nomeado em conformidade com o ponto CAMO.A.305, alínea a), números (3) a (5), e alínea b), número (2);
 3. Alterações das relações hierárquicas entre o pessoal nomeado em conformidade com o ponto CAMO.A.305, alínea a)(3) a (5), e alínea b), número (2), e o administrador responsável;
 4. Alteração do procedimento no caso de alterações que não exijam a certificação prévia a que se refere a alínea c).
- b) No caso de alterações que requeiram certificação prévia de acordo com o disposto no Regulamento (UE) 2018/1139 e os seus atos delegados e de execução, a entidade deve solicitar e obter a certificação da autoridade competente. O pedido deve ser apresentado antes da introdução de qualquer alteração, para que a autoridade competente possa determinar a manutenção da conformidade com o disposto no Regulamento (UE) 2018/1139 e os seus atos delegados e de execução, e, se necessário, alterar o certificado da entidade e respetivos termos de certificação.

A entidade deve fornecer à autoridade competente toda a documentação pertinente.

As alterações só podem ser realizadas após receção da certificação formal da autoridade competente, em conformidade com o ponto CAMO.B.330.

A entidade deve operar de acordo com as condições estabelecidas pela autoridade competente durante essas alterações, conforme aplicável.

- c) As alterações que não exijam certificação prévia devem ser geridas e notificadas à autoridade competente conforme definido no procedimento referido no ponto CAMO.A.115, alínea b), e como aprovado pela autoridade competente em conformidade com o ponto CAMO.B.310, alínea h).

CAMO.A.135 Validade contínua

- a) O certificado da entidade permanece válido se estiverem preenchidas todas as seguintes condições:
1. A entidade mantém a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os seus atos delegados e de execução, tendo em conta as disposições relativas ao tratamento das constatações como especificado no ponto CAMO.B.350;
 2. A autoridade competente tem acesso à entidade como especificado no ponto CAMO.A.140;
 3. O certificado não foi objeto de renúncia ou revogação.

- b) Para as transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, a cessação, suspensão ou revogação do certificado do operador aéreo invalida automaticamente o certificado da entidade em relação aos registos das aeronaves enumeradas no certificado do operador aéreo, salvo indicação expressa em contrário da autoridade competente.
- c) Em caso de revogação ou de renúncia, o certificado deve ser imediatamente devolvido à autoridade competente.

CAMO.A.140 Acesso

Para efeitos de determinação da conformidade com os requisitos pertinentes do Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução, a entidade deve permitir o acesso, em qualquer momento, às suas instalações, aeronaves, aos documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material pertinente para as respetivas atividades sujeitas a certificação, independentemente de ser contratada ou subcontratada, por parte de qualquer pessoa autorizada pela:

- a) Autoridade competente definida no ponto CAMO.A.105;
- b) Autoridade prevista na alínea d) do ponto CAMO.B.300 ou na alínea e) do ponto CAMO.B.300.

CAMO.A.150 Constatações

- a) Após receção da notificação das constatações de acordo com o ponto CAMO.B.350, a entidade deve:
 - 1. Identificar a causa principal ou as causas e os fatores que contribuem para a não conformidade;
 - 2. Definir um plano de medidas corretivas;
 - 3. Demonstrar à autoridade competente que foram aplicadas as medidas corretivas.
- b) As ações referidas na alínea a), números (1), (2) e (3), devem ser executadas no prazo acordado com a autoridade competente como definido no ponto CAMO.B.350.

CAMO.A.155 Resposta imediata a um problema de segurança

A entidade deve aplicar:

- a) Qualquer medida de segurança exigida pela autoridade competente em conformidade com o ponto CAMO.B.135;
- b) Qualquer informação de segurança obrigatória pertinente emitida pela Agência.

CAMO.A.160 Comunicação de ocorrências

- a) No âmbito do seu sistema de gestão, a entidade deve implementar um sistema de comunicação de ocorrências que satisfaça os requisitos definidos no Regulamento (UE) n.º 376/2014 e no Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 (*).
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), a entidade deve assegurar que qualquer incidente, avaria, defeito técnico, ultrapassagem dos limites técnicos ou ocorrência que possa sugerir uma informação imprecisa, incompleta ou ambígua contida nos dados estabelecidos de acordo com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, ou outra situação irregular que tenha ou possa ter colocado em risco a operação segura da aeronave e que não tenha dado origem a um acidente ou incidente grave, é comunicado à autoridade competente e à entidade responsável pela conceção da aeronave.
- c) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014 e no Regulamento de Execução (UE) 2015/1018, os relatórios referidos nas alíneas a) e b) devem ser elaborados na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente e incluir todas as informações pertinentes sobre a ocorrência que seja do conhecimento da entidade.
- d) Os relatórios devem ser elaborados tão rapidamente quanto possível e, em qualquer caso, no prazo máximo de 72 horas após a identificação pela entidade da ocorrência a que se refere o relatório, salvo circunstâncias excecionais que o impeçam.
- e) Se pertinente, a entidade deve elaborar um relatório de acompanhamento contendo informações detalhadas sobre as medidas que tenciona tomar para evitar ocorrências similares no futuro, logo que tais medidas sejam identificadas. Este relatório deve ser elaborado na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente.

(*) Regulamento de Execução da Comissão, de 29 de junho de 2015, que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 163 de 30.6.2015, p. 1).

CAMO.A.200 Sistema de gestão

- a) A entidade deve instituir, implementar e manter um sistema de gestão, que inclua:
1. A definição clara das funções e responsabilidades de toda a entidade, incluindo a responsabilidade direta do administrador responsável pela segurança;
 2. Uma descrição da filosofia e dos princípios gerais da entidade no domínio da segurança, designados por “política de segurança”;
 3. A identificação dos perigos para a segurança da aviação decorrentes das atividades da entidade, a sua avaliação e a gestão dos riscos associados, incluindo a adoção de medidas de redução dos riscos e a verificação da sua eficácia;
 4. A manutenção de pessoal com formação e competências para desempenhar as funções que lhe incumbem;
 5. Uma documentação sobre os principais processos do sistema de gestão, incluindo o processo de sensibilização do pessoal para as respetivas responsabilidades e o procedimento de alteração desta documentação;
 6. Uma função de controlo do cumprimento dos requisitos pertinentes por parte da entidade. Este controlo deve incluir o envio de informação de retorno sobre as constatações ao administrador responsável, de modo a garantir, se necessário, a aplicação efetiva de medidas corretivas.
 7. Quaisquer requisitos adicionais estabelecidos no presente regulamento.
- b) O sistema de gestão deve ser adequado à dimensão da entidade e à natureza e complexidade das suas atividades, tendo em conta os perigos e riscos associados a essas atividades.
- c) Sempre que a entidade seja titular de um ou vários certificados de entidade adicionais no âmbito do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos respetivos atos delegados e de execução, o sistema de gestão pode ser integrado no sistema exigido por esse(s) certificado(s).
- d) Sem prejuízo do disposto na alínea c), no caso das transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o sistema de gestão previsto no presente anexo faz parte integrante do sistema de gestão do operador.

CAMO.A.202 Sistema interno de informação sobre segurança

- a) No âmbito do seu sistema de gestão, a entidade deve estabelecer um sistema interno de informação em matéria de segurança que permita a recolha e a avaliação de dados sobre ocorrências nesta matéria nos termos do ponto CAMO.A.160.
- b) O sistema deve também permitir a recolha e a avaliação de dados sobre erros, falhas evitadas e perigos comunicados internamente que não sejam abrangidos pela alínea a).
- c) Através deste sistema, a entidade deve:
1. Identificar as causas e fatores que contribuem para os eventuais erros, falhas evitadas e perigos comunicados e abordá-los no âmbito da gestão dos riscos de segurança em conformidade com o ponto CAMO.A.200, alínea a), número (3);
 2. Avaliar todas as informações conhecidas e relevantes sobre erros, a incapacidade para cumprir procedimentos, falhas evitadas e perigos, e adotar um método de divulgação das informações como necessário.
- d) A entidade deve facultar o acesso ao seu sistema interno de informação sobre segurança a todas as entidades subcontratadas.
- e) A entidade deve cooperar nas investigações de segurança com quaisquer outros organismos que contribuam significativamente para a segurança das suas próprias atividades de gestão da aeronavegabilidade permanente.

CAMO.A.205 Contratação e subcontratação

- a) Sempre que contratar a manutenção ou subcontratar qualquer parte das suas atividades de gestão da aeronavegabilidade permanente, a entidade deve assegurar que:
1. As atividades estão em conformidade com os requisitos aplicáveis; e
 2. Os perigos de segurança da aviação associados a essa contratação ou subcontratação são considerados no âmbito do sistema de gestão da entidade.

- b) Sempre que subcontratar qualquer parte das suas atividades de gestão da aeronavegabilidade permanente a outra entidade, a entidade subcontratada deve trabalhar sob a certificação da entidade. A entidade contratante deve garantir que a autoridade competente tem acesso à entidade contratada, para verificar a continuação do cumprimento dos requisitos aplicáveis.

CAMO.A.215 Instalações

A entidade deve garantir instalações adequadas nos locais apropriados para o pessoal especificado no ponto CAMO.A.305.

CAMO.A.220 Arquivamento de registos

a) Registos de gestão da aeronavegabilidade permanente

1. A entidade deve assegurar a manutenção dos registos exigidos nos pontos M.A.305, ML.A.305 e, se aplicável, M.A.306.
2. A entidade deve registar todos os dados relativos aos trabalhos executados.
3. Caso a entidade beneficie do privilégio especificado no ponto CAMO.A.125, alínea e), deve conservar uma cópia de cada certificado de avaliação da aeronavegabilidade e recomendação emitidos ou, conforme o caso, prorrogados, juntamente com toda a documentação de apoio. Além disso, a entidade deve conservar uma cópia de cada certificado de avaliação da aeronavegabilidade que tenha prorrogado ao abrigo da prerrogativa especificada no ponto CAMO.A.125, alínea d), número (4).
4. Caso a entidade beneficie da prerrogativa especificada no ponto CAMO.A.125, alínea f), deve conservar uma cópia de cada licença de voo emitida em conformidade com o disposto no ponto 21.A.729 do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.
5. A entidade deve conservar uma cópia de todos os registos referidos na alínea (a), números (2) a (4), até 3 anos após a responsabilidade pela aeronave em conformidade com o ponto M.A.201 ou ML.A.201 ter sido definitivamente transferida para outra pessoa ou entidade.
6. Sempre que uma entidade cesse a sua atividade, todos os registos por si conservados devem ser transmitidos ao proprietário da aeronave.

b) Registos do sistema de gestão, contratação e subcontratação

1. A entidade deve assegurar a conservação dos seguintes registos:
 - i) Registos dos principais processos do sistema de gestão, conforme definido no ponto CAMO.A.200;
 - ii) II) Contratos, relativos a contratação e subcontratação, conforme definido no ponto CAMO.A.205;
2. Os registos do sistema de gestão, bem como de quaisquer contratos nos termos do ponto CAMO.A.205, devem ser conservados por um período mínimo de cinco anos.

c) Registos do pessoal

1. A entidade deve assegurar a conservação dos seguintes registos:
 - i) Registos das qualificações e da experiência do pessoal envolvido na gestão da aeronavegabilidade permanente, no controlo do cumprimento e na gestão da segurança;
 - ii) Registos das qualificações e da experiência de todo o pessoal de avaliação da aeronavegabilidade, bem como do pessoal que emite as recomendações e licenças de voo.
2. Os registos do pessoal de avaliação da aeronavegabilidade e do pessoal que emite as recomendações e licenças de voo devem incluir informações detalhadas sobre quaisquer qualificações apropriadas, juntamente com um resumo da experiência e da formação relevantes e uma cópia da autorização.
3. Os registos de pessoal serão conservados enquanto a pessoa trabalhar para a entidade e devem ser conservados até três anos após a pessoa ter abandonado a entidade.

- d) A entidade deve estabelecer um sistema de arquivamento dos registos que garanta um armazenamento adequado e o rastreio fiável de todas as atividades desenvolvidas.
- e) O formato dos registos deve ser especificado nos procedimentos da entidade.
- f) Os registos devem ser armazenados de forma a garantir a proteção dos mesmos contra danos, alterações e furto.

CAMO.A.300 Manual de gestão da aeronavegabilidade permanente (CAME)

- a) A entidade deve fornecer à autoridade competente o manual de gestão da aeronavegabilidade permanente (CAME) e, se for caso disso, todos os manuais e procedimentos associados, contendo as seguintes informações:
 - 1. Uma declaração, assinada pelo administrador responsável, confirmando que a entidade irá sempre trabalhar em conformidade com o disposto no presente, no anexo I (parte M) e no anexo V-B (parte ML), consoante o caso, e com o CAME aprovado. Sempre que o cargo de administrador responsável não for desempenhado pelo diretor executivo da entidade, este também deve assinar a declaração;
 - 2. A política de segurança da entidade como definido no ponto CAMO.A.200, alínea a), número (2);
 - 3. O âmbito de trabalho da entidade relevante para os termos de certificação;
 - 4. Uma descrição geral dos recursos humanos e do sistema em vigor para planear a disponibilidade do pessoal, tal como exigido pelo ponto CAMO.A.305, alínea d);
 - 5. O(s) título(s) e o(s) nome(s) da(s) pessoa(s) mencionada(s) no ponto CAMO.A.305, alínea a), números (3) a (5), alínea b), número (2) e alínea f);
 - 6. Os deveres, as funções, as responsabilidades e os poderes das pessoas nomeadas nos termos do ponto CAMO.A.305, alínea a), números (3) a (5), alínea b), número (2) e alíneas e) e f);
 - 7. Um organograma da entidade, indicando a respetiva hierarquia de funções e responsabilidades entre as pessoas referidas no ponto CAMO.A.305, alínea a), números (3) a (5), alínea b), número (2) e alíneas e) e f), e relacionadas com o ponto CAMO.A.200, alínea a), número 1;
 - 8. Uma lista do pessoal autorizado a emitir certificados de avaliação da aeronavegabilidade ou as recomendações a que se refere o ponto CAMO.A.305, alínea e), especificando, se for caso disso, o pessoal autorizado a emitir licenças de voo em conformidade com o ponto CAMO.A.125, alínea c);
 - 9. Uma descrição geral das instalações e respetiva localização;
 - 10. Uma descrição do sistema interno de informação de segurança como exigido no ponto CAMO.A.202;
 - 11. Os procedimentos específicos sobre a forma como a entidade deve assegurar a conformidade com o presente anexo, o anexo I (parte M) e o anexo V-B (parte ML), conforme aplicável, incluindo, em especial:
 - i) A documentação dos principais processos do sistema de gestão, conforme definido no ponto CAMO.A.200;
 - ii) Os procedimentos sobre a forma como a entidade deve controlar as atividades contratadas e subcontratadas, conforme definido no ponto CAMO.A.205 e no ponto CAMO.A.315, alínea c);
 - iii) Os procedimentos relativos à gestão da aeronavegabilidade permanente, à avaliação da aeronavegabilidade e às licenças de voo, como aplicável;
 - iv) O procedimento que define o âmbito das alterações que não exigem certificação prévia e descreve a forma como essas alterações serão geridas e notificadas, conforme definido no ponto CAMO.A.115, alínea b), e no ponto CAMO.A.130, alínea c);
 - v) Os procedimentos de alteração das especificações da entidade de manutenção.
 - 12. A lista de programas aprovados de manutenção de aeronaves relativos a aeronaves abrangidas por um contrato de gestão da aeronavegabilidade permanente, em conformidade com o ponto M.A.201 ou ML.A.201;
 - 13. A lista de contratos de manutenção, em conformidade com o ponto CAMO.A.315, alínea c);
 - 14. A lista de meios de conformidade alternativos aprovados.

- b) A versão inicial do CAME deve ser aprovada pela autoridade competente. Deve ser alterada, na medida do necessário, para manter a descrição atualizada da entidade.
- c) As alterações ao CAME devem ser geridas de acordo com a definição do procedimento referido no ponto 11, subalínea iv). As alterações não incluídas no âmbito deste procedimento, bem como as relacionadas com as alterações a que se refere o ponto CAMO.A.130, alínea a), devem ser aprovadas pela autoridade competente.

CAMO.A.305 Requisitos em matéria de pessoal

- a) A entidade deve nomear um administrador responsável, com poderes para assegurar que todas as atividades de gestão da aeronavegabilidade permanente são financiadas e executadas em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e respetivos atos delegados e de execução. O administrador responsável deve:
 - 1. Assegurar que estão disponíveis todos os recursos necessários para gerir a aeronavegabilidade permanente em conformidade com o presente anexo, com o anexo I (parte M) e o anexo V-B (parte ML), conforme aplicável, a fim de apoiar o certificado de certificação da entidade;
 - 2. Definir e promover a política de segurança especificada no ponto CAMO.A.200;
 - 3. Nomear uma pessoa ou um grupo de pessoas responsável por assegurar que a entidade não deixa de cumprir os requisitos aplicáveis de gestão da aeronavegabilidade permanente, avaliação da aeronavegabilidade e licenças de voo, previstos no presente anexo, no anexo I (parte M) e no anexo V-B (parte ML);
 - 4. Nomear uma pessoa ou um grupo de pessoas responsável pela gestão da função de controlo da conformidade no âmbito do sistema de gestão;
 - 5. Nomear uma pessoa ou um grupo de pessoas responsável pelo desenvolvimento, administração e manutenção de processos de gestão da segurança eficazes no âmbito do sistema de gestão;
 - 6. Assegurar que a pessoa ou o grupo de pessoas nomeado nos termos do ponto CAMO.A.305, alínea a), números (3) a (5) e alínea b), número (2), beneficia de acesso direto para lhe poder reportar devidamente todas as questões de conformidade e segurança;
 - 7. Demonstrar que possui um conhecimento básico do presente regulamento.
- b) No caso de entidades também certificadas como transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o administrador responsável deve ainda:
 - 1. Ser a pessoa nomeada para administrador responsável da transportadora aérea em causa, nos termos do ponto ORO.GEN.210, alínea a), do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
 - 2. Nomear uma pessoa responsável pela gestão e supervisão da aeronavegabilidade permanente, que não tenha sido recrutada por nenhuma entidade certificada em conformidade com o anexo II (parte 145) mediante contrato com o operador, salvo acordo específico da autoridade competente.
- c) A pessoa ou as pessoas nomeadas em conformidade com o ponto CAMO.A.305, alínea a), números (3) a (5), e alínea b), número (2), devem demonstrar que possuem conhecimentos relevantes, formação e uma experiência satisfatória no domínio da gestão da aeronavegabilidade permanente de aeronaves, bem como um conhecimento prático do presente regulamento. Essa(s) pessoa(s) depende(m), em última instância, do administrador responsável.
- d) A entidade deve dispor de um sistema de planificação do pessoal disponível para assegurar que está munida de pessoal devidamente qualificado e em número suficiente para planear, executar, supervisionar, inspecionar e monitorizar as suas atividades em conformidade com os termos de certificação.
- e) Para obter a certificação que lhe permite avaliar a aeronavegabilidade ou emitir recomendações nos termos do ponto CAMO.A.125, alínea e), e, se aplicável, emitir licenças de voo em conformidade com a alínea f) do mesmo ponto, a entidade deve dispor de pessoal de avaliação da aeronavegabilidade qualificado e autorizado nos termos do ponto CAMO.A.310.
- f) No caso de entidades que podem renovar os certificados de avaliação da aeronavegabilidade em conformidade com o ponto CAMO.A.125, alínea d), número (4), a entidade deve nomear as pessoas autorizadas a fazê-lo.

- g) A entidade deve definir e controlar as competências do pessoal envolvido no controlo da conformidade, na gestão da segurança, na gestão da aeronavegabilidade permanente, nas avaliações da aeronavegabilidade ou na formulação de recomendações e, se for caso disso, na concessão de licenças de voo, em conformidade com o procedimento e as regras estabelecidos pela autoridade competente. Além da perícia necessária para o desempenho de cada função, essas competências incluem o conhecimento dos princípios de gestão da segurança e dos fatores humanos relevantes para função e responsabilidades na entidade.

CAMO.A.310 Qualificações do pessoal de avaliação da aeronavegabilidade

- a) O pessoal responsável pela avaliação da aeronavegabilidade competente, que emite os certificados de avaliação da aeronavegabilidade ou recomendações nos termos do ponto CAMO.A.125, alínea e), e, se aplicável, as licenças de voo em conformidade com a alínea f) do mesmo ponto, deve ter:
1. Experiência mínima de cinco anos no domínio da aeronavegabilidade permanente;
 2. Uma licença adequada em conformidade com o anexo III (parte 66) ou um diploma de estudos superiores em aeronáutica ou outro documento nacional equivalente;
 3. Formação oficial em manutenção aeronáutica;
 4. Desempenhado um cargo dentro da entidade certificada com competências apropriadas.
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), números (1), (3) e (4), o requisito mencionado na alínea a), número (2), da mesma alínea pode ser substituído por cinco anos de experiência no domínio da aeronavegabilidade permanente, adicionalmente à experiência já exigida na alínea a), número (1).
- c) O pessoal de avaliação da aeronavegabilidade nomeado pela entidade apenas pode ser autorizado por esta quando formalmente aceite pela autoridade competente, após realização satisfatória de uma avaliação da aeronavegabilidade sob supervisão desta autoridade ou de pessoal de avaliação da aeronavegabilidade da entidade já autorizado, em conformidade com o procedimento aprovado pela autoridade competente no âmbito do CAME.
- d) A entidade deve assegurar que o pessoal de avaliação da aeronavegabilidade pode demonstrar que possui uma experiência apropriada e recente no domínio da gestão da aeronavegabilidade permanente.

CAMO.A.315 Gestão da aeronavegabilidade permanente

- a) A entidade deve assegurar que todas as atividades de gestão da aeronavegabilidade permanente são executadas em conformidade com a secção A, subparte C, do anexo I (parte M) ou secção A, subparte C, do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável.
- b) Para cada aeronave gerida, a entidade deve, em particular:
1. Assegurar o desenvolvimento e controlo de um programa de manutenção aeronáutica, incluindo qualquer programa de fiabilidade aplicável, como exigido no ponto M.A.302 ou ponto ML.A.302, conforme aplicável;
 2. No caso de aeronaves não utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, fornecer uma cópia do programa de manutenção da aeronave ao proprietário ou ao operador responsável, em conformidade com o ponto M.A.201 ou ML.A.201, conforme aplicável;
 3. Assegurar que os dados utilizados para quaisquer modificações ou reparações são conformes com o ponto M.A.304 ou ML.A.304, conforme aplicável;
 4. No caso de aeronaves a motor complexas ou aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, estabelecer um procedimento para avaliar as modificações e/ou inspeções não obrigatórias e decidir sobre a sua aplicação, utilizando o processo de gestão dos riscos para a segurança da entidade, como exigido no ponto CAMO.A.200, alínea a), número (3);
 5. Assegurar que a aeronave, os motor(es), as hélice(s) e respetivos componentes são levados para uma entidade de manutenção devidamente certificada, como referido na subparte F do anexo I (parte M), no anexo II (parte 145) ou no anexo V-D (parte CAO), quando necessário;
 6. Ordenar a manutenção, supervisionar as atividades e coordenar todas as decisões conexas, a fim de garantir que qualquer operação de manutenção é efetuada corretamente e utilizada adequadamente para determinar a aeronavegabilidade das aeronaves.

- c) Sempre que não estiver devidamente certificada em conformidade com a subparte F do anexo I (parte M), anexo II (parte 145), anexo V-D (parte 145) ou com o anexo Vd (parte CAO), a entidade deve gerir, em consulta com o operador, todos os contratos escritos de manutenção exigidos pelo ponto M.A.201, alíneas e), número (3), f), número (3), g), número (3), e h), número (3), ou ponto ML.A.201, a fim de assegurar que:
1. Toda a manutenção é sempre efetuada por uma entidade de manutenção devidamente certificada;
 2. As funções exigidas no ponto M.A.301, alínea a), números (2)(3)(6)(7), ou ponto ML.A.301, conforme aplicável, são claramente especificadas.
- d) Não obstante o disposto na alínea c), o contrato pode assumir a forma de ordens de serviço individuais dirigidas à entidade de manutenção, no caso de:
1. Aeronaves que exijam operações de manutenção de linha não programadas;
 2. Manutenção de componentes, incluindo motores e hélices, conforme aplicável.
- e) A entidade deve assegurar que os fatores humanos e as limitações de desempenho humano são tidos em conta no âmbito da gestão da aeronavegabilidade permanente, incluindo todas as atividades contratadas e subcontratadas.

CAMO.A.320 Avaliação da aeronavegabilidade

Sempre que uma entidade certificada em conformidade com o ponto CAMO.A.125, alínea e), realizar avaliações da aeronavegabilidade, deve para tal cumprir o ponto M.A.901 do anexo I (parte M) ou o ponto ML.A.903 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável.

CAMO.A.325 Dados de gestão da aeronavegabilidade permanente

A entidade deve conservar e utilizar dados relevantes e atualizados sobre a manutenção, em conformidade com o ponto M.A.401 do anexo I (parte M), para a realização das atividades relacionadas com a aeronavegabilidade permanente referidas no ponto CAMO.A.315. Esses dados podem ser fornecidos pelo proprietário ou pelo operador, mediante um contrato adequado a celebrar com esse mesmo proprietário ou operador. Nesse caso, a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente apenas tem de conservar os dados durante a vigência do contrato, salvo disposição em contrário no ponto CAMO.A.220, alínea a).

SECÇÃO B

REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS AUTORIDADES

CAMO.B.005 Âmbito de aplicação

A presente secção estabelece os requisitos de gestão e administrativos a cumprir pelas autoridades competentes encarregadas da aplicação e execução da secção A do presente anexo.

CAMO.B.115 Documentação de supervisão

A autoridade competente deve disponibilizar todos os atos legislativos, normas, regras, publicações técnicas e documentos conexos ao pessoal relevante, para que este possa cumprir as funções e responsabilidades atribuídas.

CAMO.B.120 Meios de conformidade

- a) A Agência deve definir meios de conformidade aceitáveis (MCA), que podem ser utilizados para estabelecer a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução.
- b) Podem ser utilizados meios de conformidade alternativos para estabelecer a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução.
- c) A autoridade competente deve estabelecer um sistema para avaliar, de uma forma coerente, se todos os meios de conformidade alternativos utilizados, quer por si própria quer pelas entidades sob a sua supervisão, permitem estabelecer a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução.
- d) A autoridade competente deve avaliar todos os meios de conformidade alternativos propostos por uma entidade nos termos do ponto CAMO.A.120, analisando a documentação fornecida e, se necessário, efetuando uma inspeção à entidade.

Se considerar que os meios de conformidade alternativos cumprem o Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução, a autoridade competente deve, de imediato:

1. Notificar o requerente de que os meios de conformidade alternativos podem ser aplicados e, se for caso disso, alterar a certificação ou o certificado do requerente em conformidade;
 2. Notificar a Agência sobre o seu conteúdo, incluindo cópias de toda a documentação pertinente;
- e) Se a própria autoridade competente utilizar meios de conformidade alternativos para cumprir o disposto no Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução, deve:
1. Disponibilizar esses meios a todas as entidades e pessoas sob sua supervisão;
 2. Notificar imediatamente a Agência.

A autoridade competente deve fornecer à Agência uma descrição completa dos meios de conformidade alternativos, incluindo quaisquer revisões de procedimentos que se afigurem relevantes, bem como uma avaliação que demonstre o cumprimento do Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução.

CAMO.B.125 Informação a comunicar à Agência

- a) Em caso de deficiências graves na aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução, a autoridade competente deve notificar imediatamente a Agência.
- b) A autoridade competente deve fornecer à Agência as informações de segurança pertinentes que constem dos relatórios de ocorrências que tenha recebido em conformidade com o ponto CAMO.A.160.

CAMO.B.135 Resposta imediata a um problema de segurança

- a) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014 e do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 (*), a autoridade competente deve criar um sistema que assegure a recolha, a análise e a divulgação adequadas das informações relativas à segurança.
- b) A Agência deve implementar um sistema para analisar adequadamente todas as informações pertinentes que tenha recebido em matéria de segurança e fornecer sem demora aos Estados-Membros e à Comissão todas as informações, incluindo recomendações ou medidas corretivas a adotar, que se revelem necessárias para dar resposta atempada a um problema de segurança relacionado com produtos, peças, dispositivos, pessoas ou entidades abrangidos pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução.
- c) Ao receber as informações referidas nas alíneas a) e b), a autoridade competente tomará as medidas adequadas para resolver o problema de segurança.
- d) As medidas tomadas ao abrigo da alínea c) serão imediatamente notificadas a todas as pessoas ou entidades visadas, nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução. A autoridade competente deve notificar também a Agência dessas medidas e, caso seja necessário adotar medidas concertadas, informar os outros Estados-Membros visados pelas medidas.

CAMO.B.200 Sistema de gestão

- a) A autoridade competente deve estabelecer e manter um sistema de gestão que, no mínimo, inclua:
 1. Políticas e procedimentos documentados que descrevam a sua entidade e os meios e métodos usados para dar cumprimento ao disposto no Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução. Os procedimentos devem manter-se atualizados e servir como documentos de trabalho básicos no âmbito dessa autoridade competente para todas as funções conexas;
 2. Meios humanos em número suficiente para exercer a sua atividade e cumprir as suas responsabilidades. Deve ser estabelecido um sistema para poder planear a disponibilidade do pessoal, de modo a garantir a boa execução de todas as tarefas;
 3. Pessoal qualificado para desempenhar as funções atribuídas e dotado dos conhecimentos, experiência e formação inicial e contínua necessários para manter o seu nível de competências;
 4. Instalações e equipamentos adequados para o desempenho das funções que lhe foram atribuídas;

(*) Regulamento (UE) 2015/1018, de 29 de junho de 2015, que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 163 de 30.6.2015, p. 1).

5. Uma função para controlar a conformidade do sistema de gestão com os requisitos pertinentes e a adequação dos procedimentos, incluindo o estabelecimento de processos de auditoria interna e de gestão de riscos para a segurança. O controlo da conformidade deve incluir um sistema de informação de retorno sobre as conclusões das auditorias, aos órgãos superiores da autoridade competente, para garantir a aplicação das medidas corretivas eventualmente necessárias;
 6. Uma pessoa ou um grupo de pessoas responsável, em última instância, perante os órgãos superiores da autoridade competente pelo controlo da conformidade.
- b) A autoridade competente nomeará, para cada área de atividade, incluindo o sistema de gestão, uma ou várias pessoas com responsabilidade geral pela gestão das tarefas em causa;
 - c) A autoridade competente deve estabelecer os procedimentos para participar no intercâmbio de todas as informações e assistência necessárias com outras autoridades competentes interessadas, nomeadamente todas as constatações alcançadas e medidas de acompanhamento tomadas na sequência da supervisão de pessoas e de entidades que exercem a sua atividade no território de um Estado-Membro, mas que são certificadas pela autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência;
 - d) Para efeitos de normalização, uma cópia dos procedimentos relativos ao sistema de gestão e respetivas alterações será disponibilizada à Agência e às entidades abrangidas pelo presente regulamento, se tal for solicitado.

CAMO.B.205 Atribuição de funções a entidades qualificadas

- a) Os Estados-Membros apenas podem atribuir funções relacionadas com a certificação inicial ou a supervisão contínua de pessoas ou entidades sujeitas ao Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução a entidades qualificadas. Aquando da atribuição de funções, a autoridade competente deve certificar-se de que:
 1. Foi estabelecido um sistema de avaliação inicial e contínua do cumprimento do anexo VI “Requisitos essenciais relativos às entidades qualificadas” do Regulamento (UE) 2018/1139 por parte da entidade qualificada. Esse sistema e os resultados das avaliações devem ser documentados;
 2. Foi estabelecido um acordo documentado com a entidade qualificada, aprovado por ambas as partes ao nível adequado da gestão, que define claramente:
 - i) as funções a desempenhar,
 - ii) as declarações, relatórios e registos a fornecer,
 - iii) as condições técnicas a satisfazer no desempenho dessas funções,
 - iv) a correspondente cobertura da responsabilidade,
 - v) a proteção das informações obtidas no desempenho dessas funções.
- b) A autoridade competente deve assegurar que o processo de auditoria interna e o processo de gestão dos riscos em matéria de segurança requeridos pelo ponto CAMO.B.200, alínea a), número (5), abrange todas as funções de certificação e de supervisão contínua desempenhadas em seu nome.

CAMO.B.210 Alterações do sistema de gestão

- a) A autoridade competente deve instituir um sistema que lhe permita identificar as alterações que afetem a sua capacidade para desempenhar as funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução. Esse sistema deve permitir-lhe tomar todas as medidas adequadas para manter a adequação e a eficácia do seu sistema de gestão;
- b) A autoridade competente deve atualizar, em tempo útil, o seu sistema de gestão, de modo a refletir qualquer alteração no Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução, a fim de garantir uma aplicação eficaz.
- c) A autoridade competente deve notificar a Agência das alterações que afetam a sua capacidade para desempenhar as funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução.

CAMO.B.220 Arquivamento de registos

- a) A autoridade competente deve instituir um sistema de conservação de registos que garanta um armazenamento e um acesso adequados e uma rastreabilidade fiável:
 1. Das políticas e procedimentos documentados do sistema de gestão;
 2. Da formação, qualificação e autorização do seu pessoal;

3. Da atribuição das funções, abrangendo os elementos previstos no ponto CAMO.B.205, e descrição das funções atribuídas;
 4. Dos processos de certificação e da supervisão contínua das entidades certificadas, incluindo:
 - i) o requerimento para a certificação da entidade,
 - ii) o programa de supervisão contínua da autoridade competente, incluindo todos os registos das avaliações, auditorias e inspeções,
 - iii) o certificado da entidade e respetivas alterações,
 - iv) uma cópia do programa de supervisão indicando as datas das auditorias realizadas e a realizar,
 - v) cópias de toda a correspondência oficial,
 - vi) informação detalhada sobre as constatações, ações corretivas, datas de encerramento das ações, eventuais isenções e medidas de execução,
 - vii) os relatórios de avaliação, auditoria e inspeção emitidos por outra autoridade competente nos termos do ponto CAMO.B.300, alínea d),
 - viii) cópias de todos os CAME ou manuais da entidade e respetivas alterações,
 - ix) cópias de quaisquer outros documentos aprovados pela autoridade competente;
 5. Da apreciação e notificação à Agência dos meios de conformidade alternativos propostos pelas entidades e da avaliação dos meios de conformidade alternativos utilizados pela própria autoridade competente;
 6. Das informações de segurança e medidas de acompanhamento, em conformidade com o ponto CAMO.B.125;
 7. Da utilização de disposições de flexibilidade em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução.
- b) A autoridade competente deve manter uma lista de todos os certificados de entidades emitidos.
- c) Todos os registos referidos nas alíneas a) e b) devem ser conservados por um período mínimo de cinco anos, sob reserva da legislação aplicável em matéria de proteção de dados.
- d) Todos os registos referidos nas alíneas a) e b) devem ser disponibilizados, mediante pedido, a uma autoridade competente de outro Estado-Membro ou à Agência.

CAMO.B.300 Princípios de supervisão

- a) A autoridade competente deve verificar:
1. O cumprimento dos requisitos aplicáveis às entidades, previamente à emissão de um certificado de entidade, conforme adequado;
 2. O cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis pelas entidades por si certificadas;
 3. A implementação de medidas de segurança adequadas previstas pela autoridade competente, nos termos do ponto CAMO.B.135, alíneas c) e d).
- b) Essa verificação deve:
1. Basear-se em documentação especificamente destinada a fornecer orientações ao pessoal responsável pela supervisão da segurança, para o exercício das suas funções;
 2. Fornecer às pessoas e entidades interessadas os resultados das atividades de supervisão da segurança;
 3. Basear-se em avaliações, auditorias e inspeções, incluindo inspeções sem aviso prévio;
 4. Fornecer à autoridade competente os elementos de prova necessários, caso seja preciso adotar medidas adicionais, incluindo as medidas previstas no ponto CAMO.B.350 “Constatações e medidas corretivas”.
- c) O âmbito da supervisão definida nas alíneas a) e b) deve ter em conta os resultados das atividades de supervisão anteriores, assim como as prioridades no domínio da segurança.

- d) Sempre que as instalações da entidade estiverem localizadas em vários Estados, a autoridade competente, tal como definida no ponto CAMO.A.105, pode autorizar o exercício das funções de supervisão pela(s) autoridade(s) competente(s) do(s) Estado(s)-Membro(s) em que estejam situadas as instalações, ou pela Agência, no caso de instalações situadas num país terceiro. Qualquer entidade visada por essa autorização deve ser informada da sua existência e do seu âmbito de aplicação.
- e) Para a supervisão realizada em instalações localizadas noutro Estado, a autoridade competente definida no ponto CAMO.A.105 deve informar a autoridade competente desse Estado, ou a Agência, no caso de instalações de entidades que tenham o seu estabelecimento principal num país terceiro, antes de efetuar qualquer auditoria no local ou inspeção dessas instalações.
- f) A autoridade competente deve recolher e processar todas as informações que considerar úteis para a atividade de supervisão, incluindo para inspeções sem aviso prévio.

CAMO.B.305 Programa de supervisão

- a) A autoridade competente deve estabelecer e manter um programa de supervisão que inclua as atividades de supervisão previstas no ponto CAMO.B.300.
- b) O programa de supervisão deve ser elaborado tendo em conta a natureza específica da entidade, a complexidade das suas atividades e os resultados de atividades de certificação e/ou de supervisão anteriores, e basear-se na avaliação dos riscos conexos. Deve incluir, em cada ciclo de planeamento da supervisão:
 - 1. Avaliações, auditorias e inspeções, incluindo inspeções sem aviso prévio e, conforme aplicável:
 - i) avaliações do sistema de gestão e auditorias dos processos,
 - ii) auditorias de produtos de uma amostra relevante de aeronaves geridas pela entidade,
 - iii) uma amostra das avaliações da aeronavegabilidade efetuadas,
 - iv) uma amostra das licenças de voo emitidas;
 - 2. Reuniões organizadas entre o administrador responsável e a autoridade competente para que ambos se mantenham informados sobre questões importantes;
- c) No caso das entidades certificadas pela autoridade competente, aplica-se um ciclo de planeamento da supervisão não superior a 24 meses.
- d) Não obstante a alínea c), o ciclo de planeamento da supervisão pode ser alargado até 36 meses, se a autoridade competente tiver concluído que, nos 24 meses anteriores:
 - 1. A entidade demonstrou ser capaz de identificar eficazmente os perigos para a segurança da aviação e de gerir os riscos associados;
 - 2. A entidade demonstrou continuamente, nos termos do ponto CAMO.A.130, que mantém pleno controlo sobre todas as alterações;
 - 3. Não foi apresentada nenhuma constatação de nível 1;
 - 4. Todas as medidas corretivas foram implementadas no prazo aceite ou prorrogado pela autoridade competente, conforme definido no ponto CAMO.B.350.

Não obstante a alínea c), o ciclo de planeamento da supervisão pode ser alargado até 48 meses se, além das condições enunciadas nos pontos 1 a 4 da primeira alínea, a entidade tiver estabelecido, e a autoridade competente tiver aprovado, um sistema eficaz e contínuo de informação à autoridade competente sobre o seu desempenho em matéria de segurança e a sua conformidade regulamentar.

- e) O ciclo de planeamento da supervisão pode ser reduzido, se houver qualquer indício de que o desempenho da entidade em matéria de segurança baixou.
- f) O programa de supervisão deve incluir registos das datas previstas das auditorias, inspeções e reuniões, bem como da sua execução.
- g) Após a conclusão de cada ciclo de planeamento da supervisão, a autoridade competente apresentará um relatório de recomendação sobre a continuação da certificação, refletindo os resultados da supervisão.

CAMO.B.310 Processo de certificação inicial

- a) Ao receber um pedido de emissão inicial de um certificado para uma entidade, a autoridade competente deve verificar se a mesma cumpre os requisitos aplicáveis.
- b) Deve ser realizada uma reunião com o administrador responsável da entidade, pelo menos, uma vez, durante a inspeção para a certificação inicial, para garantir que tem pleno conhecimento da importância do processo de certificação e dos motivos para assinar a declaração da entidade relativamente à aplicação dos procedimentos especificados no CAME.
- c) A autoridade competente deve registar todas as constatações, medidas de encerramento (medidas necessárias ao encerramento de uma constatação) e recomendações.
- d) A autoridade competente deve confirmar por escrito à entidade todas as constatações alcançadas durante a verificação. Para a certificação inicial, todas as constatações devem ser corrigidas, a contento da autoridade competente, antes de o certificado poder ser emitido.
- e) Se considerar que a entidade cumpre os requisitos aplicáveis, a autoridade competente:
 - (1) emite o certificado como estabelecido no apêndice I “Formulário 14 da EASA” ao presente anexo;
 - (2) aprova formalmente o CAME.
- f) O número de referência do certificado deve ser indicado no formulário 14 da AESA, conforme especificado pela Agência.
- g) O certificado é emitido por prazo indeterminado. As prerrogativas e o âmbito das atividades que a entidade está autorizada a realizar, incluindo quaisquer limitações aplicáveis, são especificados nos termos de certificação anexos ao certificado.
- h) Para que a entidade possa introduzir alterações sem certificação prévia da autoridade competente, em conformidade com o ponto CAMO.A.130, a autoridade competente deve aprovar o procedimento CAME relevante, que define o âmbito das alterações e descreve de que forma são geridas e notificadas.

CAMO.B.330 Alterações

- a) Ao receber um pedido de alterações sujeito a certificação prévia, a autoridade competente deve verificar, previamente à certificação, se a entidade cumpre os requisitos aplicáveis.
- b) A autoridade competente deve estabelecer as condições de funcionamento da entidade durante a realização das alterações, salvo se a mesma concluir pela necessidade de suspensão do certificado da entidade.
- c) Caso considere que a entidade cumpre os requisitos aplicáveis, a autoridade competente aprova as alterações.
- d) Sem prejuízo de quaisquer medidas de execução adicionais, sempre que a entidade introduzir alterações sujeitas a certificação prévia, sem certificação da autoridade competente nos termos da alínea c), a autoridade competente deve suspender, restringir ou revogar o certificado da entidade.
- e) No que respeita às alterações que não requerem certificação prévia, a autoridade competente deve analisar a informação fornecida na notificação enviada pela entidade nos termos do ponto CAMO.A.130, para verificar o cumprimento dos requisitos aplicáveis. Em caso de não conformidade, a autoridade competente deve:
 - 1. Notificar a entidade da não conformidade e solicitar alterações adicionais;
 - 2. Em caso de constatações de nível 1 ou 2, adotar medidas nos termos do ponto CAMO.B.350.

CAMO.B.350 Constatações e medidas corretivas

- a) A autoridade competente deve instituir um sistema para analisar a pertinência das constatações do ponto de vista da segurança.
- b) Nos casos de não conformidade significativa com os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução, com os procedimentos e manuais da entidade ou com os termos de certificação ou o certificado, que baixe o nível de segurança ou gere um risco grave para a segurança dos voos, a autoridade competente deve emitir uma constatação de nível 1.

As constatações de nível 1 incluem:

1. A não concessão de acesso por parte da autoridade competente às instalações da entidade, como definido no ponto CAMO.A.140, nas horas normais de funcionamento e após dois pedidos escritos;
 2. A falsificação das provas documentais apresentadas para obtenção ou revalidação do certificado da entidade;
 3. A adoção de práticas comprovadamente irregulares ou a utilização fraudulenta do certificado da entidade;
 4. A inexistência de um administrador responsável.
- c) Nos casos de não conformidade com os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução, com os procedimentos e manuais da entidade ou com os termos de certificação ou o certificado, que baixe o nível de segurança ou gere um risco grave para a segurança dos voos, a autoridade competente deve emitir uma constatação de nível 2.
- d) Se, durante a supervisão ou por qualquer outro meio, for detetada uma constatação, a autoridade competente, sem prejuízo de qualquer medida adicional exigida pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução, deve comunicar essa constatação por escrito à entidade e exigir a tomada de medidas corretivas para resolver os casos de não conformidade identificados. Sempre que uma constatação estiver diretamente relacionada com uma aeronave, a autoridade competente deve informar o Estado em que a aeronave foi registrada.
1. No caso das constatações de nível 1, a autoridade competente deve tomar medidas imediatas e adequadas para proibir ou limitar as atividades e, se for caso disso, revogar, restringir ou suspender, total ou parcialmente, o certificado, conforme o grau de gravidade da constatação de nível 1, até que a entidade aplique medidas corretivas adequadas.
 2. No caso das constatações de nível 2, a autoridade competente deve:
 - i) conceder à entidade um prazo para aplicação de medidas corretivas adequadas à natureza da constatação, não podendo exceder inicialmente o prazo de três meses. Este prazo começa a contar a partir da data da comunicação escrita da constatação à entidade, solicitando a adoção de medidas corretivas para resolver o incumprimento constatado. No final deste prazo, e em função da natureza da constatação e do desempenho passado em matéria de segurança, a autoridade competente pode prorrogar o prazo por mais três meses, desde que seja apresentado um plano de medidas corretivas satisfatório aceite pela autoridade competente;
 - ii) avaliar as medidas corretivas e o plano de execução proposto pela entidade, e se a avaliação concluir que são suficientes para resolver os casos de não conformidade, aceitá-los.
 3. Sempre que uma entidade não apresentar um plano de medidas corretivas aceitável ou não aplicar as medidas corretivas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade competente, a constatação subirá para o nível 1 e serão tomadas as medidas previstas na alínea d), número (1).
 4. A autoridade competente deve registar todas as constatações que tenha apresentado ou que lhe tenham sido comunicadas em conformidade com a alínea e) e, conforme aplicável, as medidas de execução que tenha aplicado, bem como todas as medidas corretivas e respetivas datas de encerramento.
- e) Sem prejuízo da adoção de quaisquer medidas de execução adicionais, sempre que a autoridade de um Estado-Membro, em cumprimento do disposto no ponto CAMO.B.300, alínea d), identificar casos de não conformidade com os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução, por parte de uma entidade certificada pela autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência, deve informar essa autoridade competente e indicar o nível da constatação.

CAMO.B.355 Suspensão, limitação e revogação

A autoridade competente deve:

- a) Suspender uma certificação por motivos válidos em caso de potencial ameaça à segurança;
- b) Suspender, revogar ou limitar o certificado nos termos do ponto CAMO.B.350.
- c) Suspender o certificado se os inspetores da autoridade competente não conseguirem, após um período de 24 meses, cumprir as suas responsabilidades de supervisão através de auditorias no local por razões de segurança no Estado em que as instalações estão situadas.

Apêndice I

Certificado da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente — Formulário 14 da AESA

[ESTADO-MEMBRO (*)]

Estado-Membro da União Europeia (**)

CERTIFICADO DA ENTIDADE DE GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE PERMANENTE

Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*)].CAMO.XXXX (Ref.: COA XX.XXX)

Nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação e do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, e sob reserva das condições a seguir especificadas, a [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)] certifica que:

[NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

como entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente em conformidade com a secção A do anexo V-C (parte CAMO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão.

CONDIÇÕES:

1. O presente certificado limita-se ao âmbito especificado na secção relativa ao âmbito dos trabalhos do manual de gestão da aeronavegabilidade permanente (CAME) aprovado, como referido na secção A do anexo V-C (parte CAMO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão.
2. O presente certificado exige o cumprimento dos procedimentos especificados no CAME aprovado em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão.
3. O presente certificado é válido enquanto a entidade certificada de gestão da aeronavegabilidade permanente cumprir o anexo I (parte M), o anexo V-B (parte ML) e o anexo V-C (parte CAMO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão.
4. Sempre que a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente subcontratar sob o seu sistema de gestão os serviços de uma ou várias entidades, o presente certificado permanece válido desde que a(s) entidade(s) em causa satisfaça(m) as obrigações contratuais aplicáveis.
5. Sem prejuízo das condições n.os 1 a 4 acima, o presente certificado permanece válido por tempo ilimitado, exceto se tiver sido previamente renunciado, substituído, suspenso ou revogado.

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

6. O presente certificado não constitui uma autorização para operar os tipos de aeronaves especificados na condição n.º 1. A autorização para operar a aeronave é o COA.
7. A cessação, suspensão ou cancelamento do COA de uma transportadora aérea licenciada em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1008/2008 implica a anulação automática do presente certificado em relação aos registos de aeronaves especificados no COA, salvo indicação explícita em contrário da autoridade competente.
8. Sem prejuízo das condições atrás apresentadas, o presente certificado permanece válido por tempo ilimitado, exceto se tiver sido previamente renunciado, substituído, suspenso ou revogado.

Data da primeira emissão:

Assinatura:

Data da presente revisão: Revisão n.º:

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

Página ... de ...

(*) Ou "AESA", se esta for a autoridade competente.

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

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

(Ref.: COA XX.XXX)

Entidade: [NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

| Tipo/série/grupo da aeronave | Avaliação da aeronavegabilidade autorizada | Licenças de voo autorizadas | Entidade(s) subcontratada(s) |
|------------------------------|--|-----------------------------|------------------------------|
| | [SIM/NÃO] (***) | [SIM/NÃO] (***) | |
| | [SIM/NÃO] (***) | [SIM/NÃO] (***) | |
| | [SIM/NÃO] (***) | [SIM/NÃO] (***) | |
| | [SIM/NÃO] (***) | [SIM/NÃO] (***) | |

Os termos de certificação limitam-se ao âmbito dos trabalhos constantes da secção aprovada do CAME

Referência do CAME:

Data da primeira emissão:

Assinatura:

Data da presente revisão: Revisão n.º:

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

Formulário 14 da AESA, versão 5

(*) Ou "AESA", se esta for a autoridade competente.

(**) Suprimir no caso de Estados não-membros da UE ou da AESA.

(***) Suprimir, consoante o aplicável, se a entidade não estiver certificada.»

ANEXO VIII

«ANEXO V-D

(Parte CAO)

ÍNDICE

| | |
|-------------------------------------|---|
| CAO.1 | Generalidades |
| SECÇÃO A — REQUISITOS DA ENTIDADE | |
| CAO.A.010 | Âmbito |
| CAO.A.015 | Requerimento |
| CAO.A.017 | Meios de conformidade |
| CAO.A.020 | Termos de certificação |
| CAO.A.025 | Manual de aeronavegabilidade combinada |
| CAO.A.030 | Instalações |
| CAO.A.035 | Requisitos em matéria de pessoal |
| CAO.A.040 | Pessoal de certificação |
| CAO.A.045 | Pessoal de avaliação da aeronavegabilidade |
| CAO.A.050 | Componentes, equipamentos e ferramentas |
| CAO.A.055 | Dados de manutenção e ordens de trabalho |
| CAO.A.060 | Normas de manutenção |
| CAO.A.065 | Certificado de aptidão para serviço da aeronave |
| CAO.A.070 | Certificado de aptidão para serviço de componente |
| CAO.A.075 | Gestão da aeronavegabilidade permanente |
| CAO.A.080 | Manual de gestão da aeronavegabilidade permanente |
| CAO.A.085 | Avaliação da aeronavegabilidade |
| CAO.A.090 | Arquivamento de registos |
| CAO.A.095 | Prerrogativas da entidade |
| CAO.A.100 | Sistema de qualidade e análise organizacional |
| CAO.A.105 | Alterações à entidade |
| CAO.A.110 | Manutenção da validade |
| CAO.A.115 | Constatações |
| SECÇÃO B — REQUISITOS DA AUTORIDADE | |
| CAO.B.010 | Âmbito |
| CAO.B.015 | Autoridade competente |
| CAO.B.017 | Meios de conformidade |
| CAO.B.020 | Arquivamento de registos |
| CAO.B.025 | Intercâmbio mútuo de informações |
| CAO.B.030 | Responsabilidades |
| CAO.B.035 | Isenções |
| CAO.B.040 | Requerimento |
| CAO.B.045 | Certificação inicial |
| CAO.B.050 | Emissão da certificação |

- CAO.B.055 Supervisão contínua
 - CAO.B.060 Constatações
 - CAO.B.065 Alterações
 - CAO.B.070 Suspensão, limitação e revogação
- Apêndice I — Certificado da entidade de aeronavegabilidade combinada (CAO)

CAO.1 Generalidades

Para efeitos do presente anexo (parte CAO):

- (1) «Autoridade competente»:
 - a) Para as entidades com sede num Estado-Membro, a autoridade designada por esse Estado-Membro;
 - b) Para as entidades cujo estabelecimento principal esteja situado num país terceiro, a Agência.
- (2) «Proprietário», a pessoa responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave, incluindo as seguintes pessoas:
 - i) o proprietário registado da aeronave;
 - ii) o locatário, em caso de um contrato de locação financeira;
 - iii) o operador.”

SECÇÃO A

REQUISITOS DA ENTIDADE

CAO.A.010 Âmbito

O presente anexo estabelece os requisitos que a entidade de aeronavegabilidade combinada (CAO) deve satisfazer para poder emitir, a pedido, uma certificação para a manutenção e a gestão da aeronavegabilidade permanente de aeronaves ou de componentes nelas instalados, e continuar a exercer essas atividades, caso essas aeronaves não sejam classificadas como aeronaves a motor complexas e não estejam enumeradas no certificado de operador aéreo de uma transportadora aérea à qual tenha sido concedida uma licença de exploração em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

CAO.A.015 Requerimento

A CAO deve requerer, junto da autoridade competente, a emissão ou a alteração da certificação da CAO, nos moldes por esta estabelecidos.

CAO.A.017 Meios de conformidade

- a) A entidade pode recorrer a meios de conformidade alternativos em relação aos meios de conformidade aprovados pela Agência, a fim de demonstrar a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os seus atos delegados e de execução.
- b) Se pretender utilizar um meio alternativo de conformidade, a entidade deve, antes de o fazer, fornecer à autoridade competente uma descrição completa desses meios alternativos. Essa descrição deve incluir uma avaliação que demonstre a conformidade dos meios de conformidade alternativos com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os seus atos delegados e de execução.

A entidade pode aplicar estes meios de conformidade alternativos sob reserva da sua aprovação prévia pela autoridade competente e após receção da notificação prevista no ponto CAO.B.017.

CAO.A.020 Termos de certificação

- a) A CAO deve especificar o âmbito dos trabalhos no seu manual de aeronavegabilidade combinada (CAE), tal como previsto no ponto CAO.A.025.
 - (1) Para aviões de massa máxima à descolagem (MTOM) de 2 730 kg e helicópteros de MTOM superior a 1 200 kg ou certificados para mais de 4 ocupantes, o âmbito dos trabalhos deverá indicar os tipos específicos de aeronaves. As alterações ao âmbito dos trabalhos devem ser aprovadas pela autoridade competente em conformidade com a alínea a) do ponto CAO.A.105 e com a alínea a) do ponto CAO.B.065.

- (2) Para motores completos de turbina, o âmbito dos trabalhos deve indicar o fabricante do motor, o grupo, a série ou o tipo de tarefas de manutenção. As alterações ao âmbito dos trabalhos devem ser aprovadas pela autoridade competente em conformidade com a alínea a) do ponto CAO.A.105 e com a alínea a) do ponto CAO.B.065.
- (3) Uma CAO que empregue apenas uma pessoa para o planeamento e a execução das tarefas de manutenção não pode deter prerrogativas de manutenção para:
- aviões equipados com um motor de turbina (no caso de entidades certificadas para aeronaves);
 - helicópteros equipados com motores de turbina ou com mais de um motor de pistão (no caso de entidades certificadas para aeronaves);
 - motores de pistão de ignição com 450 HP ou mais (no caso de entidades certificadas para motores); e
 - motores de turbina completos (no caso de entidades certificadas para motores).
- (4) No que se refere às aeronaves não mencionadas no ponto (1), para componentes diferentes de motores de turbina completos e para serviços não destrutivos (NDT) - serviços especializados, o âmbito dos trabalhos deve ser controlado pela CAO, em conformidade com o procedimento previsto no ponto (a)(11) do ponto CAO.A.025. Para a manutenção de componentes diferentes dos motores completos, o âmbito dos trabalhos será classificado de acordo com as seguintes qualificações de sistemas:
- C1: Ar condicionado e pressurização;
 - C2: Piloto automático;
 - C3: Comunicações e navegação;
 - C4: Portas e fechos;
 - C5: Potência elétrica e iluminação;
 - C6: Equipamento;
 - C7: Motor;
 - C8: Comandos de voo;
 - C9: Combustível;
 - C10: Helicóptero – Rotores;
 - C11: Transmissão de helicóptero;
 - C12: Sistemas hidráulicos;
 - C13: Instrumentos indicadores — registo;
 - C14: Trem de aterragem;
 - C15: Oxigénio;
 - C16: Hélices;
 - C17: Sistemas pneumáticos e sistemas de vácuo;
 - C18: Proteção contra gelo/chuva/incêndio;
 - C19: Janelas;
 - C20: Estrutural;
 - C21: Água de lastro; e
 - C22: Aumento da propulsão.

As entidades certificadas em conformidade com o presente anexo, com base numa certificação de entidade existente, emitida em conformidade com a subparte G ou a subparte F do anexo I (parte M) ou com o anexo II (parte 145) nos termos do disposto no artigo 4.º, n.º 4, devem incluir no seu âmbito de trabalhos todos os pormenores necessários para assegurar que as prerrogativas sejam idênticas às previstas na certificação existente.

- A aprovação da CAO é emitida com base no formulário que consta do apêndice I do presente anexo.
- A CAO pode fabricar, em conformidade com os dados de manutenção, uma gama restrita de peças destinadas a serem utilizadas nos trabalhos realizados nas suas instalações, tal como indicado no CAE.

CAO.A.025 Manual de aeronavegabilidade combinada

- a) A CAO deve fornecer um manual que contenha, pelo menos, as seguintes informações:
- (1) uma declaração assinada pelo administrador responsável, confirmando que a organização procederá sempre em conformidade com os requisitos do presente anexo e com o CAE;
 - (2) o âmbito dos trabalhos do CAE;
 - (3) a(s) função(ões) e o(s) nome(s) da(s) pessoa(s) mencionada(s) no ponto CAO.A.035, alíneas a) e b);
 - (4) um organograma da entidade, mostrando as cadeias de responsabilidades da(s) pessoa(s) mencionada(s) no ponto CAO.A.035, alíneas a) e b);
 - (5) uma lista do pessoal de certificação, bem como o respetivo âmbito de certificação, se for caso disso;
 - (6) uma lista do pessoal responsável pela elaboração e pela aprovação dos programas de manutenção aeronáutica (PMA), bem como o respetivo âmbito de certificação, se for caso disso;
 - (7) uma lista do pessoal de avaliação da aeronavegabilidade, bem como o respetivo âmbito de certificação, se for caso disso;
 - (8) uma lista do pessoal responsável pela emissão das licenças de voo, se for caso disso;
 - (9) uma descrição genérica das instalações e a respetiva localização;
 - (10) procedimentos que especifiquem a forma como a CAO assegura a conformidade com os requisitos do presente anexo;
 - (11) o processo de alteração do CAE, previsto no ponto CAO.A.105, alínea b).
- b) O CAE inicial deve ser aprovado pela autoridade competente.
- c) As alterações ao CAE devem processar-se em conformidade com o ponto CAO.A.105.

CAO.A.030 Instalações

A CAO assegurará a disponibilização de todas as instalações necessárias, incluindo escritórios adequados, para realizar os trabalhos previstos.

Além disso, se o âmbito da certificação da entidade incluir atividades de manutenção, a CAO assegurará que:

- a) Oficinas, hangares e locais especializados oferecem uma proteção adequada do ponto de vista da contaminação e do ambiente;
- b) Estão previstas instalações de armazenamento seguras para componentes, equipamento, ferramentas e material, em condições que garantam que os componentes e materiais fora de serviço estão separados de todos os outros componentes, materiais, equipamentos e ferramentas, que as instruções de armazenamento do fabricante são cumpridas e que o acesso às instalações de armazenamento é restrito ao pessoal autorizado.

CAO.A.035 Requisitos em matéria de pessoal

- a) A CAO designa um administrador responsável, com autoridade para assegurar que todas as atividades da entidade podem ser financiadas, de modo a que essas atividades sejam realizadas em conformidade com os requisitos do presente anexo.
- b) O administrador responsável nomeia uma pessoa ou um grupo de pessoas responsáveis por assegurar que a CAO cumpra sistematicamente os requisitos do presente anexo. Essa(s) pessoa(s) deve(m) depender diretamente do administrador responsável.
- c) As pessoas referidas na alínea b) devem possuir as competências e a experiência pertinentes no domínio da gestão da aeronavegabilidade permanente ou da manutenção, conforme as suas funções.
- d) A CAO disporá de pessoal devidamente qualificado e em número suficiente para poder executar os trabalhos previstos. A CAO tem o direito de recorrer a pessoal temporário subcontratado.
- e) A CAO avalia e regista a qualificação de todo o pessoal.
- f) O pessoal que executa tarefas especializadas, tais como trabalhos de soldadura, ou inspeções de ensaios não destrutivos («NDT»), que não consistam em inspeções de ensaios de contraste de cor, deve ser qualificado de acordo com uma norma oficialmente reconhecida.

CAO.A.040 Pessoal de certificação

- a) O pessoal de certificação deve cumprir o prescrito no artigo 5.º. Deve exercer apenas as suas prerrogativas de aptidão para serviço se a CAO tiver assegurado:
- (1) que o pessoal de certificação cumpre os requisitos da alínea b) do ponto 66.A.20 do anexo III (parte 66), exceto se o n.º 6 do artigo 5.º se referir à regulamentação nacional de um Estado-Membro; nesse caso, deverão cumprir-se os requisitos dessa regulamentação;
 - (2) que o pessoal de certificação tem uma compreensão adequada da(s) aeronave(s) ou dos componente(s) nelas instalados relevantes que são objeto de manutenção, ou de ambos, bem como dos procedimentos de organização necessários para efetuar essa manutenção.
- b) Em derrogação da alínea a), em circunstâncias imprevistas, quando uma aeronave estiver imobilizada num local diferente da base principal, onde não esteja presente qualquer pessoal de certificação competente, a CAO contratada para prestar apoio à manutenção pode emitir uma autorização de certificação pontual em alternativa:
- (1) a um dos seus empregados que possua qualificações referentes a tipos de aeronave com tecnologias, características de construção e sistemas similares;
 - (2) a qualquer pessoa que possua uma experiência mínima de 3 anos em manutenção e seja titular de uma licença de manutenção de aeronaves válida, emitida pela ICAO para o tipo de aeronave que exige a certificação em questão, desde que não esteja presente no local em questão nenhuma entidade certificada nos termos das disposições do presente anexo e que a CAO contratada receba e possua provas documentais atestando a experiência e a licença dessa pessoa.

A emissão de uma autorização de certificação pontual deve ser comunicada pela CAO à autoridade competente no prazo de 7 dias a contar da data de emissão. A CAO que emite a autorização de certificação pontual assegurará que qualquer manutenção suscetível de pôr em risco a segurança do voo será objeto de nova verificação.

- c) Em derrogação da alínea a), a CAO pode recorrer a pessoal de certificação qualificado em conformidade com os seguintes requisitos para prestar apoio de manutenção a operadores envolvidos em operações comerciais, sob reserva de procedimentos adequados que devem ser aprovados no âmbito do CAE:
- (1) No caso de uma diretiva de aeronavegabilidade (DA) pré-voo que declare especificamente que a tripulação de voo pode executar essa DA, a CAO pode emitir uma autorização limitada da qualidade de pessoal de certificação ao comandante da aeronave, com base na licença de tripulante de voo, desde que a entidade se certifique de que foi ministrada uma formação prática suficiente para assegurar que essa pessoa pode realizar a tarefa em causa de acordo com a norma aplicável;
 - (2) No caso de uma aeronave que opere fora de um local dotado de recursos de apoio, a CAO pode emitir uma autorização limitada da qualidade de pessoal de certificação ao comandante da aeronave, tendo em conta a licença da tripulação de voo, desde que a entidade se certifique de que foi ministrada uma formação prática suficiente para assegurar que essa pessoa pode realizar a tarefa em causa de acordo com a norma aplicável.
- d) A CAO registará os dados relativos ao pessoal de certificação e conservará uma lista atualizada de todo o pessoal de certificação, juntamente com informações pormenorizadas sobre o respetivo âmbito de certificação, que deverão constar do manual da entidade.

CAO.A.045 Pessoal de avaliação da aeronavegabilidade

- a) Para que possa ser certificada para a realização de avaliações de aeronavegabilidade e, se for caso disso, emitir licenças de voo, a CAO deve dispor de pessoal adequado de avaliação da aeronavegabilidade, que deverá cumprir os seguintes requisitos:
- (1) ter adquirido experiência no domínio da aeronavegabilidade permanente de, pelo menos, 1 ano no caso dos planadores e dos balões, e de, pelo menos, 3 anos no caso de todas as outras aeronaves;
 - (2) ser titular de uma licença adequada, emitida em conformidade com o artigo 5.º do presente regulamento, de um grau aeronáutico ou equivalente, ou de experiência no domínio da aeronavegabilidade permanente, para além da referida no ponto (1), de pelo menos 2 anos no caso dos planadores e dos balões, e de pelo menos 4 anos no caso de todas as outras aeronaves;
 - (3) ter recebido formação adequada no domínio da manutenção aeronáutica.

- b) Antes de emitir uma autorização ao pessoal de avaliação da aeronavegabilidade para efetuar uma avaliação de aeronavegabilidade, a CAO deve designar a pessoa incumbida da avaliação da aeronavegabilidade de uma aeronave sob a supervisão da autoridade competente ou de uma pessoa previamente autorizada na qualidade de pessoal de avaliação da aeronavegabilidade da CAO. Se essa supervisão for satisfatória, a autoridade competente reconhecerá formalmente o pessoal competente para proceder à avaliação da aeronavegabilidade.
- c) A CAO assegurará que o seu pessoal responsável pela avaliação da aeronavegabilidade possa demonstrar que possui uma experiência recente e adequada em termos de aeronavegabilidade permanente.
- d) Cada pessoal de avaliação da aeronavegabilidade deve ser identificado no CAE, constando de uma lista que refere a autorização de avaliação da aeronavegabilidade a que se refere a alínea b).
- e) A CAO deve manter um registo de todo o pessoal de avaliação da aeronavegabilidade, incluindo informações pormenorizadas sobre as qualificações adequadas e um resumo da experiência profissional e da formação contínua relevantes da pessoa em causa, bem como uma cópia da sua autorização. Deve manter esse registo durante um período de, pelo menos, 2 anos a contar da data em que a pessoa em causa deixou de trabalhar para a CAO.

CAO.A.050 Componentes, equipamentos e ferramentas

- a) A CAO deve:
 - (1) possuir o equipamento e as ferramentas especificados nos dados de manutenção descritos no ponto CAO.A.055, ou em documentos equivalentes especificados no CAE, necessários para executar os trabalhos de manutenção diária previstos no âmbito da certificação da entidade;
 - (2) dispor de procedimentos para garantir o acesso às ferramentas e equipamentos restantes, necessários para a execução do seu trabalho, utilizados apenas a título ocasional, quando necessário.
- b) Assegurar que as ferramentas e os equipamentos que utiliza são controlados e calibrados de acordo com uma norma oficialmente reconhecida. Deve conservar os registos dessas calibrações e das normas utilizadas e cumprir o disposto no ponto CAO.A.090.
- c) A CAO deve inspecionar, classificar e separar de forma adequada todos os componentes adquiridos, em conformidade com os pontos M.A.501 e M.A.504 do anexo I (parte M) ou com os pontos ML.A.501 e ML.A.504 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável.

CAO.A.055 Dados de manutenção e ordens de trabalho

- a) A CAO deve conservar e utilizar os dados de manutenção aplicáveis, especificados no ponto M.A.401 do anexo I (parte M) ou no ponto ML.A.401 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável, para o desempenho da manutenção, incluindo alterações e reparações. No entanto, no caso de o cliente ter fornecido os dados de manutenção, só deve ser obrigado a estar de posse desses dados quando os trabalhos estiverem em curso.
- b) Antes de iniciar um serviço de manutenção, deve ser acordada entre a CAO e a pessoa ou a entidade que solicita a manutenção uma ordem de serviço, por escrito, que defina claramente os trabalhos de manutenção a executar.

CAO.A.060 Normas de manutenção

Ao efetuar a manutenção, a CAO deve cumprir integralmente os seguintes requisitos:

- a) Assegurar que qualquer pessoa que executa a manutenção é qualificada em conformidade com os requisitos do presente anexo;
- b) Assegurar que o espaço onde é executada a manutenção está bem organizado e salubre (isento de sujidade ou contaminação);
- c) Utilizar as técnicas, as normas, as instruções e os métodos especificados nas ordens de trabalho e nos dados de manutenção referidos no ponto CAO.A.055;
- d) Utilizar as ferramentas, o equipamento e o material especificados no ponto CAO.A.050;
- e) Assegurar que a manutenção é efetuada de acordo com quaisquer limitações ambientais especificadas nos dados de manutenção referidos no ponto CAO.A.055;
- f) Assegurar que são utilizadas instalações adequadas em caso de intempéries ou de manutenção prolongada;
- g) Assegurar que o risco de erros múltiplos durante a manutenção e o risco de repetição de erros em trabalhos de manutenção idênticos são minimizados;
- h) Assegurar a aplicação de um método de deteção de erros após a realização de qualquer trabalho de manutenção crítica;

- i) Uma vez concluídos os trabalhos de manutenção, efetuar uma verificação geral para assegurar que nenhuma ferramenta, equipamento ou outra peça ou material estranho ficou na aeronave ou nos componentes da aeronave e que foram repostos todos os painéis de acesso desmontados para a manutenção;
- j) Assegurar que todas as operações de manutenção efetuadas foram devidamente registadas e documentadas.

CAO.A.065 Certificado de aptidão para serviço da aeronave

Após a conclusão dos trabalhos de manutenção efetuados em conformidade com o presente anexo, será emitido um CRS (certificado de aptidão para serviço) de aeronave, em conformidade com o ponto M.A.801 do anexo I (parte M) ou com o ponto ML.A.801 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável.

CAO.A.070 Certificado de aptidão para serviço de componente

- a) Após a conclusão dos trabalhos de manutenção efetuados em conformidade com o presente anexo, será emitido um CRS de componente, em conformidade com o ponto M.A.802 do anexo I (parte M) ou com o ponto ML.A.802 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável. Será emitido um Formulário 1 da EASA em conformidade com o apêndice II do anexo I (parte M), exceto nos casos previstos nas alíneas b) ou d) do ponto M.A.502 do anexo I (parte M) e no ponto ML.A.502 do anexo V-B (parte ML), e para os componentes fabricados em conformidade com a alínea c) do ponto CAO.A.020.
- b) O formulário 1 da AESA referido na alínea a) pode ser gerado a partir de uma base de dados informatizada.

CAO.A.075 Gestão da aeronavegabilidade permanente

- a) A gestão da aeronavegabilidade permanente deve ser efetuada em conformidade com os requisitos da subparte C do anexo I (parte M) ou da subparte C do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável.
- b) No quadro da gestão de cada aeronave, a CAO deve:
 - (1) elaborar e controlar o PMA relativo à aeronave gerida e:
 - i) relativamente às aeronaves que cumpram o disposto no anexo V-B (parte ML), aprovar o PMA e as suas alterações; ou
 - ii) relativamente às aeronaves que cumpram o disposto no anexo I (parte M), apresentar o PMA e as suas alterações à autoridade competente, para efeitos de aprovação, exceto na eventualidade de aprovação indireta em conformidade com a alínea c) do ponto M.A.302 do anexo I (parte M);
 - (2) fornecer ao proprietário uma cópia do PMA;
 - (3) assegurar que os dados utilizados para qualquer alteração ou reparação são conformes com os pontos M.A.304 ou ML.A.304, conforme aplicável;
 - (4) assegurar que todas as operações de manutenção são efetuadas em conformidade com o PMA e com os requisitos da secção A, subparte H, do anexo I (parte M), da secção A do anexo II (parte 145) ou da secção A, subparte H, do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável;
 - (5) assegurar a aplicação de todas as DA e de todas as diretivas operacionais aplicáveis com impacto na aeronavegabilidade permanente;
 - (6) assegurar que todos os defeitos detetados durante a manutenção ou notificados são corrigidos por uma entidade de manutenção devidamente certificada ou por pessoal independente;
 - (7) assegurar que a aeronave é apresentada para manutenção a uma entidade devidamente homologada ou ao pessoal independente de certificação, sempre que necessário;
 - (8) coordenar a manutenção de rotina, a aplicação das DA, a substituição de peças com vida útil limitada e a inspeção de componentes para assegurar a boa execução dos trabalhos;
 - (9) gerir e arquivar todos os registos de aeronavegabilidade permanente e, se for caso disso, a caderneta técnica da aeronave;
 - (10) assegurar que a declaração de massa e centragem corresponde ao estado atual da aeronave.

CAO.A.080 Dados de gestão da aeronavegabilidade permanente

A CAO deverá conservar e utilizar dados de manutenção aplicáveis e atualizados, especificados no ponto M.A.401 do anexo I (parte M) ou no ponto ML.A.401 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável, para a execução das tarefas relacionadas com a gestão da aeronavegabilidade permanente referidas nos pontos CAMO.A.315 e CAO.A.075, respetivamente. Esses dados podem ser prestados pelo proprietário, sob reserva de um contrato, tal como referido no ponto 2 da alínea h), no ponto 1 da alínea i), na alínea e) ou na alínea f) do ponto M.A.201; nesse caso, a CAO só necessita de conservar esses dados durante a vigência do contrato, a menos que deva conservar os dados em conformidade com a alínea b) do ponto CAO.A.090.

CAO.A.085 Avaliação da aeronavegabilidade

A CAO deve proceder a avaliações de aeronavegabilidade em conformidade com o ponto M.A.903 do anexo I (parte M) ou com o ponto ML.A.903 do anexo V-B (parte ML), conforme aplicável.

CAO.A.090 Arquivamento de registos

a) A CAO arquivará os seguintes registos:

- (1) os registos de manutenção necessários para demonstrar que os requisitos do presente anexo foram integralmente cumpridos para a emissão do CRS, incluindo os documentos de aptidão de serviço do subcontratante; a CAO fornecerá ao proprietário da aeronave uma cópia de cada CRS, juntamente com uma cópia de quaisquer dados específicos de reparação ou de modificação relativos às reparações ou modificações efetuadas;
- (2) os registos de gestão da aeronavegabilidade permanente exigidos por qualquer um dos seguintes:
 - i) ponto M.A.305 e, se aplicável, ponto M.A.306 do anexo I (parte M);
 - ii) ponto ML.A.305 do Anexo V-B (parte ML);
- (3) se a CAO detiver a prerrogativa referida na alínea c) do ponto CAO.A.095, deverá conservar uma cópia de cada certificado de avaliação da aeronavegabilidade (CAA), emitido em conformidade com a alínea a) do ponto ML.A.901 do anexo V-B (parte ML), e com a recomendação emitida ou, se for caso disso, da sua prorrogação, juntamente com todos os documentos comprovativos;
- (4) se a CAO detiver a prerrogativa referida na alínea d) do ponto A.095, deverá conservar uma cópia de cada licença de voo emitida em conformidade com o ponto 21.A.729 do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

b) A CAO deverá conservar uma cópia dos registos descritos no ponto 1 da alínea a), bem como de quaisquer dados de manutenção conexos, durante um período de 3 anos a contar da data em que a aeronave ou o componente de aeronave a que os trabalhos dizem respeito tiver sido libertado para serviço.

c) A CAO deverá conservar uma cópia dos registos referidos nos pontos 2 a 4 da alínea a) durante um período de 2 anos a contar da data em que a aeronave tiver sido permanentemente retirada de serviço.

d) Os registos devem ser conservados de forma a estarem protegidos contra danos, alterações e roubo.

e) Todos os equipamentos informáticos utilizados para apoiar os registos de manutenção devem ser armazenados num local diferente do que contém esses dados e num ambiente que assegure a sua conservação em boas condições.

f) Se a gestão da aeronavegabilidade permanente de uma aeronave for transferida para outra organização ou pessoa, os registos mantidos nos termos do disposto nos pontos 2 a 4 da alínea a) devem ser transferidos para essa entidade ou essa pessoa. A partir do momento da transferência, as alíneas b) e c) passam a ser aplicáveis a essa entidade ou a essa pessoa.

g) Se a CAO cessar a sua atividade, todos os registos conservados serão transferidos do seguinte modo:

- (1) Os registos referidos no ponto 1 da alínea a) devem ser transferidos para o último proprietário ou cliente da aeronave ou do componente de aeronave ou devem ser armazenados conforme especificado pela autoridade competente;
- (2) Os registos referidos nos pontos 2 a 4 da alínea a) devem ser transferidos para o proprietário da aeronave.

CAO.A.095 Prerrogativas da entidade

A CAO goza das seguintes prerrogativas:

a) Manutenção

- (1) Executar trabalhos de manutenção em qualquer aeronave e/ou componente de aeronave, para a qual tenha sido certificada, nos locais especificados no título de certificação e no CAE.

- (2) Tomar medidas para a prestação de serviços especializados noutra entidade devidamente qualificada sob o controlo da CAO, de acordo com os procedimentos adequados estabelecidos no CAE e aprovados pela autoridade competente.
 - (3) Executar trabalhos de manutenção em qualquer aeronave ou componente de aeronave para os quais tenha sido certificada em qualquer local, desde que tal manutenção seja necessária em resultado da inoperacionalidade da aeronave ou do apoio ocasional em manutenção de linha, desde que sejam cumpridas as condições especificadas no CAE.
 - (4) Emitir certificados de aptidão para serviço após a conclusão dos trabalhos de manutenção, em conformidade com os pontos CAO.A.065 ou CAO.A.070.
- b) Gestão da aeronavegabilidade permanente
- (1) Gerir a aeronavegabilidade permanente de qualquer aeronave para a qual tenha sido certificada.
 - (2) Aprovar o PMA, em conformidade com o ponto 2 da alínea b) do ponto ML.A.302, no caso das aeronaves geridas em conformidade com o anexo V-B (parte ML).
 - (3) Assegurar a execução de determinadas tarefas relacionadas com a aeronavegabilidade permanente por parte de qualquer outra entidade contratada que conste do seu título de certificação e que esteja abrangida pelo seu sistema de qualidade.
 - (4) Prorrogar, em conformidade com a alínea f) do ponto M.A.901 do anexo I (parte M) ou com a alínea c) do ponto ML.A.901 do anexo V-B (parte ML), um CAA que tenha sido emitido pela autoridade competente, por uma CAO ou por uma CAMO.
- c) Avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade:
- (1) Uma CAO que tenha o seu estabelecimento principal num dos Estados-Membros, cuja aprovação inclua as prerrogativas referidas na alínea b), pode ser certificada para efetuar avaliações da aeronavegabilidade em conformidade com o ponto M.A.901 do anexo I (parte M) ou com o ponto ML.A.903 do Anexo V-B (parte ML), conforme aplicável, e:
 - i) emitir o CAA ou uma recomendação para a emissão do CAA;
 - ii) prorrogar a validade de um CAA existente.
 - (2) Uma CAO, cujo local de estabelecimento principal se situe num dos Estados-Membros, cuja certificação inclua as prerrogativas referidas na alínea a), pode ser autorizada a realizar avaliações da aeronavegabilidade em conformidade com o disposto no ponto ML.A.903 do anexo V-B (parte ML), e a emitir o CAA correspondente.
- d) Licença de voo
- Uma CAO que tenha o seu local de estabelecimento principal num dos Estados-Membros, cuja certificação inclua as prerrogativas referidas na alínea c), pode ser autorizada a emitir uma licença de voo, nos termos da alínea d) do ponto 21.A.711 do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, para as aeronaves relativamente às quais possa emitir um CAA ao atestar a conformidade com as condições de voo aprovadas, de acordo com um procedimento adequado previsto no CAE.
- e) A CAO pode ser certificada para uma ou mais prerrogativas.

CAO.A.100 Sistema de qualidade e análise organizacional

- a) Para assegurar que continua a satisfazer os requisitos do presente anexo, a CAO deve estabelecer um sistema de qualidade e designar um gestor da qualidade.
- b) O sistema de qualidade deve permitir monitorizar a execução das atividades da entidade abrangida pelo presente anexo. Monitorizará, em especial:
 - (1) se todas as atividades são executadas em conformidade com os procedimentos aprovados;
 - (2) se as tarefas de manutenção objeto de contratação são efetuadas de acordo com o contrato;
 - (3) se a entidade continua a cumprir os requisitos do presente anexo.
- c) Os registos dessa monitorização devem ser conservados durante, pelo menos, os 2 anos anteriores.
- d) Se a entidade titular da certificação emitida pela CAO tiver sido certificada adicionalmente em conformidade com um anexo que não seja o presente anexo, o sistema de qualidade pode ser combinado com o sistema de qualidade exigido por esse anexo.

- e) A CAO deve ser considerada como uma pequena CAO quando se verificar uma das seguintes condições:
- (1) O âmbito da CAO só inclui as aeronaves abrangidas pela parte ML.
 - (2) A CAO não excede 10 pessoas a tempo inteiro envolvidas na manutenção.
 - (3) A CAO não excede 5 pessoas a tempo inteiro envolvidas na gestão da aeronavegabilidade permanente.
- f) No caso de uma pequena CAO, o sistema de qualidade pode ser substituído por análises organizacionais periódicas, sob reserva de aprovação pela autoridade competente. Nesse caso, a CAO não pode confiar a outras partes tarefas de gestão da aeronavegabilidade permanente.

CAO.A.105 Alterações à entidade

- a) A entidade deve notificar a autoridade competente de qualquer proposta de alteração aos elementos seguidamente indicados, antes de as alterações serem introduzidas, de modo que a autoridade competente possa confirmar o contínuo cumprimento dos requisitos da presente parte:
- (1) alterações que afetem as informações contidas no título de certificação estabelecido no apêndice I e nos termos de aprovação do presente anexo;
 - (2) mudança das pessoas a que se referem as alíneas a) e b) do ponto CAO.A.035;
 - (3) alterações nos tipos de aeronaves abrangidos pelo âmbito de atividade referido no ponto 1 da alínea a) do ponto CAO.A.020 no caso de aviões com uma massa máxima à descolagem superior a 2 730 kg (MTOM) e no caso de helicópteros com uma MTOM superior a 1 200 kg, ou certificados para mais de 4 ocupantes;
 - (4) alterações no âmbito dos trabalhos a que se refere o ponto 2 da alínea a) do ponto CAO.A.020 no caso de motores de turbina completos;
 - (5) alterações no procedimento de controlo estabelecido na alínea b) deste ponto.
- b) Quaisquer outras alterações referentes a locais, instalações, equipamentos, ferramentas, materiais, procedimentos, âmbito de trabalho e pessoal serão controladas pela CAO, aplicando um procedimento de controlo previsto no CAE. A CAO deve apresentar à autoridade competente uma descrição dessas alterações e das correspondentes alterações do CAE no prazo de 15 dias a contar do dia em que tiver ocorrido a alteração.

CAO.A.110 Manutenção da validade

- a) A certificação é emitida por um período ilimitado e permanece válida desde que:
- (1) a entidade continue a cumprir os requisitos do presente anexo, em especial o modo como as constatações são tratadas em conformidade com o ponto CAO.A.115;
 - (2) a autoridade competente tenha acesso à entidade, a fim de confirmar que os requisitos do presente anexo continuam a ser cumpridos;
 - (3) a autoridade competente não tenha renunciado à certificação ou revogado a mesma.
- b) aquando da renúncia ou revogação da certificação, a entidade deverá devolver o respetivo certificado à autoridade competente.

CAO.A.115 Constatações

- a) Uma constatação de nível 1 corresponde a um incumprimento grave do prescrito na parte CAO, que reduz o nível de segurança e põe seriamente em risco a segurança de voo.
- b) Uma constatação de nível 2 corresponde a um incumprimento do prescrito na parte CAO que possa reduzir o nível de segurança e, eventualmente, pôr em risco a segurança de voo.
- c) Após ter recebido a notificação de uma constatação em conformidade com o ponto CAO.B.060, a CAO adota um plano de medidas corretivas e demonstra, a contento da autoridade competente, que tomou as medidas corretivas necessárias para resolver a constatação no prazo fixado por essa autoridade.

SECÇÃO B

REQUISITOS DA AUTORIDADE

CAO.B.010 Âmbito

A presente secção estabelece os requisitos administrativos que as autoridades competentes devem cumprir em relação aos requisitos para as organizações referidos na secção A.

CAO.B.017 Meios de conformidade

- a) A Agência deve adotar meios de conformidade aceitáveis («AMC») que possam ser utilizados para demonstrar a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os seus atos delegados e de execução.
- b) Pode recorrer a meios de conformidade alternativos para demonstrar a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os seus atos delegados e de execução.
- c) A autoridade competente estabelece um sistema para, de forma coerente, avaliar se todos os meios de conformidade alternativos utilizados, quer pela própria organização quer pelas organizações e pessoas sob a sua supervisão, permitem estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2018/1139 e com os seus atos de execução.
- d) A autoridade competente deve avaliar todos os meios de conformidade alternativos propostos por uma organização nos termos do ponto CAO.A.017, analisando a documentação fornecida e, se necessário, efetuando uma inspeção à organização.

Se considerar que os meios de conformidade alternativos estão em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os respetivos atos delegados e atos de execução, a autoridade competente deve:

- (1) notificar o requerente de que os meios de conformidade alternativos podem ser aplicados e, se for caso disso, alterar a aprovação ou o certificado do requerente em conformidade;
- (2) notificar a agência do seu conteúdo, incluindo cópia de toda a documentação pertinente.

CAO.B.020 Arquivamento de registos

- a) A autoridade competente deve criar um sistema de arquivamento de registos que permita efetuar o rastreio adequado do processo de modo a manter registos para a emissão, a manutenção, a alteração, a suspensão ou a revogação de cada certificado emitido.
- b) Os registos da autoridade competente para a supervisão das organizações aprovadas em conformidade com o presente anexo devem incluir, no mínimo:
 - (1) o requerimento para a certificação da entidade,
 - (2) O título de certificação da entidade e respetivas alterações.
 - (3) uma cópia do programa de auditoria da entidade, indicando as datas em que as auditorias foram efetuadas e quando são devidas;
 - (4) registos de supervisão contínua, incluindo todos os registos de auditoria, tal como previsto no ponto CAO.B.055;
 - (5) todas as constatações, ações necessárias para encerrar as conclusões e recomendações;
 - (6) cópias de toda a correspondência pertinente com a organização;
 - (7) pormenores sobre eventuais isenções em conformidade com o ponto CAO.B.035 e as medidas de execução;
 - (8) relatórios de outras autoridades competentes relacionados com a supervisão da entidade;
 - (9) o CAE e as suas emendas;
 - (10) cópias de quaisquer outros documentos aprovados diretamente pela autoridade competente.
- c) O período de conservação dos registos referidos na alínea b) deve ser, pelo menos, de 5 anos.
- d) Todos os registos devem ser facultados à autoridade competente de outro Estado-Membro ou à Agência, a pedido.

CAO.B.025 Intercâmbio mútuo de informações

- a) Sempre que necessário para o exercício das suas funções ao abrigo do presente regulamento, as autoridades competentes devem proceder ao intercâmbio de informações.
- b) Na eventualidade de uma potencial ameaça à segurança que envolva vários Estados-Membros, as autoridades competentes em causa devem prestar assistência mútua para a adoção das necessárias medidas de supervisão.

CAO.B.030 Responsabilidades

A autoridade competente deve proceder às inspeções e investigações necessárias para verificar e assegurar que as entidades pelas quais é responsável em conformidade com o ponto CAO.1 cumprem o prescrito na secção A do presente anexo.

CAO.B.035 Isenções

Sempre que um Estado-Membro conceder uma isenção dos requisitos do presente anexo em conformidade com o artigo 71.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, a autoridade competente procederá ao registo dessa isenção. Tal como previsto no ponto 6 da alínea b) do ponto CAO.B.020, esses registos devem ser conservados.

CAO.B.040 Requerimento

Quando a CAO possuir instalações em mais de um Estado-Membro, as inspeções e a supervisão contínua no âmbito da certificação devem ser efetuadas em conjunto com as autoridades competentes designadas pelos Estados-Membros em cujo território estão situadas as outras instalações.

CAO.B.045 Processo de certificação inicial

- a) Se se tiver estabelecido que a entidade cumpre os requisitos estabelecidos nas alíneas a) e b) do ponto A.035, a autoridade competente deverá notificar formalmente o requerente da aprovação do pessoal.
- b) A autoridade competente deve assegurar que os procedimentos especificados no CAE estão em conformidade com a secção A e que o administrador responsável assinou a declaração de compromisso referida no ponto 1 da alínea a) do ponto CAO.A.025.
- c) A autoridade competente deve verificar se a organização cumpre o disposto na secção A.
- d) A autoridade competente deve convocar uma reunião com o administrador responsável, pelo menos uma vez durante o inquérito, para aprovação, a fim de garantir que está plenamente ciente do significado da aprovação e da declaração referida no ponto 1 da alínea a) do ponto CAO.A.025.
- e) As constatações em conformidade com o ponto CAO.B.060 devem ser confirmadas por escrito à entidade requerente.
- g) Antes de emitir a certificação, a autoridade competente deverá encerrar todas as constatações efetuadas, após a adoção de medidas corretivas.
- h) Em derrogação ao disposto nas alíneas a) a g) do ponto CAO.B.50, no caso de entidades que solicitem uma certificação nos termos do presente anexo com base numa certificação emitida para uma entidade existente em conformidade com a subparte F ou com a subparte G do anexo I (parte M) ou com o anexo II (parte 145), em conformidade com o n.º 4 do artigo 4.º, a autoridade competente deve:
 - (1) emitir uma certificação em conformidade com o presente anexo, utilizando para o efeito o formulário 3-CAO da AESA, que consta do apêndice I do presente anexo;
 - (2) no prazo de 2 anos a contar da data em que emitiu a certificação referida no ponto 1, verificar se a organização em causa cumpre os requisitos do presente anexo para as prerrogativas que detém.

CAO.B.050 Emissão do certificado inicial

- a) Se a autoridade competente determinar que o requerente cumpre o disposto no ponto CAO.B.45, emitirá o certificado, utilizando o modelo 3-CAO da AESA que consta do apêndice I, e especificará os termos da certificação.
- b) A autoridade competente deve incluir o número de referência da CAO, tal como especificado no formulário 3-CAO da AESA, que consta do apêndice I.

CAO.B.055 Supervisão contínua

- a) A autoridade competente deve estabelecer e manter atualizado um programa de supervisão, especificando todas as CAO para as quais emitiu um certificado e as datas em que procedeu à sua auditoria ou em que está previsto proceder à sua auditoria.
- b) A autoridade competente deve auditar, durante períodos não superiores a 24 meses, cada uma das CAO para as quais emitiu uma certificação. Essas auditorias devem centrar-se, em especial, em quaisquer alterações na entidade que lhe tenham sido notificadas, em conformidade com o procedimento previsto na alínea b) do ponto CAO.A.105.
- c) Deve ser vistoriada uma amostra relevante da aeronave gerida pela CAO, se a entidade for certificada para o efeito, para cada período de 24 meses. A dimensão da amostra deve ser determinada pela autoridade competente em função dos resultados de auditorias prévias e anteriores inspeções ao produto.
- d) A autoridade competente deve confirmar à CAO, por escrito, a eventual conclusão dessas auditorias.
- e) A autoridade competente deve registar todas as constatações efetuadas durante essas auditorias, as ações necessárias para dar seguimento às constatações e às eventuais recomendações formuladas.
- f) A autoridade competente deve convocar, pelo menos uma vez para cada período de 24 meses, uma reunião com o administrador responsável da CAO.

CAO.B.060 Constatações

- a) Quando forem detetadas provas de não conformidade com os requisitos da parte CAO, durante as auditorias ou qualquer outro processo, a autoridade competente deverá tomar as seguintes ações:
 - (1) No caso de constatações de nível 1, a autoridade competente deve tomar medidas imediatas no sentido de revogar, limitar ou suspender, total ou parcialmente (em função da gravidade da constatação de nível 1), a certificação da CAO, até esta tomar as devidas medidas corretivas. e
 - (2) No caso de constatações de nível 2, a autoridade competente deve conceder um período de medidas corretivas não superior a 3 meses, adequado à natureza da constatação — em determinadas circunstâncias, no termo desse primeiro período e em função da natureza da constatação, a autoridade competente pode prorrogar este período de 3 meses, sob reserva de um plano de medidas corretivas satisfatório.
- b) Em caso de não cumprimento do prazo estabelecido pela autoridade competente, esta deve tomar medidas no sentido de suspender total ou parcialmente a certificação.

CAO.B.065 Alterações

- a) Ao receber um pedido de alteração em conformidade com a alínea a) do ponto CAO.A.105, a autoridade competente deve verificar a conformidade da entidade com os requisitos aplicáveis antes de aprovar essa alteração.
- b) A autoridade competente pode indicar as condições em que a CAO deve operar durante a alteração, salvo se a autoridade competente determinar que o certificado da organização deve ser suspenso devido à natureza ou ao âmbito das alterações.
- c) No caso de alterações que não exijam aprovação prévia, a autoridade competente deve avaliar, durante as atividades de supervisão, se a CAO cumpre o procedimento de controlo aprovado, previsto na alínea b) do ponto CAO.A.105, bem como os requisitos aplicáveis.

CAO.B.070 Suspensão, limitação e revogação

A autoridade competente deve:

- a) Suspender uma certificação com justa causa em caso de potencial ameaça à segurança; ou
 - b) Suspender, revogar ou limitar um título de certificação nos termos do ponto CAO.B.060.
-

Apêndice I

Certificado de entidade de aeronavegabilidade combinada (RAC) — Formulário 3-CAO da AESA

- (a) De acordo com a(s) classe(s) e a(s) categoria(s) de certificação estabelecidas(s) pela autoridade competente, o âmbito dos trabalhos especificado no CAE define os limites exatos da certificação. Por conseguinte, é essencial que a(s) classe(s) e a(s) categoria(s) de certificação sejam compatíveis com o âmbito de atuação das entidades.
- (b) A **categoria de uma aeronave** em função das prerrogativas de manutenção significa que a CAO pode realizar operações de manutenção em aeronaves e quaisquer componentes (incluindo motores), em conformidade com os dados de manutenção da aeronave ou, mediante autorização da autoridade competente, em conformidade com os dados de manutenção do componente, apenas enquanto esses componentes estiverem instalados na aeronave. Todavia, essa CAO **de certificação de aeronave** pode desmontar temporariamente o componente para manutenção, a fim de facilitar o acesso ao componente, salvo se da desmontagem decorrer a necessidade de manutenção adicional não abrangida pelos requisitos do ponto b). Esta operação será sujeita a um procedimento de controlo na CAE, a aprovar pela autoridade competente.
- (c) Uma **certificação de motor (turbina, pistão ou elétrico)** significa que a CAO pode efetuar a manutenção em motores e componentes de motor não instalados, em conformidade com os dados de manutenção do motor ou, se acordado pela autoridade competente, em conformidade com os dados de manutenção do componente, apenas enquanto esses componentes estiverem instalados no motor. Todavia, essa CAO **de certificação de motor** pode desmontar temporariamente o componente para manutenção, a fim de facilitar o acesso ao componente, salvo se da desmontagem decorrer a necessidade de manutenção adicional não abrangida pelas disposições da alínea c). A CAO **de certificação de motor** pode igualmente efetuar a manutenção num motor instalado durante a manutenção de base e de linha de acordo com um procedimento de controlo definido no CAE e aprovado pela autoridade competente.
- (d) Uma **certificação de componente (motores não completos)** significa que a CAO pode efetuar a manutenção de componentes não instalados (excluindo os motores completos) destinados a serem montados na aeronave ou no motor. Essa CAO pode também efetuar a manutenção de um componente instalado (excluindo os motores completos) durante a manutenção de base e de linha ou numa instalação de manutenção de motores de acordo com um procedimento de controlo definido no CAE e aprovado pela autoridade competente.
- (e) Uma **classificação de ensaio não destrutivo (END)** consiste numa categoria autónoma que não está necessariamente relacionada com uma aeronave, motor ou outro componente específico. A classificação de END só é necessária para uma CAO que realize END como tarefa especial para outra entidade. Uma CAO certificada que disponha de uma classificação de aeronaves, motores ou componentes pode proceder a END dos produtos objeto de manutenção de acordo com os procedimentos END previstos no CAE, sem que seja necessária uma classificação de END.

[ESTADO-MEMBRO (*)]

um Estado-Membro da União Europeia (**)

CERTIFICADO DE ENTIDADE DE AERONAVEGABILIDADE COMBINADA

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

Nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, e sob reserva das condições adiante especificadas, a [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO (*)] certifica que:

[NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

como entidade de aeronavegabilidade combinada em conformidade com a secção A do anexo V-D (parte CAO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014.

CONDIÇÕES:

- a) A presente certificação limita-se ao especificado nas condições de certificação que constam de anexo e na secção «Âmbito dos trabalhos» do manual aprovado de aeronavegabilidade combinada, tal como referido na secção A do anexo V-D (parte CAO) ao Regulamento (UE) n.º 1321/2014; e
- b) A presente certificação exige o cumprimento dos procedimentos especificados no manual aprovado de aeronavegabilidade combinada; e
- c) A presente certificação permanece válida enquanto a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente certificada cumprir o disposto no anexo V-D (parte CAO) do Regulamento (CE) n.º 1321/2014; e
- d) No caso de a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente contratar os serviços de uma ou várias entidades ao abrigo do seu sistema de qualidade, a presente certificação permanece válida desde que as entidades em questão satisfaçam as obrigações contratuais aplicáveis; e
- e) Sob reserva do cumprimento das condições acima enumeradas, a presente certificação permanece válida por um prazo ilimitado, exceto se tiver sido anteriormente denunciada, substituída, suspensa ou cancelada.

Data da emissão original do certificado de aprovação:

Data da presente revisão do certificado de aprovação:

Revisão n.º:

Assinatura:

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

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

(**) suprimir no caso dos Estados não-membros da UE ou da AESA

CONDIÇÕES DE CERTIFICAÇÃO DA ENTIDADE DE AERONAVEGABILIDADE COMBINADA

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

Organização: [NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

| CLASSE | CATEGORIA | PRIVILÉGIOS (***) |
|-------------------------------------|--|--|
| AERONAVE (**) | Aeronaves — diferentes das aeronaves a motor complexas (**) | <input type="checkbox"/> Manutenção <input type="checkbox"/> Gestão da aeronavegabilidade permanente <input type="checkbox"/> Avaliação da aeronavegabilidade <input type="checkbox"/> Licença de voo |
| | Aviões com massa máxima à decolagem (MTOM) de 2 730 kg (**) | <input type="checkbox"/> Manutenção <input type="checkbox"/> Gestão da aeronavegabilidade permanente <input type="checkbox"/> Avaliação da aeronavegabilidade <input type="checkbox"/> Licença de voo |
| | Helicópteros — diferentes das aeronaves a motor complexas (**) | <input type="checkbox"/> Manutenção <input type="checkbox"/> Gestão da aeronavegabilidade permanente <input type="checkbox"/> Avaliação da aeronavegabilidade <input type="checkbox"/> Licença de voo |
| | Helicópteros com MTOM igual ou superior a 1 200 kg, certificados até um máximo de 4 ocupantes (**) | <input type="checkbox"/> Manutenção <input type="checkbox"/> Gestão da aeronavegabilidade permanente <input type="checkbox"/> Avaliação da aeronavegabilidade <input type="checkbox"/> Licença de voo |
| | Dirigíveis (**) | <input type="checkbox"/> Manutenção <input type="checkbox"/> Gestão da aeronavegabilidade permanente <input type="checkbox"/> Avaliação da aeronavegabilidade <input type="checkbox"/> Licença de voo |
| | Balões (**) | <input type="checkbox"/> Manutenção <input type="checkbox"/> Gestão da aeronavegabilidade permanente <input type="checkbox"/> Avaliação da aeronavegabilidade <input type="checkbox"/> Licença de voo |
| | Planadores (**) | <input type="checkbox"/> Manutenção <input type="checkbox"/> Gestão da aeronavegabilidade permanente <input type="checkbox"/> Avaliação da aeronavegabilidade <input type="checkbox"/> Licença de voo |
| COMPONENTES (**) | Motores de turbina completos (**) | <input type="checkbox"/> Manutenção |
| | Motores de pistão completos (**) | |
| | Motores elétricos (**) | |
| | Componentes diferentes dos motores completos (**) | |
| SERVIÇOS ESPECIALIZADOS (**) | Ensaio não destrutivo (END) (**) | <input type="checkbox"/> END Especificar os métodos de ensaio não destrutivos |

LIMITAÇÕES

(a incluir apenas no caso de entidades certificadas para aviões, helicópteros ou motores completos, se tiverem apenas uma pessoa que planifica e executa todas as tarefas de manutenção)

São excluídas do âmbito dos trabalhos as seguintes operações de manutenção (**):

- manutenção em aviões equipados com um motor de turbina;
- manutenção em helicópteros equipados com motores de turbina ou com mais do que um motor de pistão; e
- manutenção em motores de pistão completos de 450 HP ou mais, bem como em motores de turbina completos.

Lista das entidades que operam no âmbito de um sistema de qualidade (***)

As presentes condições de certificação limitam-se aos produtos, peças, equipamentos e atividades especificados na secção «âmbito dos trabalhos» do manual da entidade certificada de aeronavegabilidade combinada.

Avaliação da aeronavegabilidade combinada:

Data de emissão original do manual:

Data da última revisão aprovada Revisão n.º:

Assinatura:

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

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

(**) Riscar, se a entidade não for certificada.

(***) Preencher conforme apropriado.

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/1384 DA COMISSÃO**de 24 de julho de 2019**

que altera os Regulamentos (UE) n.º 965/2012 e (UE) n.º 1321/2014 no que diz respeito à utilização das aeronaves que figuram no certificado de operador aéreo para operações não comerciais e operações especializadas, ao estabelecimento de requisitos operacionais para a realização de voos de verificação da manutenção e de regras em matéria de operações não comerciais com tripulação reduzida a bordo, bem como à introdução de atualizações de ordem redacional nos requisitos aplicáveis às operações aéreas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 17.º, n.º 1, e o artigo 31.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾ estabelece regras pormenorizadas para as operações de transporte aéreo comercial («CAT»), para as operações não comerciais de aeronaves a motor complexas e as aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas, para as operações comerciais especializadas e as operações não comerciais especializadas, bem como para determinadas operações comerciais especializadas de alto risco. Essas regras não têm em conta o facto de a mesma aeronave poder realizar vários tipos de operações durante a sua vida útil.
- (2) Por conseguinte, no que respeita à alteração da utilização das aeronaves das operações CAT em operações não comerciais ou operações especializadas, devem ser introduzidas novas regras com vista à utilização contínua dessas aeronaves. Essas regras devem ser suficientemente flexíveis para permitir a utilização da mesma aeronave por operadores que realizam operações não comerciais ou operações especializadas, sem retirar a aeronave do certificado de operador aéreo («COA»). Este novo quadro operacional deve igualmente assegurar uma aplicação harmoniosa e uma supervisão eficaz dessas operações sem comprometer a sua segurança.
- (3) Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012, a autoridade competente deve aprovar os diferentes procedimentos operacionais que o titular de um COA aplica às suas diversas operações não comerciais. Este requisito suscita uma desigualdade de tratamento entre os titulares de COA e os operadores não comerciais para o mesmo tipo de operações, pelo que deve ser suprimido, a fim de assegurar a coerência regulamentar.
- (4) Com base nas recomendações de segurança e nas reações dos Estados-Membros e das partes interessadas, incluindo as inspeções de normalização, a Comissão considera que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser atualizado de modo a refletir o estado da técnica e as melhores práticas no que diz respeito a vários requisitos em matéria de operações aéreas. Devem ser introduzidas alterações de ordem redacional para atualizar várias referências aos regulamentos revogados, nomeadamente aos Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão ⁽³⁾ e Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾. Além disso, há que introduzir aditamentos para clarificar várias disposições em vigor.

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, de 20 de novembro de 2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 315 de 28.11.2003, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

- (5) Ocorreram vários acidentes ou incidentes aéreos em voos efetuados com aeronaves que tinham acabado de ser sujeitas a manutenção incompleta ou inadequada ou em voos realizados para verificar se a manutenção da aeronave era adequada («voos de verificação de manutenção»). Tendo em conta o acidente com o Airbus A320-232, ocorrido em 27 de novembro de 2008 ao largo da costa de Canet-Plage (França), o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado para definir com exatidão a categoria de voos e, se for caso disso, fixar os requisitos mínimos para as tripulações de voo e os procedimentos a observar na preparação e na realização desses voos.
- (6) Além disso, devem ser introduzidos requisitos menos rigorosos para as operações não comerciais sem tripulação de cabina das aeronaves com uma configuração operacional máxima de lugares de passageiros (MOPSC) superior a 19 passageiros ou com um máximo de 19 passageiros, desde que sejam observadas determinadas condições. Os operadores apenas devem ser autorizados a aplicar esses requisitos menos rigorosos em conjunto com medidas adequadas que atenuem os riscos de tais operações.
- (7) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 estabelece que os operadores de transporte aéreo comercial devem informar os passageiros e fornecer-lhes um cartão de informação sobre segurança que inclua ilustrações sobre o funcionamento do equipamento e as saídas de emergência a utilizar pelos passageiros. O Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve incluir uma nova definição de saídas de emergência.
- (8) Por conseguinte, o anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.
- (9) Quando a utilização de uma aeronave sofre alterações, passando de operações de transporte aéreo comercial para operações não comerciais ou operações especializadas, a responsabilidade pela aeronavegabilidade permanente das aeronaves sujeitas a essa alteração deve continuar a incumbir ao titular do COA. Por conseguinte, os anexos I (parte M) e V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão ⁽⁵⁾ devem ser alterados em conformidade.
- (10) A Agência elaborou um projeto de regras de execução e apresentou-o à Comissão sob a forma de pareceres ⁽⁶⁾ em conformidade com os artigos 75.º e 76.º do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (11) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité a que se refere o artigo 127.º, do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações do Regulamento (UE) n.º 965/2012

O Regulamento (UE) n.º 965/2012 é alterado do seguinte modo:

1) No artigo 2.º, o ponto 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. “Operação especializada”, qualquer operação que não seja uma operação de transporte aéreo comercial em que a aeronave é utilizada para realizar atividades especializadas, nomeadamente ligadas à agricultura, construção, fotografia, reconhecimento aéreo, observação e patrulha ou publicidade aérea, ou voos de verificação de manutenção;»;

2) No artigo 6.º, n.º 3, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Voos de aviões ou helicópteros efetuados sem passageiros nem carga, para efeitos de renovação, reparação, verificações de manutenção, inspeção, entrega, exportação ou objetivos semelhantes, desde que a aeronave não figure num certificado de operador aéreo ou numa declaração.»;

⁽⁵⁾ Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

⁽⁶⁾ Parecer n.º 04/2017 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 29 de junho de 2017, com vista a um projeto de regulamento da Comissão relativo à revisão das regras sobre as operações aéreas e a aeronavegabilidade permanente e Parecer n.º 01/2017 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 7 de março de 2017, com vista a um projeto de regulamento da Comissão sobre a revisão das regras relativas às operações aéreas no que diz respeito aos voos de verificação no âmbito da manutenção.

3) É aditado o artigo 9.º-AA, com a seguinte redação:

«Artigo 9.º-AA

Requisitos aplicáveis à tripulação de voo no que se refere aos voos de verificação de manutenção

São atribuídos créditos ao piloto que tiver operado, antes de 20 de agosto de 2019, na qualidade de piloto-comandante num voo de verificação de manutenção, de acordo com a definição que consta da subsecção SPO.SPEC.MCF.100 do anexo VIII, considerado como um voo de verificação de manutenção de nível A, a fim de observar o prescrito no ponto SPO.SPEC.MCF.115 a).1. desse anexo. Nesse caso, o operador deve assegurar que o piloto-comandante é informado de quaisquer discrepâncias detetadas entre as práticas de funcionamento estabelecidas até 20 de agosto de 2019 e as obrigações previstas nas secções 5 e 6 da subparte E do anexo VII do presente regulamento, incluindo as decorrentes dos procedimentos conexos estabelecidos pelo operador.»;

4) Os anexos I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII são alterados em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 2.º

Alterações do Regulamento (UE) n.º 1321/2014

Os anexos I (parte M) e V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 são alterados em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 3.º

Entrada em vigor e aplicação

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

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

Feito em Bruxelas, em 24 de julho de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

Os anexos I, II, III, IV, VII e VIII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I (parte DEF) é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 17) passa a ter a seguinte redação:

«17) “Helicóptero da categoria A”, um helicóptero multimotor com as características de isolamento dos motores e dos sistemas definidas nas especificações de certificação aplicáveis e capacidade para realizar operações com base em dados de descolagem e de aterragem estabelecidos de acordo com um conceito de falha do motor crítico que garante uma área de superfície designada adequada e uma capacidade de desempenho adequada para prosseguir um voo seguro ou efetuar uma descolagem interrompida em segurança, em caso de falha de motor;»;

b) É aditado um ponto 45.A com a seguinte redação:

«45.A “Saída de emergência”, um ponto de saída de emergência da aeronave, que permite a máxima oportunidade de evacuação da cabina de passageiros e de pilotagem num período de tempo adequado, e que inclui uma porta a nível do pavimento, uma saída pelas janelas ou outro tipo de saída como, por exemplo, a portinhola na cabina de pilotagem e a saída pelo cone da cauda;»;

c) É aditado um ponto 48.A com a seguinte redação:

«48.A “Tripulante de voo”, tripulante titular de uma licença, encarregado de funções essenciais à operação de uma aeronave durante um período de serviço de voo;»;

d) É aditado um ponto 49.A com a seguinte redação:

«49.A “Oficial de operações de voo” ou “despachante de voo”, uma pessoa designada pelo operador para exercer o controlo e a supervisão das operações de voo, com as qualificações adequadas, que apoie, comunique e/ou assista o piloto-comandante na execução segura do voo;»;

e) É aditado um ponto 76.A com a seguinte redação:

«76.A “Voo de verificação de manutenção (“MCF)”, um voo de uma aeronave com um certificado de aeronavegabilidade ou com uma licença de voo, efetuado para efeitos de deteção de deficiências ou para verificar o funcionamento de um ou mais sistemas, peças ou equipamentos após manutenção, se o funcionamento dos sistemas, peças ou equipamentos não puder ser estabelecido durante os controlos no solo, realizado em qualquer das seguintes situações:

a) tal como exigido pelo manual de manutenção da aeronave (“AMM”) ou quaisquer outros dados de manutenção emitidos pelo titular da certificação de projeto responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave;

b) após a manutenção, tal como exigido pelo operador ou proposto pela entidade responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave;

c) tal como requerido pela entidade de manutenção para efeitos de controlo de uma retificação de deficiências bem sucedida;

d) com a finalidade de contribuir para a deteção ou a resolução de avarias;»;

f) São inseridos os seguintes pontos 95.A e 95.B:

«95.A “Sistema de dispositivos de transporte de pessoal (“PCDS)”, um sistema que inclui um ou mais dispositivos montados num guincho ou gancho de carga ou numa aeronave de asas rotativas durante operações de carga externa humana (“HEC”) ou operações de helicóptero com guincho (“HHO”). Esses dispositivos têm a capacidade estrutural e as características necessárias para transportar os ocupantes no exterior do helicóptero, por exemplo, com arnês de segurança, com ou sem libertação rápida e estropo com um conector, um cesto rígido ou uma gaiola;

- 95.B “Sistema de dispositivo simples de transporte de pessoal (‘PCDS’ simples)”, um PCDS que cumpre as seguintes condições:
- Satisfaz uma norma harmonizada ao abrigo do Regulamento (UE) 2016/425 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) ou da Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (**);
 - Foi concebido para alojar uma única pessoa (por exemplo, um operador de guincho ou gancho, um técnico especializado ou um fotógrafo) no interior da cabina, ou duas pessoas, no máximo, no exterior da cabina;
 - Não se trata de uma estrutura rígida, como uma gaiola, uma plataforma ou um cesto;

(*) Regulamento (UE) 2016/425 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, relativo aos equipamentos de proteção individual e que revoga a Diretiva 89/686/CEE do Conselho (JO L 81 de 31.3.2016, p. 51).

(**) Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas, e que altera a Diretiva 95/16/CE (JO L 157 de 9.6.2006, p. 24).»;

g) É aditado um ponto 103.B:

«103.B “Regras do ar”, as regras estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão (*);

(*) Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1).»;

2) O anexo II (parte ARO) é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção ARO.GEN.120 é alterada do seguinte modo:

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

«a) A Agência elabora os meios de conformidade aceitáveis (“AMC”) que podem ser utilizados para estabelecer a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os seus atos delegados e de execução.

b) É permitido utilizar meios de conformidade alternativos para estabelecer a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os seus atos delegados e de execução.

c) A autoridade competente deve estabelecer um sistema para avaliar, de uma forma coerente, se os meios de conformidade alternativos utilizados, quer por ela própria quer pelas organizações e pessoas sob a sua supervisão cumprem o Regulamento (CE) n.º 2018/1139 e os seus atos delegados e de execução. Esse sistema deve incluir procedimentos de limitação, revogação ou alteração dos meios de conformidade alternativos aprovados, se a autoridade competente tiver demonstrado que esses meios de conformidade alternativos não estão em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os atos delegados e de execução adotados com base no mesmo.»;

ii) No terceiro parágrafo da alínea d), o ponto (3) é suprimido;

b) Na subsecção ARO.GEN.135, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), a autoridade competente deve implantar um sistema de recolha, análise e divulgação adequadas das informações de segurança.

(*) Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18).»;

c) Na subsecção ARO.GEN.300, alínea a), o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:

«2) O cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis às organizações por ela certificadas, às operações especializadas por ela autorizadas e às organizações das quais recebeu uma declaração;»;

- d) Na subsecção ARO.GEN.350, alínea d), o ponto 4) passa a ter a seguinte redação:
- «4) A autoridade competente mantém um registo de todas as constatações que tenha emitido ou que lhe tenham sido comunicadas em conformidade com a alínea e) e, conforme aplicável, das medidas de fiscalização que tenha aplicado, bem como de todas as medidas corretivas aplicadas e das respetivas datas de conclusão.»;
- e) A subsecção ARO.OPS.110 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) A subsecção ORO.AOC.110, alínea e), no caso da cedência em locação sem tripulação de uma aeronave a qualquer operador, exceto nos casos especificados na subsecção ORO.GEN.310 do anexo III;»;
- ii) a alínea b) é alterada do seguinte modo:
- O ponto 2) passa a ter a seguinte redação:
- «2) O locador for objeto de uma proibição de operação, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (*);
- (*) Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE (JO L 344 de 27.12.2005, p. 15);
- É aditado o ponto 3), com a seguinte redação:
- «3) A aprovação emitida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão (*) foi suspensa, revogada ou devolvida.
- (*) Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 133 de 6.5.2014, p. 12).»;
- iii) Na alínea a), os pontos 1) e 2) passam a ter a seguinte redação:
- «1) A coordenação adequada com a autoridade competente responsável pela supervisão contínua da aeronave, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão (*), ou pelas operações da aeronave, caso se trate de entidades diferentes;
- 2) A aeronave é retirada em tempo útil do COA do operador, com exceção dos casos especificados na subsecção ORO.GEN.310 do anexo III.
- (*) Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).»;
- f) Na subsecção ARO.OPS.150, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Se estiver satisfeita com a avaliação dos riscos e com os SOP, a autoridade competente de que depende o operador deve emitir a aprovação em conformidade com disposto no apêndice IV. A aprovação pode ter um prazo limitado ou ilimitado. Deve indicar em que condições um operador é autorizado a realizar uma ou mais operações comerciais especializadas de alto risco.»;
- g) Na subsecção ARO.OPS.200, alínea b), o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:
- «2) Da lista de aprovações específicas, conforme estabelecido no apêndice III, para as operações não comerciais e para as operações especializadas.»;
- h) Na subsecção ARO.RAMP.105, alínea b), o ponto 5) passa a ter a seguinte redação:
- «5) As aeronaves utilizadas por um operador de um país terceiro que realiza pela primeira vez operações com destino ao território abrangido pelas disposições do Tratado, nesse território ou com partida do mesmo, ou cuja aprovação, emitida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 452/2014, seja objeto de restrições ou restabelecida após suspensão ou cancelamento.»;

- i) Na subsecção ARO.RAMP.115, alínea b), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) Manter válidas as qualificações mediante a participação em ações de formação periódica e a realização de, no mínimo, 12 inspeções por ano civil.»;
- j) A subsecção ARO.RAMP.125 é alterada do seguinte modo:
- i) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) As inspeções na plataforma de estacionamento devem ser realizadas de forma harmonizada»;
- ii) a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Concluída a inspeção na plataforma de estacionamento, o piloto-comandante ou, na sua ausência, qualquer outro membro da tripulação de voo ou um representante do operador deve ser informado dos resultados da inspeção.»;
- k) Na subsecção ARO.RAMP.140, alínea d), o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:
- «2) Da obtenção de uma licença de voo em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, no caso das aeronaves matriculadas num Estado-Membro»;
- l) Na subsecção ARO.RAMP.150, alínea a), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
- «1) Das informações referidas na secção ARO.RAMP.145.»;
- m) Os apêndices I a IV passam a ter a seguinte redação:

«Apêndice I

| CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (Plano de certificação de operadores aéreos) | | |
|--|--|--|
| Tipos de operação: Transporte aéreo comercial (CAT) <input type="checkbox"/> Passageiros; <input type="checkbox"/> Carga; <input type="checkbox"/> Outros ⁽¹⁾ : _____ | | |
| (4) | Estado do operador ⁽²⁾ | (5) |
| | Autoridade emissora ⁽³⁾ | |
| COA # ⁽⁶⁾ : | Nome do operador ⁽⁷⁾ : | Pontos de contacto operacionais: ⁽⁹⁾ os dados de contacto dos gestores operacionais constam de _____ ⁽¹²⁾ . |
| | Designação comercial ⁽⁸⁾ : | |
| | Endereço do operador ⁽¹⁰⁾ : | |
| | Telefone ⁽¹¹⁾ : | |
| | Fax: | |
| | Correio eletrónico: | |
| Este certificado atesta que _____ ⁽¹³⁾ está autorizado(a) a realizar operações aéreas comerciais, conforme definido nas especificações operacionais em anexo, em conformidade com o manual de operações, anexo V, do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os seus atos delegados e de execução. | | |
| Data de emissão ⁽¹⁴⁾ : | Nome e assinatura ⁽¹⁵⁾ : | |
| | Título: | |
| ⁽¹⁾ Indicar o tipo de transporte. ⁽²⁾ Substituído pelo nome do Estado do operador. ⁽³⁾ Substituído pela identificação da autoridade competente que emitiu o certificado. ⁽⁴⁾ A preencher pela autoridade competente. ⁽⁵⁾ A preencher pela autoridade competente. ⁽⁶⁾ Referência da aprovação, conforme emitida pela autoridade competente. ⁽⁷⁾ Substituído pelo nome de registo do operador. ⁽⁸⁾ Designação comercial do operador, caso seja diferente. Inserir "Dba" (Doing business as — "exercendo a sua atividade como") antes da designação comercial. | | |

| | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|------|------|
| Especificações de navegação para operações PBN complexas ⁽¹⁶⁾ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | (17) |
| Especificações de desempenho mínimo de navegação | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Operações de aviões monomotor de turbina em voos noturnos ou em IMC (SET-IMC) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (18) | |
| Operações de helicóptero com recurso a sistemas de visão noturna | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Operações de helicóptero com guincho | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Operações de helicóptero para serviços de emergência médica | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Operações de helicópteros no mar | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Formação dos membros da tripulação de cabina ⁽¹⁹⁾ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Emissão de certificação CC ⁽²⁰⁾ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Utilização de aplicações EFB de tipo B | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (21) | |
| Aeronavegabilidade permanente | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (22) | |
| Outros ⁽²³⁾ | | | | |

(1) Números de telefone e fax da autoridade competente, incluindo o indicativo de país. Endereço de correio eletrónico, caso exista.

(2) Número de certificado de operador aéreo (COA) que lhe está associado.

(3) Nome de registo e designação comercial do operador, se forem diferentes. Inserir "DbA" ("exercendo a sua atividade como") antes da designação comercial.

(4) Data de emissão das especificações operacionais (dd-mm-aaaa) e assinatura do representante da autoridade competente.

(5) Designação ICAO da marca, modelo e série, ou séries de referência da aeronave, se tiver sido designada uma série (por exemplo, Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).

(6) Os números de matrícula constam das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações. Se as aprovações específicas não se aplicarem todas ao modelo de aeronave, os números de matrícula da aeronave podem ser inseridos na coluna "observações" da aprovação específica correspondente.

(7) Outro tipo de transporte a especificar (por exemplo, serviço de emergência médica).

(8) Área(s) geográfica(s) de operação autorizada (por coordenadas geográficas ou rotas específicas, região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).

(9) Limitações especiais aplicáveis (por exemplo, apenas VFR, apenas operações diurnas, etc.).

(10) Utilizar esta coluna para indicar os critérios mais permissivos para cada aprovação ou o tipo de aprovação (incluindo os critérios adequados).

(11) Categoria de aproximação de precisão aplicável: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ou CAT IIIC. Indicar o valor mínimo de alcance visual de pista (RVR) em metros e a altura de decisão (DH) em pés. Inserir uma linha para cada categoria de aproximação.

(12) RVR mínimo de descolagem aprovado, em metros. Se tiverem sido concedidas várias aprovações, utilizar uma linha para cada aprovação.

(13) A caixa "Não Aplicável" (N/A) só pode ser assinalada se o teto máximo da aeronave for inferior a FL290.

(14) Atualmente, as operações prolongadas (ETOPS) aplicam-se apenas a aeronaves bimotor. Por conseguinte, a caixa "Não aplicável" (N/A) só pode ser assinalada se o modelo de aeronave tiver mais ou menos de dois motores.

(15) Pode também ser indicada a distância-limiar (em milhas náuticas), bem como o tipo de motor.

- (16) Navegação baseada no desempenho (PBN): usar uma linha para cada aprovação PBN específica complexa (por exemplo, aproximações RNP AR APCH), com as limitações adequadas enumeradas nas colunas “Especificações” e/ou “Observações”. As aprovações específicas dos procedimentos para procedimentos RNP AR APCH específicos podem constar das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações.
- (17) Indicar se a aprovação específica está limitada a determinados fins de pista e/ou aeródromos.
- (18) Indicar a combinação específica de célula ou motor.
- (19) Autorização para ministrar o curso de formação e realizar o exame a preencher pelos requerentes de certificados de tripulação de cabina, conforme especificado no anexo V (parte CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
- (20) Autorização para emitir certificados de tripulação de cabina, conforme especificado no anexo V (Parte-CC) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
- (21) Inserção da lista de aplicações EFB do tipo B juntamente com a referência do equipamento EFB (para EFB portáteis). Essa lista deve constar das especificações operacionais ou do manual de operações. No último caso, as especificações operacionais conexas devem remeter para a página correspondente do manual de operações.
- (22) Nome da pessoa/organização responsável por assegurar que a aeronavegabilidade permanente é gerida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
- (23) Esta casa pode ser usada para introduzir outras aprovações ou dados, usando uma linha (ou bloco de várias linhas) por aprovação (por exemplo, operações de aterragem curta, operações de aproximação a pique, operações com helicóptero com destino ou origem num local de interesse público, operações com helicóptero num ambiente hostil fora de uma área congestionada, operações com helicópteros sem garantia de segurança em caso de aterragem forçada, operações com ângulos de inclinação lateral superiores, distância máxima até um aeródromo adequado para aviões bimotor sem aprovação ETOPS).

Formulário 139 da AESA — versão 5

Apêndice III

Lista de aprovações específicas

Operações não comerciais

Operações especializadas

(sujeitas às condições especificadas na aprovação e constantes do manual de operações ou do manual de operações do piloto)

| | | |
|--|-------------------|-------------|
| Autoridade emissora (1): | | |
| Lista de aprovações específicas # (2): | | |
| Nome do operador: | | |
| Data (3): | | |
| Assinatura: | | |
| Modelo e matrícula da aeronave (4): | | |
| Tipos de operações especializadas (SPO), quando aplicável: <input type="checkbox"/> (5) ... | | |
| Aprovações específicas (6): | Especificação (7) | Observações |
| ... | | |
| ... | | |

| | | |
|--|--|--|
| ... | | |
| ... | | |
| <p>(1) Nome e dados de contacto.</p> <p>(2) Número associado.</p> <p>(3) Data das aprovações específicas (dd-mm-aaaa) e assinatura do representante da autoridade competente.</p> <p>(4) Designação CAST (Equipa de Segurança da Aviação Comercial)/OACI da marca, modelo e série, ou série de referência da aeronave, caso tenha sido designada uma série (ex., Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). A taxonomia CAST/OACI encontra-se disponível no seguinte endereço: http://www.intlaviationstandards.org/ As matrículas devem ser incluídas na lista de aprovações específicas ou no manual de operações. Neste último caso, a lista de aprovações específicas deve remeter para a página correspondente do manual de operações.</p> <p>(5) Especificar o tipo de operação, por exemplo, agricultura, construção, fotografia, vigilância, observação e patrulhamento, publicidade aérea, voos de verificação da manutenção.</p> <p>(6) Lista de todas as operações aprovadas, por exemplo, transporte de mercadorias perigosas, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.</p> <p>(7) Lista dos critérios mais permissivos para cada aprovação, por exemplo, a altura de decisão e o RVR mínimo para a CAT II.</p> | | |

Formulário 140 da AESA — Versão 2

Apêndice IV

| AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÕES COMERCIAIS ESPECIALIZADAS DE ALTO RISCO | |
|--|--|
| Autoridade emissora: ⁽¹⁾ Autorização n.º: ⁽²⁾ | |
| Nome do operador: ⁽³⁾ Endereço do operador: ⁽⁴⁾ Telefone: ⁽⁵⁾ Fax: Correio eletrónico: | |
| Modelo e matrícula da aeronave: ⁽⁶⁾ | |
| Operação especializada autorizada: ⁽⁷⁾ | |
| Área ou local de operação autorizados: ⁽⁸⁾ | |
| Limitações especiais: ⁽⁹⁾ | |
| Confirma-se que _____ está autorizado a realizar operações comerciais especializadas de alto risco nos termos da presente autorização, dos procedimentos operacionais normalizados do operador, do anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos seus atos delegados e de execução. | |
| Data de emissão ⁽¹⁰⁾ : | Nome e assinatura ⁽¹¹⁾ : Título: |
| <p>(1) Nome e dados de contacto da autoridade competente.</p> <p>(2) Número de autorização associado.</p> <p>(3) Nome de registo e designação comercial do operador, se forem diferentes. Inserir "Dbá" ("exercendo a sua atividade como") antes da designação comercial.</p> <p>(4) Endereço do estabelecimento principal do operador.</p> <p>(5) Números de telefone e fax (incluindo o indicativo do país) do estabelecimento principal do operador. Endereço de correio eletrónico, caso exista.</p> | |

- (⁶) Designação CAST (Equipa de Segurança da Aviação Comercial)/OACI da marca, modelo e série, ou série de referência da aeronave, caso tenha sido designada uma série (ex., Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). A taxonomia CAST/OACI encontra-se disponível no seguinte endereço: <http://www.intlaviationstandards.org>. As matrículas devem ser incluídas na lista de aprovações específicas ou no manual de operações. Neste último caso, a lista de aprovações específicas deve remeter para a página correspondente do manual de operações.
- (⁷) Especificar o tipo de operação, por exemplo, agricultura, construção, fotografia, vigilância, observação e patrulhamento, publicidade aérea, voos de verificação da manutenção.
- (⁸) Área(s) geográfica(s) ou local(ais) de operação autorizados (por coordenadas geográficas ou região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).
- (⁹) Limitações especiais aplicáveis (por exemplo, apenas VFR, apenas operações diurnas, etc.).
- (¹⁰) Data da autorização (dd/mm/aaaa).
- (¹¹) Título, nome e assinatura do representante da autoridade competente. A autorização pode também ter apostado um carimbo oficial.

Formulário 151 da AESA — Versão 2»;

n) Os apêndices V e VI são suprimidos.

3) O anexo III (parte ORO) é alterado do seguinte modo:

a) Na subsecção ORO.GEN.110, a alínea h) passa a ter a seguinte redação:

«h) O operador deve estabelecer listas de verificação para cada tipo de aeronave, que devem ser utilizadas pelos membros da tripulação em todas as fases do voo sob condições normais, anormais ou de emergência, de modo a garantir o cumprimento dos procedimentos operacionais constantes do manual de operações. A criação e a utilização das listas de verificação devem respeitar os princípios inerentes aos fatores humanos e ter em conta a documentação pertinente mais recente publicada pelo fabricante da aeronave.»;

b) Na subsecção ORO.GEN.135, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) O certificado do operador permanece válido nas seguintes condições:

- 1) O operador deve cumprir os requisitos pertinentes estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos seus atos delegados e de execução, tendo em conta as disposições relativas ao tratamento das constatações especificadas na subsecção ORO.GEN.150 do presente anexo;
- 2) A autoridade competente deve ter acesso às instalações do operador, conforme definido na subsecção ORO.GEN.140 do presente anexo, com vista a determinar o cumprimento permanente dos requisitos pertinentes previstos no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos seus atos delegados e de execução;
- 3) O certificado não deve ser objeto de renúncia ou cancelamento.»;

c) Na subsecção ORO.GEN.140, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Para efeitos do controlo do cumprimento dos requisitos pertinentes do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos seus atos delegados e de execução, o operador deve facultar o acesso, a qualquer momento, às suas instalações, aeronaves, documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material pertinente para as suas atividades sujeitas a certificação, ou a autorização SPO ou a declaração, quer se trate de atividades contratadas ou não, a qualquer pessoa autorizada pela:

- 1) Autoridade competente, conforme previsto na secção ORO.GEN.105 do anexo III do presente regulamento;
- 2) Autoridade que age ao abrigo do disposto nas secções ARO.GEN.300, alíneas d) e e), ou na subparte RAMP do anexo II do presente regulamento.»;

- d) A subsecção ORO.GEN.160 é alterada do seguinte modo:
- i) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) O operador comunica à autoridade competente e a qualquer outra organização que o Estado do operador considere dever ser informada, todos os acidentes, incidentes graves e ocorrências, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) e no Regulamento (UE) n.º 376/2014.
- (*) Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35).»;
- ii) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010 e no Regulamento (UE) n.º 376/2014, os relatórios referidos nas alíneas a) e b) devem ser elaborados na forma e do modo estabelecidos pela autoridade competente e incluir todas as informações pertinentes sobre situações que sejam do conhecimento do operador.»;
- e) Na subsecção ORO.GEN.205, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Quando da contratação ou aquisição de qualquer serviço ou produto no âmbito da sua atividade, o operador deve assegurar o cumprimento dos requisitos seguintes:
- 1) Os serviços ou produtos contratados ou comprados cumprem os requisitos aplicáveis;
 - 2) O sistema de gestão do operador têm em conta os perigos para a segurança da aviação associados aos serviços ou produtos contratados ou comprados.»;
- f) Na subparte GEN, é aditada a seguinte secção 3:

«Secção 3

Requisitos organizacionais adicionais

ORO.GEN.310 Utilização de aeronaves que figuram num COA para operações não comerciais e operações especializadas

- a) As aeronaves que figuram no COA de um operador podem continuar a constar do COA se forem operadas numa das seguintes situações:
- 1) Pelo próprio titular do COA, para operações especializadas em conformidade com o anexo VIII (parte SPO);
 - 2) Por outros operadores, para operações não comerciais com aeronaves a motor ou para operações especializadas realizadas em conformidade com o anexo VI (parte NCC), com o anexo VII (parte NCO) ou com o anexo VIII (parte SPO), desde que a aeronave seja utilizada por um período contínuo não superior a 30 dias.
- b) Quando a aeronave for utilizada em conformidade com a alínea a)2., o titular do COA que fornece a aeronave e o operador que a utiliza devem estabelecer um procedimento:
- 1) Que identifique claramente o operador responsável pelo controlo operacional de cada voo e que descreva a forma como o controlo operacional é transferido entre ambos;
 - 2) Que descreva o processo de transferência da aeronave para o titular do COA.

Esse procedimento deve ser incluído no manual de operações de cada operador ou num contrato celebrado entre o titular do COA e o operador que utiliza a aeronave em conformidade com a alínea a)2. O titular do COA deve estabelecer um modelo desse contrato. A subsecção ORO.GEN.220 é aplicável aos registos desses contratos.

O titular do COA e o operador que utiliza a aeronave em conformidade com a alínea a)2. devem assegurar que o processo é comunicado ao pessoal competente.

- c) O titular do COA deve apresentar à autoridade competente o procedimento referido na alínea b) para aprovação prévia.

O titular do COA deve chegar a acordo com a autoridade competente sobre os meios e a frequência da prestação de informações sobre as transferências de controlo operacional nos termos da subsecção ORO.GEN.130, alínea c).

- d) A aeronavegabilidade permanente da aeronave utilizada em conformidade com a alínea a) deve ser gerida pela entidade responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave incluída no COA, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014.

- e) O titular do COA que fornece a aeronave em conformidade com a alínea a) deve:

- 1) Indicar no seu manual de operações a matrícula da aeronave fornecida e o tipo de operações efetuadas com essa aeronave;
- 2) Manter-se informado em todas as circunstâncias e manter um registo de cada operador que detenha o controlo operacional da aeronave num determinado momento até que a aeronave seja devolvida ao titular do COA;
- 3) Assegurar que as medidas de identificação e avaliação do perigo, bem como as medidas de atenuação dos riscos abrangem todas as operações conduzidas com essas aeronaves.

- f) No que respeita às operações no âmbito do anexo VI (parte NCC) e do anexo VIII (parte SPO), o operador que utiliza a aeronave em conformidade com a alínea a) deve assegurar:

- 1) Que todos os voos efetuados sob o seu controlo operacional sejam registados na caderneta técnica da aeronave;
- 2) Que não se efetuem quaisquer alterações nos sistemas ou na configuração da aeronave;
- 3) Que qualquer anomalia ou avaria técnica que ocorra enquanto a aeronave estiver sob o seu controlo operacional seja notificada à CAMO do titular do COA;
- 4) Que o titular do COA receba uma cópia de qualquer notificação de ocorrências relacionada com os voos efetuados pela aeronave em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 e com o Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 da Comissão (*).

(*) Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 da Comissão, de 29 de junho de 2015, que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 163 de 30.6.2015, p. 1).»;

- g) Na subsecção ORO.AOC.110, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«Tomada em locação com tripulação (“Wet lease-in”)

- c) O requerente de uma aprovação para tomada em locação de uma aeronave com tripulação, de um operador de um país terceiro, deve demonstrar à autoridade competente que:

- 1) O operador do país terceiro é titular de um COA válido emitido nos termos do anexo 6 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional;
- 2) As normas de segurança do operador do país terceiro no que respeita à aeronavegabilidade permanente e às operações aéreas são equivalentes aos requisitos aplicáveis estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 1321/2014 e pelo presente regulamento; e
- 3) A aeronave dispõe de um CofA normalizado, emitido em conformidade com o anexo 8 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.»;

- h) A subsecção ORO.AOC.125 passa a ter a seguinte redação:

«ORAOC.125 Operações não comerciais de aeronaves enumeradas nas AOC pelo titular de um COA

- a) Os titulares de COA podem realizar operações não comerciais em conformidade com o anexo VI (parte NCC) ou com o anexo VII (parte NCO) com aeronaves que constem das especificações de operação do respetivo COA ou do respetivo manual de operações, desde que descrevam detalhadamente as referidas operações no manual de operações, e incluam:

- 1) A definição dos requisitos aplicáveis;

- 2) A identificação clara das eventuais diferenças entre os procedimentos operacionais utilizados nas operações CAT e nas operações não comerciais;
 - 3) A forma de garantir que todo o pessoal envolvido nas operações está plenamente familiarizado com os procedimentos associados.
- b) Os titulares de COA devem cumprir os seguintes requisitos:
- 1) O anexo VIII (parte SPO) quando efetuam voos de verificação da manutenção com aeronaves a motor complexas;
 - 2) O anexo VII (parte NCO) quando efetuam voos de verificação da manutenção com aeronaves a motor complexas.
- c) Os titulares de COA que realizam as operações a que se referem as alíneas a) e b) não são obrigados a apresentar uma declaração em conformidade com o disposto no presente anexo.
- d) Os titulares de COA devem especificar o tipo de voo, constante do manual de operações, nos documentos relativos ao voo (plano de voo operacional, folha de carga e outros documentos equivalentes).»;
- i) Na subsecção ORO.AOC.135, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Nos termos da subsecção ORO.GEN.210, alínea b), o operador deve nomear as pessoas responsáveis pela gestão e supervisão das seguintes áreas:
- 1) Operações de voo;
 - 2) Formação dos membros da tripulação;
 - 3) Operações no solo;
 - 4) Aeronavegabilidade permanente ou contrato de gestão da aeronavegabilidade permanente, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014, consoante o caso.»;
- j) Na subsecção ORO.SPO.100, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Os operadores comerciais especializados devem obter aprovação prévia da autoridade competente e satisfazer as condições abaixo indicadas:
- 1) Tomada em locação com tripulação de uma aeronave de um operador de um país terceiro:
 - i) as normas de segurança do operador de um país terceiro no que respeita à aeronavegabilidade permanente e às operações aéreas são equivalentes aos requisitos aplicáveis estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 1321/2014 (*) e pelo presente regulamento;
 - ii) a aeronave dispõe de um operador de um país terceiro é titular de um CofA normalizado, emitido em conformidade com o anexo 8 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional;
 - iii) o período da tomada em locação com tripulação não excede sete meses em qualquer período de 12 meses consecutivos;
 - 2) Tomada em locação sem tripulação de uma aeronave matriculada num país terceiro:
 - i) foi identificada uma necessidade operacional que não pode ser satisfeita através da locação de uma aeronave registada na União;
 - ii) o período da locação sem tripulação não excede sete meses em qualquer período de 12 meses consecutivos;
 - iii) as normas de segurança da aeronave do país terceiro no que respeita à aeronavegabilidade permanente são equivalentes aos requisitos aplicáveis estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 1321/2014;
 - iv) a aeronave está equipada em conformidade com o anexo VIII [parte SPO].

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

- k) A subsecção ORO.CC.100 passa a ter a seguinte redação:

«ORO.CC.100 Número e composição da tripulação de cabina

- a) no caso das operações de aeronaves com uma MOPSC superior a 19 lugares em que é realizado o transporte de um ou mais passageiros, deve ser designado pelo menos um tripulante de cabina.

- b) Para efeitos do disposto na alínea a), o número mínimo de membros da tripulação de cabina deve ser o maior dos seguintes:
- 1) O número de tripulantes de cabina estabelecido durante o processo de certificação da aeronave em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis para a configuração da cabina da aeronave usada pelo operador;
 - 2) Se o número previsto no ponto 1) não tiver sido definido, o número de membros da tripulação de cabina estabelecido no decurso do processo de certificação da aeronave para a configuração máxima aprovada de lugares de passageiros menos 1, por cada múltiplo inteiro de 50 lugares de passageiros da configuração de cabina da aeronave usada pelo operador abaixo da capacidade máxima de lugares aprovada;
 - 3) Um tripulante de cabina para cada 50, ou fração de 50, lugares de passageiros instalados no mesmo nível da aeronave a ser operada;
- c) No caso das operações para as quais é destacado mais de um tripulante de cabina, o operador deve nomear um responsável perante o piloto-comandante/comandante.
- d) Em derrogação da alínea a), as operações não comerciais com aeronaves com uma MOPSC superior a 19 lugares podem ser realizadas sem um membro de tripulação de cabina, sob reserva de aprovação prévia pela autoridade competente. Para obter a aprovação, o operador deve assegurar que se encontram preenchidas todas as seguintes condições:
- 1) Há, no máximo, 19 passageiros a bordo;
 - 2) O operador desenvolveu procedimentos para essa operação.»
- l) A subsecção ORO.CC.205 passa a ter a seguinte redação:

«ORO.CC.205 Redução do número de membros da tripulação de cabina durante as operações no solo e em circunstâncias imprevistas

- a) Sempre que haja passageiros a bordo de uma aeronave, deve estar presente no compartimento de passageiros o número mínimo de tripulantes de cabina prontos a agir previsto na secção ORO.CC.100;
- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), o número mínimo de tripulantes de cabina pode ser inferior num dos seguintes casos:
- 1) Durante as operações normais da aeronave no solo, sem que esteja em curso qualquer operação de reabastecimento/extração de combustível, num local de estacionamento; ou
 - 2) Em circunstâncias imprevistas, se o número de passageiros transportado no voo for reduzido. Nesse caso, uma vez concluído o voo, deve ser apresentado um relatório à autoridade competente;
 - 3) Para permitir um período de repouso durante a fase de cruzeiro, quer em conformidade com a subsecção ORO.FTL.205, alínea e), ou como medida de atenuação da fadiga aplicada pelo operador.
- c) Para efeitos das alíneas b).1) e b).2), o manual de operações deve estabelecer procedimentos que satisfaçam as seguintes condições:
- 1) É garantido um nível de segurança equivalente com um número reduzido de tripulantes de cabina, em especial no que respeita à evacuação dos passageiros;
 - 2) A tripulação de cabina reduzida inclui um chefe de cabina, conforme especificado na secção ORO.CC.200;
 - 3) É obrigatório, pelo menos, um tripulante de cabina para cada 50, ou fração de 50, passageiros presentes no mesmo nível da aeronave;
 - 4) No caso das operações normais no solo realizadas com aeronaves que exigem mais do que um tripulante de cabina, o número definido nos termos do ponto 3), deve ser aumentado até incluir um tripulante de cabina por cada par de saídas de emergência no nível principal.
- d) Para efeitos da alínea b).3), o operador deve:
- 1) Proceder a uma avaliação dos riscos para determinar o número de membros da tripulação de cabina que devem estar presentes e prontos a atuar em permanência durante as fases de cruzeiro;
 - 2) Identificar medidas destinadas a atenuar os efeitos de um número reduzido de membros da tripulação de cabina presentes e prontos a atuar durante as fases de cruzeiro;

- 3) Definir nos manuais de operações procedimentos específicos, nomeadamente no que respeita ao repouso a bordo do chefe de cabina, que assegurem, a qualquer momento, o tratamento adequado dos passageiros e a gestão eficaz de qualquer situação anormal ou de emergência;
- 4) Especificar, no plano de especificação do tempo de voo, em conformidade com o disposto na subsecção ORO.FTL.125, as condições em que pode ser previsto o repouso a bordo dos membros da tripulação de cabina.»;

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

«Apêndice I

| Declaração | | | | | |
|---|------------------|------------------------------------|----------------|------------------------------------|---|
| em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, relativo às operações aéreas | | | | | |
| Operador | | | | | |
| Nome: | | | | | |
| Local de estabelecimento principal do operador ou, se o operador não tiver estabelecimento principal, local de estabelecimento ou de residência e local a partir do qual é efetuada a gestão das operações: | | | | | |
| Nome e dados de contacto do administrador responsável: | | | | | |
| Operações de aeronaves | | | | | |
| Data de início das operações ou data de aplicabilidade da alteração: | | | | | |
| Dados sobre a aeronave, a operação e a entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente ⁽¹⁾ : | | | | | |
| Aeronave MSN | Tipo de aeronave | Registo da aeronave ⁽²⁾ | Base principal | Tipo(s) de operação ⁽³⁾ | Organismo responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente ⁽⁴⁾ |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Se for caso disso, dados das aprovações obtidas (anexar à declaração uma lista das aprovações específicas, incluindo as concedidas por um país terceiro, se aplicável). | | | | | |
| Quando aplicável, pormenores das autorizações de operações especializadas (anexar autorizações, se for caso disso). | | | | | |
| Se for caso disso, lista de meios de conformidade alternativos, com as referências aos MCA que substituem (anexar os meios de conformidade alternativos (AltMOC) à declaração). | | | | | |
| Declarações | | | | | |
| <input type="checkbox"/> O operador cumpre e continuará a cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho e os requisitos do Regulamento (UE) n.º 965/2012. | | | | | |
| <input type="checkbox"/> A documentação do sistema de gestão, incluindo o manual de operações, reflete os requisitos aplicáveis estabelecidos no anexo III (parte ORO), no anexo V (parte SPA), no anexo VI (parte NCC) ou no anexo VIII (parte SPO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, e todos os voos são realizados em conformidade com as disposições do manual de operações, prescritas no anexo III, subsecção ORO.GEN.110, alínea b), do mesmo regulamento. | | | | | |

| |
|---|
| <input type="checkbox"/> Todas as aeronaves operadas são detentoras de um certificado de aeronavegabilidade válido em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão ou cumprem os requisitos específicos de aeronavegabilidade aplicáveis às aeronaves matriculadas num país terceiro e sujeitas a um acordo de locação. |
| <input type="checkbox"/> Todos os membros da tripulação de voo titulares de uma licença em conformidade com o anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, como exigido na subsecção ORO.FC.100, alínea c), do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012, e os membros da tripulação de cabina, se for caso disso, recebem formação em conformidade com a subparte CC do anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012. |
| <input type="checkbox"/> (Se aplicável) O operador aplicou e demonstrou a conformidade com uma norma industrial reconhecida oficialmente. Referência da norma: Organismo de certificação: Data da última auditoria de conformidade: |
| <input type="checkbox"/> O operador notifica a autoridade competente de qualquer alteração das operações que afete a sua conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo V do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os requisitos do Regulamento de Execução (UE) n.º 965/2012, tal como se declara à autoridade competente através da presente declaração, e de qualquer alteração das informações e das listas relativas aos meios de conformidade alternativos (AltMOC), constantes da presente declaração e em anexo à mesma, tal como requerido na subsecção ORO.GEN.120, alínea c), do anexo II. |
| <input type="checkbox"/> O operador atesta a exatidão das informações constantes da presente declaração. |
| Data, nome e assinatura do administrador responsável |
| <p>(¹) Se não houver espaço suficiente na declaração para incluir todas as informações, estas deverão constar de um anexo separado. O anexo deve ser datado e assinado.</p> <p>(²) Se a aeronave também estiver registada junto de um titular de COA, indicar o número de COA do titular do COA.</p> <p>(³) “Tipo(s) de operação”, o tipo de operações realizadas com esta aeronave, por exemplo, operações não comerciais ou operações especializadas, tais como voos no âmbito da fotografia aérea, da publicidade aérea, de meios de comunicação social, de serviços de televisão ou de cinema, de operações com paraquedas, <i>skydiving</i>, ou controlos de manutenção.</p> <p>(⁴) As informações sobre a entidade responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente devem incluir o nome da entidade, o endereço e a referência de homologação.»;</p> |

4) O anexo IV (parte CAT) é alterado do seguinte modo:

a) A subsecção CAT.GEN.MPA.105 é alterada do seguinte modo:

i) a alínea a) é alterada do seguinte modo:

— Os pontos 12) e 13) passam a ter a seguinte redação:

«12) Certifica-se de que a inspeção pré-voo foi efetuada de acordo com os requisitos do anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014;

13) Certifica-se da facilidade de acesso e de utilização imediata do equipamento de emergência;»;

— É aditado o ponto 14), com a seguinte redação:

«14) Regista, no termo do voo, os dados de utilização e todas as deficiências conhecidas ou presumidas da aeronave na caderneta técnica ou no diário de bordo da aeronave, a fim de garantir a continuidade da segurança do voo.»;

ii) é aditada a seguinte alínea e):

«e) O comandante deve, logo que possível, informar os serviços de tráfego aéreo (ATS) competentes sobre eventuais condições meteorológicas ou de voo perigosas que tenha observado e que sejam suscetíveis de afetar a segurança de outras aeronaves.»;

- b) A subsecção CAT.GEN.MPA.150 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.GEN.MPA.150 Amaragem — aviões

O operador só deve realizar operações com aviões configurados para mais de 30 lugares de passageiros em voos sobre a água a uma distância de terra adequada para uma aterragem de emergência, superior a 120 minutos à velocidade de cruzeiro ou a 400 milhas náuticas, conforme o valor que for menor, se os aparelhos cumprirem os requisitos de amaragem estabelecidos na especificação ou nas especificações de certificação aplicáveis.»;

- c) Na subsecção CAT.GEN.MPA.180, alínea a), o ponto 10) passa a ter a seguinte redação:

«10) Caderneta técnica da aeronave, em conformidade com o anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014»;

- d) A subsecção CAT.GEN.MPA.210 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.GEN.MPA.210 Localização de uma aeronave em perigo — Aviões

Os aviões enumerados abaixo devem estar equipados com meios automáticos e eficazes que lhes permitam determinar com precisão, após um acidente em que tenham ficado gravemente danificados, a localização do ponto de fim do voo:

- 1) Todos os aviões com uma MCTOM superior a 27 000 kg, com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2023;
- 2) Todos os aviões com uma MCTOM superior a 45 500 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2023.».

- e) Na subsecção CAT.OP.MPA.170, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Têm à sua disposição um folheto com instruções de segurança, que inclui ilustrações sobre o funcionamento do equipamento de segurança e de emergência e das saídas de emergência a utilizar pelos passageiros.»;

- f) A subsecção CAT.OP.MPA.320 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.OP.MPA.320 Categorias de aeronaves

- a) As categorias de aeronaves devem basear-se na velocidade indicada na soleira da pista (V_{AT}), que é igual à velocidade de perda (V_{SO}) multiplicada por 1,3 ou à velocidade de perda 1-G (gravidade) (V_{S1g}) multiplicada por 1,23 na configuração de aterragem com a massa máxima certificada à aterragem. Se ambos os valores V_{SO} e V_{S1g} estiverem disponíveis, deve usar-se o V_{AT} resultante mais elevado.
- b) Devem ser usadas as categorias de aeronaves indicadas no quadro abaixo:

Quadro 1: Categorias de aeronaves correspondentes aos valores V_{AT}

| Categoria de aeronave | V_{AT} |
|-----------------------|------------------|
| A | < 91 nós |
| B | De 91 a 120 nós |
| C | De 121 a 140 nós |
| D | De 141 a 165 nós |
| E | De 166 a 210 nós |

- c) A configuração de aterragem a ter em conta deve ser definida no manual de operações;

- d) Com a aprovação da autoridade competente, o operador pode aplicar uma massa à aterragem inferior para definir a V_{AT} . Essa massa à aterragem inferior deve ser um valor permanente, independente das alterações das condições de operação quotidianas.»;

- g) Na subsecção CAT.IDE.A.100, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Os instrumentos e equipamentos não requeridos nos termos do presente anexo (parte CAT) bem como qualquer outro equipamento não requerido nos termos do presente regulamento, mas transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:
 - 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 e CAT.IDE.A.345 do presente anexo;
 - 2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;
- h) Na subsecção CAT.IDE.A.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o avião de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) em conformidade com a subsecção ORO.MLR.105, alínea j), do anexo III.»;
- i) A subsecção CAT.IDE.A.125 é alterada do seguinte modo:
- i) na alínea a), ponto 1), a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:
 - «iii) Altitude de pressão.»;
 - ii) na alínea b), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão.»;
- j) A subsecção CAT.IDE.A.130 é alterada do seguinte modo:
- i) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
 - «b) Dois dispositivos de medição e indicação da altitude de pressão.»;
 - ii) na alínea h), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão.»;
- k) A subsecção CAT.IDE.A.205 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3) Um cinto de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco em cada assento de passageiro e cintos de retenção em cada lugar, no caso dos aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente ou inferior a nove lugares, cujo primeiro CofA tenha sido emitido em ou após 8 de abril de 2015.»;
 - ii) na alínea b), o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:
 - «3) nos lugares dos membros da tripulação e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem:
 - i) duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente; ou
 - ii) uma tira de ombros diagonal e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente, no caso dos aviões seguintes:
 - A) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente a inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;
 - B) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente ou inferior a nove lugares, que não satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 28 de outubro de 2014;
 - C) aviões certificados de acordo com a especificação CS-VLA ou equivalente e CS-LSA ou equivalente.»;
- l) Na secção CAT.IDE.A.245, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:
- «d) Os aviões devem dispor de equipamentos PBE portáteis suplementares, colocados junto dos extintores de incêndio portáteis referidos na subsecção CAT.IDE.A.250, alíneas b) e c), ou à entrada do compartimento de carga, caso os extintores sejam arrumados nesse compartimento.»;

- m) No ponto CAT.IDE.A.275, as alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redação:
- «c) Em relação aos aviões com uma MOPSC de 19 lugares de passageiros, ou inferior, que disponham de um certificado ao abrigo das especificações de certificação da Agência, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deve incluir o equipamento referido na alínea b), pontos 1), 2) e 3).
 - d) No caso dos aviões com uma MOPSC de 19 lugares de passageiros, ou inferior, que não disponham de um certificado ao abrigo das especificações de certificação da Agência, o sistema de iluminação de emergência referido na alínea a) deve incluir o equipamento referido na alínea b), ponto 1).»;
- n) Na subsecção CAT.IDE.A.285, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Os hidroaviões que efetuam operações sobre a água devem estar equipados com:
 - (1) Uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e as manobras do hidroavião na água, proporcionais à dimensão, à massa e às características de manobra do aparelho;
 - (2) Dispositivos de sinalização sonora conformes com as normas internacionais de prevenção de colisões no mar, quando aplicável.»;
- o) Na subsecção CAT.IDE.A.345, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Sem prejuízo do disposto na alínea b), os aviões que realizam operações de pequeno curso no espaço aéreo de alto nível do Atlântico Norte (NAT HLA) sem travessia do Atlântico Norte devem estar equipados com, pelo menos, um sistema de comunicação de longo alcance se tiverem sido publicados procedimentos de comunicação alternativos para o espaço aéreo em causa.»;
- p) A subsecção CAT.IDE.H.100 é alterada do seguinte modo:
- i) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
 - «a) Os instrumentos e equipamentos requeridos na presente subparte devem ser aprovados em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, à exceção dos seguintes elementos:
 - 1) Lanternas;
 - 2) Relógio de precisão;
 - 3) Prancheta para cartas;
 - 4) Estojo de primeiros socorros;
 - 5) Megafones;
 - 6) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;
 - 7) Âncoras de mar e equipamento para fundear;
 - 8) Dispositivos de retenção para crianças.»;
 - ii) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
 - «b) Os instrumentos e equipamentos não requeridos nos termos do presente anexo (parte CAT) bem como qualquer outro equipamento não requerido nos termos do presente regulamento, mas transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:
 - 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 e CAT.IDE.H.345 do presente anexo;
 - 2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;
- q) Na subsecção CAT.IDE.H.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o helicóptero de acordo com as limitações da MMEL, em conformidade com a subsecção ORO.MLR.105, alínea j), do anexo III.»;

- r) A subsecção CAT.IDE.H.125 é alterada do seguinte modo:
- i) na alínea a), ponto 1), a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:
«iii) Altitude de pressão;»;
 - ii) na alínea b), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão;»;
- s) A subsecção CAT.IDE.H.130 é alterada do seguinte modo:
- i) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
«b) Dois dispositivos de medição e indicação da altitude barométrica. No caso das operações monopiloto em voo VFR noturno, um dos altímetros de pressão pode ser substituído por um radioaltímetro.»;
 - ii) na alínea h), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão;»;
- t) Na subsecção CAT.IDE.H.315, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Uma âncora de mar e outros equipamentos necessários para facilitar o fundeamento, a ancoragem e as manobras do helicóptero na água, adequados à dimensão, ao peso e às características de manobra do aparelho; e»;
- u) A subsecção CAT.IDE.H.320 passa a ter a seguinte redação:

«CAT.IDE.H.320 Todos os helicópteros em voos sobre a água — amaragem

- a) Os helicópteros devem ser concebidos para amarrar ou estar certificados para amaragem de acordo com a especificação de certificação pertinente, quando operados na classe de desempenho 1 ou 2, em voos sobre a água, em ambiente hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro;
 - b) Os helicópteros devem ser concebidos para amarrar ou estar certificados para amaragem de acordo com a especificação de certificação pertinente ou dispor de equipamento de flutuação de emergência quando realizam operações:
 - 1) Na classe de desempenho 1 ou 2, durante um voo sobre a água, em ambiente não hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade normal de cruzeiro;
 - 2) Na classe de desempenho 2, se a descolagem e a aterragem tiverem lugar sobre a água, exceto no caso das operações de helicópteros de serviços de emergência médica (HEMS), quando, para minimizar a exposição, a aterragem ou descolagem num local de operação HEMS situado num ambiente congestionado é efetuada sobre a água;
 - 3) Na classe de desempenho 3, durante um voo sobre a água para além da distância da costa necessária para uma aterragem forçada em segurança.»;
- 5) O anexo V (parte SPA) é alterado do seguinte modo:
- a) A subsecção SPA.GEN.100 passa a ter a seguinte redação:

«SPA.GEN.100 Autoridade competente

- a) A autoridade competente para a emissão de uma aprovação específica é:
 - 1) No caso dos operadores comerciais, a autoridade do Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal;
 - 2) No caso dos operadores não comerciais, a autoridade do Estado em que o operador tem o seu estabelecimento principal, se encontra estabelecido ou reside.

- b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), ponto 2, no caso dos operadores não comerciais que utilizam aeronaves matriculadas num país terceiro, os requisitos definidos no presente anexo para a aprovação das operações a seguir enumeradas não são aplicáveis se essas aprovações forem emitidas por um país terceiro de matrícula:
- 1) Navegação baseada no desempenho (PBN);
 - 2) Especificações de desempenho de navegação mínimo (MNPS);
 - 3) Espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida (RVSM);
 - 4) operações de baixa visibilidade (LVO).»;
- b) Na secção SPA.DG.110, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) Garantir que é conservada em terra uma cópia da informação prestada ao piloto-comandante ou ao comandante e que essa cópia e a informação nela contida são facilmente acessíveis ao oficial de operações de voo, ao despachante de voo, ou ao pessoal de terra afeto a operações de aeronaves, até ao fim do voo a que a informação se refere.»;

- c) Na subsecção SPA.NVIS.110, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) *Radioaltímetro*. O helicóptero deve estar equipado com um radioaltímetro capaz de emitir um aviso sonoro quando a altura for inferior a um valor preestabelecido e um aviso sonoro e visual quando atingir uma altura selecionável pelo piloto, imediatamente identificável durante todas as fases de voo NVIS.»;

- d) A subsecção SPA.HHO.110 passa a ter a seguinte redação:

«SPA.HHO.110 Requisitos para o equipamento nas operações HHO

- a) A instalação de equipamentos em helicópteros com guincho, para além de um simples PCDS, incluindo equipamentos de rádio para cumprimento das disposições da secção SPA.HHO.115, bem como qualquer modificação subsequente, requer um certificado de aeronavegabilidade adequado à função pretendida. Os equipamentos auxiliares devem ser concebidos e ensaiados de modo a satisfazerem os padrões adequados exigidos pela autoridade competente;
- b) As instruções de manutenção para os equipamentos e sistemas HHO devem ser estabelecidas pelo operador, em coordenação com o fabricante, e incluídas no programa de manutenção do helicóptero, conforme previsto no Regulamento (UE) n.º 1321/2014.»;
- 6) O anexo VI (parte NCC) é alterado do seguinte modo:

- a) A subsecção NCC.GEN.100 passa a ter a seguinte redação:

«NCC.GEN.100 Autoridade competente

A autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal, se encontra estabelecido ou reside.»;

- b) É aditada a seguinte subsecção NCC.GEN.101:

«NCC.GEN.101 Requisitos adicionais para as organizações de formação de voo

As organizações de formação aprovadas que sejam obrigadas a cumprir o disposto no presente anexo devem também cumprir o disposto no ponto ORO.GEN.310 do anexo III, consoante o que for aplicável.»;

- c) Na subsecção NCC.IDE.A.100, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Os instrumentos e equipamento ou acessórios não exigidos nos termos do presente anexo bem como qualquer outro equipamento não exigido nos termos do presente regulamento, mas transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

- 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções NCC.IDE.A.245 e NCC.IDE.A.250 do presente anexo;
- 2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;

- d) Na subsecção NCC.IDE.A.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) O operador dispuser de uma autorização da autoridade competente para operar o avião de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) em conformidade com o ponto ORO.MLR.105, alínea j) do anexo III; ou»;
- e) A subsecção NCC.IDE.A.120 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3) Altitude de pressão;»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão;»;
- f) A subsecção NCC.IDE.A.125 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3) Altitude de pressão;»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão;»;
 - iii) a alínea h) passa a ter a seguinte redação:
 - «h) Uma fonte de alimentação de emergência, independente do sistema principal de produção de energia elétrica, que permita o funcionamento e a iluminação de um sistema de indicação de atitude por um período mínimo de 30 minutos. A fonte de alimentação de emergência deve ser automaticamente acionada em caso de falha total do sistema principal de produção de energia elétrica e o instrumento deve mostrar claramente que o indicador de atitude está a ser operado com energia de emergência.»;
- g) Na subsecção NCC.IDE.A.180, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco devem ter:
 - 1) Um único ponto de libertação;
 - 2) Nos lugares da tripulação mínima de cabina, duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente;
 - 3) Nos lugares da tripulação de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem:
 - i) duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente; ou
 - ii) uma tira de ombros diagonal e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente, no caso dos aviões seguintes:
 - A) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente a inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;
 - B) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente ou inferior a nove lugares, que não satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 25 de agosto de 2016.»;
- h) Na subsecção NCC.IDE.A.250, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os aviões devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;
- i) Na subsecção NCC.IDE.H.100, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Os instrumentos e equipamento ou acessórios não exigidos pelo presente anexo e qualquer outro equipamento não exigido pelo presente regulamento mas transportados a bordo devem cumprir os seguintes requisitos:
 - 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções NCC.IDE.H.245 e NCC.IDE.H.250 do presente anexo;
 - 2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;

- j) Na subsecção NCC.IDE.H.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) O operador for titular de uma aprovação da autoridade competente para operar o helicóptero de acordo com as restrições constantes da lista de equipamento mínimo de referência (“MMEL”) em conformidade com o ponto ORO.MLR.105, alínea j) do anexo III; ou»;
- k) A subsecção NCC.IDE.H.120 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3) Altitude de pressão;»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão;»;
- l) A subsecção NCC.IDE.H.125 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3) Altitude de pressão;»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1) Altitude de pressão;»;
- m) A subsecção NCC.IDE.H.235 passa a ter a seguinte redação:

«NCC.IDE.H.235 Todos os helicópteros em voos sobre a água — amaragem

Os helicópteros devem ser concebidos para amaragem ou estar certificados para amaragem forçada de acordo com as especificações de certificação pertinentes ou dispor de equipamento de flutuação de emergência, quando realizam voos sobre a água, em ambiente hostil e a uma distância da costa correspondente a mais de 10 minutos de voo à velocidade de cruzeiro normal.»;

- n) Na subsecção NCC.IDE.H.250, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os helicópteros devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;

7) O anexo VII (parte NCO) é alterado do seguinte modo:

- a) Na subsecção NCO.GEN.100, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Se a aeronave se encontrar matriculada num país terceiro, a autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal, se encontra estabelecido ou reside.»;
- b) É aditada a seguinte subsecção NCO.GEN.104:

«NCO.GEN.104 Utilização de aeronaves incluídas num COA por um operador de NCO

- a) O operador de NCO pode utilizar aeronaves diferentes das aeronaves a motor complexas enumeradas no COA de um operador para realizar operações não comerciais em conformidade com o presente anexo.
- b) O operador NCO que utiliza a aeronave em conformidade com a alínea a) deve estabelecer um procedimento:
- 1) Que descreva claramente a forma como o controlo operacional da aeronave é transferido entre o titular do COA e o operador de NCO, tal como referido na secção ORO.GEN.310 do anexo III;
 - 2) Que descreva o processo de transferência da aeronave para o titular do COA.

Esse procedimento deve ser incluído num contrato entre o titular do COA e o operador de NCO.

O operador de NCO deve assegurar que o processo é comunicado ao pessoal competente.

- c) A aeronavegabilidade permanente da aeronave utilizada nos termos da alínea a) deve ser gerida pela entidade responsável pela aeronavegabilidade permanente da aeronave incluída no COA, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1321/2014.
- d) O operador de NCO que utiliza a aeronave em conformidade com a alínea a) deve assegurar o seguinte:
- 1) Que todos os voos efetuados sob o seu controlo operacional sejam registados na caderneta técnica da aeronave;
 - 2) Que não se efetuem quaisquer alterações nos sistemas ou na configuração da aeronave;

- 3) Que qualquer anomalia ou avaria técnica que ocorra enquanto a aeronave se encontra sob o seu controlo operacional é notificada à organização referida na alínea c) imediatamente após o voo;
 - 4) Que o titular do COA recebe uma cópia de qualquer notificação de ocorrências relacionada com os voos efetuados pela aeronave em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 e com o Regulamento (UE) 2015/1018.»;
- d) Na subsecção NCO.IDE.A.100, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:
- «b) Quando exigidos pela presente subparte, os elementos enumerados a seguir não necessitam de aprovação de equipamento:
 - 1) Fusíveis sobressalentes;
 - 2) Lanternas;
 - 3) Relógio de precisão;
 - 4) Estojo de primeiros socorros;
 - 5) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;
 - 6) Âncora de mar e equipamento para fundear;
 - 7) Dispositivos de retenção para crianças;
 - 8) Um sistema de retenção de risco (PCDS) simples utilizado por um técnico especializado como dispositivo de retenção.
 - c) Os instrumentos e equipamento não exigidos nos termos do anexo VII (parte NCO) e qualquer outro equipamento não exigido no presente regulamento, mas que sejam transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:
 - 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos ou equipamentos para cumprir o disposto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções NCC.IDE.A.190 e NCC.IDE.A.195 do anexo VII;
 - 2) Os instrumentos e equipamentos não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;
- e) Na subsecção NCO.IDE.A.120, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) Altitude de pressão.»;
- f) Na subsecção NCO.IDE.A.125, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) Altitude de pressão.»;
- g) Na subsecção NCO.IDE.A.140, alínea a), o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:
- «2) Um cinto de segurança em cada assento e cintos de retenção para cada beliche.»;
- h) Na subsecção NCO.IDE.A.195, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os aviões devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;
- i) Na secção NCO.IDE.H.100, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:
- «b) Quando exigidos pela presente subparte, os elementos enumerados a seguir não necessitam de aprovação de equipamento:
 - 1) Lanternas;
 - 2) Relógio de precisão;
 - 3) Estojo de primeiros socorros;
 - 4) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;
 - 5) Âncora de mar e equipamento para fundear;
 - 6) Dispositivos de retenção para crianças;
 - 7) Um sistema de retenção de risco (PCDS) simples utilizado por um técnico especializado como dispositivo de retenção.

- c) Os instrumentos e equipamento ou acessórios não exigidos pelo anexo VII (parte NCO) e qualquer outro equipamento não exigido pelo presente regulamento, mas que sejam transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:
- 1) Os membros da tripulação de voo não devem usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas subsecções NCC.IDE.A.190 e NCC.IDE.A.195 do anexo VII;
 - 2) Os instrumentos e equipamentos ou acessórios não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;
- j) Na subsecção NCO.IDE.H.120, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) Altitude de pressão;»;
- k) Na subsecção NCO.IDE.H.125, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
- «3) Altitude de pressão;»;
- l) Na subsecção NCO.IDE.H.140, alínea a), os pontos 1) e 2) passam a ter a seguinte redação:
- «1) Um assento ou beliche para cada pessoa a bordo com 24 meses ou mais, ou posto para cada membro da tripulação ou técnico especializado a bordo;
 - 2) Um cinto de segurança em cada assento de passageiro e cintos de retenção para cada beliche, bem como dispositivos de retenção para cada posto;
- m) A subsecção NCO.IDE.H.185 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.IDE.H.185 Todos os helicópteros em voos sobre a água — amargem forçada

Os helicópteros que efetuam voos sobre a água em ambiente hostil a mais de 50 milhas náuticas de terra:

- a) Foram concebidos para aterragem na água em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis;
 - b) Foram certificados para amargem forçada de acordo com as especificações de certificação aplicáveis;
 - c) Dispõem de equipamento de flutuação de emergência.»;
- n) Na subsecção NCO.IDE.H.195, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os helicópteros devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;
- o) Na subsecção NCO.SPEC.HEC.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) A instalação de equipamentos com guincho e gancho, com exclusão de um simples dispositivo de retenção (PCDS), bem como qualquer alteração subsequente, requer um certificado de aeronavegabilidade adequado à função pretendida.»;
- p) A subsecção NCO.SPEC.PAR.120 passa a ter a seguinte redação:

«NCO.SPEC.PAR.120 Transporte e libertação de mercadorias perigosas

Sem prejuízo do disposto na subsecção NCO.SPEC.160, os paraquedistas podem transportar dispositivos fumígenos e saltar da aeronave para realizar demonstrações de paraquedismo sobre áreas densamente povoadas de cidades, vilas ou aglomerações ou sobre concentrações de pessoas ao ar livre, se esses dispositivos tiverem sido fabricados com essa finalidade.»;

- q) Na subparte E, é aditada a seguinte secção 6:

«SECCÃO 6

Voos de verificação de manutenção (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Níveis de voo de verificação de manutenção

Antes de efetuar um voo de verificação de manutenção, o operador deve determinar o nível aplicável do voo de verificação de manutenção do seguinte modo:

- a) Voo de verificação de manutenção de “nível A”: voo em que se prevê a utilização de procedimentos anormais ou de emergência, tal como definidos no manual de voo da aeronave, ou necessário para provar o funcionamento de um sistema de emergência ou de outros dispositivos de segurança;

- b) Voo de verificação de manutenção de “nível B”: voo de manutenção com exceção de um voo de verificação de manutenção de “nível A”.

NCO.SPEC.MCF.105 Limitações operacionais

- a) Sem prejuízo do disposto na subsecção NCO.SPEC.115, alínea a)4. do presente anexo, um voo de verificação de manutenção pode ser efetuado com uma aeronave que tenha sido libertada para serviço com manutenção incompleta, em conformidade com o ponto M.A.801, alínea g), ou com o ponto 145.A.50, alínea e), do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão.
- b) Em derrogação ao disposto na subsecção NCO.IDE.A.105 ou NCO.IDE.H.105, o piloto-comandante pode conduzir um voo com elementos do equipamento ou funções inoperacionais ou inexistentes necessários para o voo, se os elementos ou equipamentos inoperacionais ou em falta tiverem sido identificados na lista de verificação referida na subsecção NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Lista de verificação e instruções de segurança

- a) A lista de verificação referida na subsecção NCO.SPEC.105 deve ser atualizada sempre que necessário antes de cada voo de verificação de manutenção e deve ter em conta os procedimentos operacionais que deverão ser seguidos durante o voo de verificação de manutenção em particular.
- b) Sem prejuízo do disposto na subsecção NCO.SPEC.125, alínea b), antes de cada voo de verificação de manutenção deve ser exigida uma nota de segurança do especialista em funções.

NCO.SPEC.MCF.120 Requisitos aplicáveis à tripulação de voo

Ao seleccionar um membro da tripulação de voo para um voo de verificação de manutenção, o operador deve ter em conta a complexidade da aeronave e o nível do voo de verificação de manutenção definido na subsecção NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Composição da tripulação e pessoas a bordo

- a) O piloto-comandante deve identificar a necessidade de tripulantes adicionais, técnicos especializados, ou ambos, antes de cada voo de verificação de manutenção previsto, tendo em conta a carga de trabalho do tripulante de voo ou de trabalho especializado e a avaliação dos riscos.
- b) O piloto-comandante não deve autorizar pessoas a bordo para além das indicadas na alínea a) durante um voo de verificação de manutenção de “nível A”.

NCO.SPEC.MCF.130 Simulação de procedimentos anormais ou de emergência em voo

Em derrogação à subsecção NCO.SPEC.145, um piloto-comandante pode simular situações que exijam a aplicação de procedimentos de emergência anormais com um técnico especializado a bordo, se a simulação tiver de cumprir a intenção do voo e se tiver sido identificada na lista de verificação referida na subsecção NCO.SPEC.MCF.110 ou nos procedimentos operacionais.

NCO.SPEC.MCF.140 Sistemas e equipamentos

Quando um voo de verificação de manutenção se destina a verificar o correto funcionamento de um sistema ou equipamento, esse sistema ou equipamento deve ser identificado como potencialmente não fiável, devendo ser acordadas medidas de atenuação adequadas antes do voo, a fim de minimizar os riscos para a segurança de voo.»;

- 8) O anexo VIII (parte SPO) é alterado do seguinte modo:

- a) Na subsecção SPO.GEN.005, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) O presente anexo aplica-se a todas as operações especializadas em que as aeronaves são utilizadas para realizar atividades especializadas, nomeadamente ligadas à agricultura, construção, fotografia, reconhecimento aéreo, observação e patrulha, publicidade aérea ou aos voos de verificação de manutenção.»;

- b) A subsecção SPO.GEN.100 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.GEN.100 Autoridade competente

A autoridade competente é a autoridade designada pelo Estado-Membro em que o operador tem o seu estabelecimento principal, se encontra estabelecido ou reside.»;

- c) Na subsecção SPO.POL.110, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) O operador deve estabelecer um sistema de massa e centragem a fim de determinar, para cada voo ou série de voos:

- 1) Massa operacional em vazio da aeronave;
- 2) Massa da carga de tráfego;
- 3) Massa da carga de combustível;
- 4) Carga da aeronave e respetiva distribuição;
- 5) Massa à descolagem, à aterragem e sem combustível;
- 6) Posições do CG aplicáveis à aeronave.»;

- d) Na secção SPO.IDE.A.100, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:

«b) Quando exigidos pela presente subparte, os elementos enumerados a seguir não necessitam de aprovação de equipamento:

- 1) Fusíveis sobressalentes;
- 2) Lanternas;
- 3) Relógio de precisão;
- 4) Prancheta para cartas;
- 5) Estojos de primeiros socorros;
- 6) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;
- 7) Âncora de mar e equipamento para fundear;
- 8) Um sistema de retenção de risco (PCDS) simples utilizado por um técnico especializado como dispositivo de retenção.

c) Os instrumentos, equipamento ou acessórios não requeridos nos termos do presente anexo (parte SPO) bem como qualquer outro equipamento não requerido nos termos do presente regulamento, mas transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

- 1) A tripulação de voo não deve usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas secções SPO.IDE.A.215 e SPO.IDE.A.220 do presente anexo;
- 2) Os instrumentos, equipamentos ou acessórios não devem afetar a aeronavegabilidade do avião, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»;

- e) A subsecção SPO.IDE.A.105 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.IDE.A.105 Equipamento mínimo de voo

Em caso de avaria, ou na falta de algum dos instrumentos do avião, elementos do equipamento ou funções requeridos para o voo programado, o voo não pode ser iniciado, salvo se se estiver preenchida uma das seguintes condições:

- a) O avião for operado de acordo com a lista de equipamento mínimo (MEL);
- b) No caso dos aviões a motor complexos ou utilizados em operações comerciais, o operador dispuser de uma autorização da autoridade competente para operar o avião de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) em conformidade com o ponto ORO.MLR.105, alínea j) do anexo III;
- c) O avião dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.»;

- f) A subsecção SPO.IDE.A.120 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
«3) Altitude de pressão»;
 - ii) Na alínea e), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão»;
- g) A subsecção SPO.IDE.A.125 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
«3) Altitude de pressão»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão»;
 - iii) Na alínea e), o ponto 4) passa a ter a seguinte redação:
«4) Uma fonte de alimentação de emergência, independente do sistema principal de produção de energia elétrica, que permita o funcionamento e a iluminação de um sistema de indicação de atitude por um período mínimo de 30 minutos. A fonte de alimentação de emergência deve ser automaticamente acionada em caso de falha total do sistema principal de produção de energia elétrica e o instrumento deve mostrar claramente que o indicador de atitude está a ser operado com energia de emergência.»;
- h) Na secção SPO.IDE.A.160, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) Os cintos de segurança com sistema de retenção para a parte superior do tronco previstos na alínea d) devem ter:
- 1) Um único ponto de libertação;
 - 2) Nos lugares da tripulação de voo e em qualquer lugar junto ao posto de pilotagem:
 - i) duas tiras de ombros e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente; ou
 - ii) uma tira de ombros diagonal e um cinto de segurança que possam ser usados separadamente, no caso dos aviões seguintes:
 - A) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente a inferior a nove lugares, que satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis;
 - B) aviões com MCTOM equivalente ou inferior a 5 700 kg e MOPSC equivalente ou inferior a nove lugares, que não satisfazem as condições dinâmicas de aterragem de emergência definidas nas especificações de certificação aplicáveis e cujo primeiro CofA tenha sido emitido antes de 25 de agosto de 2016.»;
- i) Na subsecção SPO.IDE.A.220, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os aviões devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;
- j) A subsecção SPO.IDE.H.100 é alterada do seguinte modo:
- i) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
«b) Quando exigidos pela presente subparte, os elementos enumerados a seguir não necessitam de aprovação de equipamento:
 - 1) Lanternas;
 - 2) Relógio de precisão;
 - 3) Estojo de primeiros socorros;
 - 4) Equipamento de sobrevivência e de sinalização;
 - 5) Âncora de mar e equipamento para fundear;
 - 6) Dispositivos de retenção para crianças;
 - 7) Um sistema de retenção de risco (PCDS) simples utilizado por um técnico especializado como dispositivo de retenção.»;

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

«c) Os instrumentos, equipamento ou acessórios não requeridos nos termos do presente anexo (parte SPO), bem como qualquer outro equipamento não requerido nos termos do presente regulamento, mas transportados a bordo, devem cumprir os seguintes requisitos:

- 1) A tripulação de voo não deve usar a informação fornecida por estes instrumentos, equipamentos ou acessórios para cumprir o disposto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139 ou nas secções SPO.IDE.H.215 e SPO.IDE.H.220 do presente anexo;
- 2) Os instrumentos, equipamentos ou acessórios não devem afetar a aeronavegabilidade do helicóptero, mesmo em caso de avaria ou mau funcionamento.»

k) A subsecção SPO.IDE.H.105 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.IDE.H.105 Equipamento mínimo de voo

Em caso de avaria, ou na falta de algum dos instrumentos do helicóptero, elementos do equipamento ou funções requeridos para o voo programado, o voo não pode ser iniciado, salvo se se estiver preenchida uma das seguintes condições:

- a) O helicóptero for operado de acordo com a lista de equipamento mínimo (MEL);
 - b) No caso dos helicópteros a motor complexos ou utilizados em operações comerciais, o operador dispuser de uma autorização da autoridade competente para operar o helicóptero de acordo com as limitações da lista de equipamento mínimo de referência (MMEL) em conformidade com o ponto ORO.MLR.105, alínea j) do anexo III;
 - c) O helicóptero dispuser de uma autorização para voar emitida em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis.»;
- l) A subsecção SPO.IDE.H.120 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
«3) Altitude de pressão»;
 - ii) Na alínea d), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão»;
- m) A subsecção SPO.IDE.H.125 é alterada do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
«3) Altitude de pressão»;
 - ii) Na alínea c), a subalínea 1 passa a ter a seguinte redação:
«1) Altitude de pressão»;
- n) Na subsecção SPO.IDE.H.220, é aditada a alínea e) seguinte:
- «e) Os helicópteros devem estar equipados com equipamento de vigilância, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao espaço aéreo.»;
- o) A subsecção SPO.SPEC.HESLO.100 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.SPEC.HESLO.100 Procedimentos operacionais normalizados

Os procedimentos operacionais normalizados para as operações HESLO devem especificar:

- a) O equipamento a transportar, nomeadamente as suas limitações operacionais e os campos relevantes da MEL, quando aplicável;
- b) Os requisitos aplicáveis no que respeita à composição e experiência da tripulação e dos técnicos especializados;
- c) A formação teórica e prática relevante para os membros da tripulação e os técnicos especializados poderem desempenhar as suas funções, bem como a qualificação e nomeação das pessoas responsáveis pela formação desses tripulantes e técnicos especializados;
- d) As responsabilidades e obrigações da tripulação e dos técnicos especializados;
- e) Os critérios de desempenho do helicóptero a preencher em matéria de desempenho para realizar operações HESLO;
- f) Procedimentos normais, anormais e de emergência;»;

p) A subsecção SPO.SPEC.HEC.100 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.SPEC.HEC.100 Procedimentos operacionais normalizados

Os procedimentos operacionais normalizados para as operações HEC devem especificar:

- a) O equipamento a transportar, nomeadamente as suas limitações operacionais e os campos relevantes da MEL, quando aplicável;
 - b) Os requisitos aplicáveis no que respeita à composição e experiência da tripulação e dos técnicos especializados;
 - c) A formação teórica e prática relevante para os membros da tripulação e os técnicos especializados poderem desempenhar as suas funções, bem como a qualificação e nomeação das pessoas responsáveis pela formação desses tripulantes e técnicos especializados;
 - d) As responsabilidades e obrigações da tripulação e dos técnicos especializados;
 - e) Os critérios de desempenho do helicóptero a preencher em matéria de desempenho para realizar operações HEC;
 - f) Procedimentos normais, anormais e de emergência.»;
- q) Na subsecção SPO.SPEC.HEC.105, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) A instalação de equipamentos com guincho e gancho, com exclusão de um simples dispositivo de retenção (PCDS), bem como qualquer alteração subsequente, requer um certificado de aeronavegabilidade adequado à função pretendida.»;
- r) A subsecção SPO.SPEC.PAR.125 passa a ter a seguinte redação:

«SPO.SPEC.PAR.125 Libertação de mercadorias perigosas

Sem prejuízo do disposto na subsecção SPO.GEN.155, os paraquedistas só podem saltar da aeronave para realizar demonstrações de paraquedismo sobre áreas densamente povoadas de cidades, vilas ou aglomerações ou sobre concentrações de pessoas ao ar livre quando transportam dispositivos fumígenos, se esses dispositivos tiverem sido fabricados com essa finalidade.»;

s) Na subparte E, é aditada a seguinte secção 5:

«SECÇÃO 5

Voos de verificação de manutenção (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Níveis de voo de verificação de manutenção

Antes de efetuar um voo de verificação de manutenção, o operador deve determinar o nível aplicável do voo de verificação de manutenção do seguinte modo:

- a) Um voo de verificação de manutenção de “nível A” para voos em que se espera a utilização de procedimentos anormais ou de emergência, tal como definidos no manual de voo da aeronave, ou sempre que seja necessário um voo para provar o funcionamento de um sistema de salvaguarda ou de outros dispositivos de segurança;
- b) Um voo de verificação de manutenção de “nível B” para quaisquer voos de manutenção com exceção de um voo de verificação de manutenção de “nível A”.

SPO.SPEC.MCF.105 Programa de voo para um voo de verificação de manutenção de “nível A”

Antes de efetuar um voo de manutenção de nível A com aeronaves a motor complexas, o operador deve elaborar e documentar um programa de voo.

SPO.SPEC.MCF.110 Manual de voo de verificação de manutenção para um voo de verificação de manutenção de “nível A”

O operador que realiza um voo de verificação de manutenção de “nível A” deve:

- a) Descrever as operações e os procedimentos conexos no manual de operações referido no anexo III, subsecção ORO.MLR.100, ou num manual de operações específico para os voos de verificação de manutenção;
- b) Atualizar esse manual sempre que necessário;

- c) Informar todo o pessoal afetado do manual e das suas alterações pertinentes para o desempenho das suas funções;
- d) Fornecer à autoridade competente o manual e as suas atualizações.

SPO.SPEC.MCF.115 Requisitos da tripulação de voo para um voo de verificação de manutenção de “nível A”

- a) O operador deve selecionar os membros da tripulação de voo adequados, tendo em conta a complexidade da aeronave e o nível do voo de verificação de manutenção. Ao selecionar os membros da tripulação de voo para um voo de manutenção de “nível A” com aeronaves a motor complexas, o operador deve assegurar que:
 - 1) O piloto-comandante tenha seguido um curso de formação em conformidade com a subsecção SPO.SPEC.MCF.120; se a formação tiver sido realizada num simulador, antes de efetuar voos como piloto-comandante num voo de verificação de manutenção de “nível A”, o piloto deve efetuar pelo menos um voo de verificação de manutenção de nível A, como piloto de monitorização ou como observador;
 - 2) O piloto-comandante tenha efetuado, nas aeronaves da mesma categoria de aeronaves que a aeronave, um mínimo de 1 000 horas de voo, das quais pelo menos 400 horas como piloto-comandante numa aeronave a motor complexa e pelo menos 50 horas no tipo de aeronave específico em causa.

Não obstante o disposto no ponto 2) do primeiro parágrafo, se o operador introduzir um novo tipo de aeronave na sua exploração e tiver avaliado as qualificações do piloto em conformidade com um procedimento de avaliação estabelecido, o operador pode selecionar um piloto com menos de 50 horas de experiência no tipo de aeronave em causa.

- b) Os pilotos titulares de uma qualificação de voo de ensaio em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 devem receber o crédito total previsto na alínea a).1) do presente ponto, desde que tenham obtido a necessária formação de gestão dos recursos inicial e contínua da tripulação em conformidade com as subsecções ORO.FC.115 e ORO.FC.215 do anexo III.
- c) Um piloto-comandante não deve efetuar um voo de verificação de manutenção de “nível A” numa aeronave a motor complexa, a menos que tenha efetuado um voo de verificação de manutenção de “nível A” nos últimos 36 meses.
- d) A experiência como piloto-comandante num voo de verificação de manutenção de “nível A” é readquirida após a realização de um voo de verificação de manutenção de “nível A” na qualidade de observador ou de piloto de monitorização, ou após ter desempenhado funções de piloto-comandante num voo de verificação de manutenção de “nível A” num simulador.

SPO.SPEC.MCF.120 Curso de formação da tripulação de voo para os voos de verificação de manutenção de “nível A”

- a) O curso de formação necessário para um voo de verificação de manutenção de “nível A” deve ser efetuado de acordo com um programa pormenorizado.
- b) A instrução de voo para o curso de formação deve ser ministrada de uma das seguintes formas:
 - 1) Num simulador que, para fins de formação, reflita adequadamente a reação da aeronave e dos seus sistemas às verificações efetuadas;
 - 2) Durante um voo numa aeronave que demonstre as técnicas de voo de verificação de manutenção.
- c) Um curso de formação seguido numa categoria de aeronave é considerado válido para todos os tipos de aeronaves dessa mesma categoria.
- d) Ao considerar a aeronave utilizada para a formação e as aeronaves utilizadas durante o voo de verificação de manutenção, o operador deve especificar se é necessária formação contemplando as diferenças ou similitudes e descrever o conteúdo dessa formação.

SPO.SPEC.MCF.125 Composição da tripulação e pessoas a bordo

- a) O operador deve estabelecer procedimentos para identificar a necessidade de novos técnicos especializados.
- b) Relativamente a um voo de verificação de manutenção de “nível A”, o operador deve definir no seu manual as regras aplicáveis às outras pessoas a bordo.

- c) Para um voo de verificação de manutenção de “nível A”, é necessário um técnico especializado ou um piloto adicional na cabina de pilotagem para prestar assistência aos membros da tripulação, a menos que a configuração da aeronave não o permita ou que o operador possa justificar, tendo em conta a carga de trabalho dos membros da tripulação com base no programa de voo, que os membros da tripulação não requerem assistência suplementar.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulação de procedimentos anormais ou de emergência em voo

Em derrogação à subsecção SPO.OP.185, um técnico especializado pode estar a bordo de um voo de verificação de manutenção de “nível A” se a sua presença for necessária para cumprir os propósitos do voo e tiver sido identificada no programa de voo.

SPO.SPEC.MCF.135 Limitações do tempo de voo e requisitos de repouso

Ao atribuírem membros da tripulação aos voos de verificação de manutenção, os operadores sujeitos à subparte FTL do anexo III (parte ORO) devem aplicar as disposições dessa subparte.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistemas e equipamentos

Quando um voo de verificação de manutenção se destina a verificar o correto funcionamento de um sistema ou equipamento, esse sistema ou equipamento deve ser identificado como potencialmente não fiável, devendo ser acordadas medidas de atenuação adequadas antes do voo, a fim de minimizar os riscos para a segurança de voo.

SPO.SPEC.MCF.145 Equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem, de registo de dados de voo e de ligação de dados com os requisitos de registo dos titulares de COA

Para um voo de verificação de manutenção de uma aeronave utilizada para operações CAT, devem continuar a aplicar-se as disposições aplicáveis ao equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR), de registo de dados de voo (FDR) e ao equipamento de ligação de dados (DLR) do anexo IV (parte CAT).».

—

ANEXO II

Os anexos I e II do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 são alterados do seguinte modo:

1) no ponto M.A.201 do anexo I (parte M), é aditada a seguinte alínea k):

«k) Caso uma aeronave que figura num certificado de operador aéreo seja utilizada para as operações não comerciais ou para as operações especializadas a que se refere a subsecção ORO.GEN.310 do anexo III ou a subsecção NCO.GEN.104 do anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012, o operador deve assegurar que as tarefas associadas à aeronavegabilidade permanente sejam executadas pela CAMO certificada em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO) ou pela entidade de aeronavegabilidade combinada (“CAO”), aprovada em conformidade com o anexo V-D (parte CAO), consoante o caso, do titular do certificado de operador aéreo.»;

2) no ponto ML.A.201 do anexo V-B (parte ML), é aditada a seguinte alínea h):

«h) Caso uma aeronave que figura num certificado de operador aéreo seja utilizada para operações não comerciais ou operações especializadas nos termos da subsecção ORO.GEN.310 do anexo III ou da subsecção NCO.GEN.104 do anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012, o operador deve assegurar que as tarefas associadas à aeronavegabilidade permanente sejam executadas pela CAMO certificada em conformidade com o anexo V-C (parte CAMO) ou pela entidade de aeronavegabilidade combinada (“CAO”), aprovada em conformidade com o anexo V-D (parte CAO), consoante o caso, do titular do certificado de operador aéreo.»;

DECISÕES

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/1385 DA COMISSÃO

de 3 de setembro de 2019

que altera o anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE relativa a medidas de polícia sanitária contra a peste suína africana em determinados Estados-Membros

[notificada com o número C(2019) 6432]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva 89/662/CEE do Conselho, de 11 de dezembro de 1989, relativa aos controlos veterinários aplicáveis ao comércio intracomunitário, na perspetiva da realização do mercado interno ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 9.º, n.º 4,

Tendo em conta a Diretiva 90/425/CEE do Conselho, de 26 de junho de 1990, relativa aos controlos veterinários aplicáveis ao comércio intra-União de certos animais vivos e produtos, na perspetiva da realização do mercado interno ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 10.º, n.º 4,

Tendo em conta a Diretiva 2002/99/CE do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, que estabelece as regras de polícia sanitária aplicáveis à produção, transformação, distribuição e introdução de produtos de origem animal destinados ao consumo humano ⁽³⁾, nomeadamente o artigo 4.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão de Execução 2014/709/UE da Comissão ⁽⁴⁾ estabelece medidas de polícia sanitária contra a peste suína africana em determinados Estados-Membros onde se confirmaram casos dessa doença em suínos domésticos ou selvagens (Estados-Membros em causa). O anexo da referida decisão de execução delimita e enumera, nas suas partes I a IV, certas zonas desses Estados-Membros, diferenciando-as em função do nível de risco baseado na situação epidemiológica em relação àquela doença. O anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE foi alterado várias vezes a fim de ter em conta as alterações da situação epidemiológica na União no que se refere à peste suína africana que devem ser refletidas nesse anexo. O anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE foi alterado pela última vez pela Decisão de Execução (UE) 2019/1373 da Comissão ⁽⁵⁾, no seguimento da ocorrência de casos de peste suína africana na Bulgária, na Polónia e na Eslováquia.
- (2) Desde a data de adoção da Decisão de Execução (UE) 2019/1373, ocorreram outros casos de peste suína africana em suínos selvagens e domésticos na Polónia, na Lituânia, na Roménia, na Bulgária e na Hungria. Na sequência destes casos recentes da doença, e tendo em conta a atual situação epidemiológica na União, a regionalização nesses cinco Estados-Membros foi reavaliada e atualizada. Além disso, as medidas de gestão dos riscos em vigor também foram reavaliadas e atualizadas. Estas alterações devem ser refletidas no anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE.
- (3) Em agosto de 2019, foram observados três casos de peste suína africana em suínos selvagens nos distritos de elblaski, gzyzcki e radomski, na Polónia, em zonas atualmente enumeradas na parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. Estes casos de peste suína africana constituem um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, essas zonas da Polónia afetadas pela peste suína africana devem agora passar a constar da parte II e não da parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE.

⁽¹⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 13.

⁽²⁾ JO L 224 de 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ JO L 18 de 23.1.2003, p. 11.

⁽⁴⁾ Decisão de Execução 2014/709/UE da Comissão, de 9 de outubro de 2014, relativa a medidas de polícia sanitária contra a peste suína africana em determinados Estados-Membros e que revoga a Decisão de Execução 2014/178/UE (JO L 295 de 11.10.2014, p. 63).

⁽⁵⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/1373 da Comissão, de 22 de agosto de 2019, que altera o anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE relativa a medidas de polícia sanitária contra a peste suína africana em determinados Estados-Membros (JO L 220 de 23.8.2019, p. 6).

- (4) Em agosto de 2019, foi observado um foco de peste suína africana em suínos domésticos no distrito de olsztyński, na Polónia, numa zona atualmente enumerada na parte II do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. Este foco de peste suína africana constitui um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, essa zona da Polónia afetada pela peste suína africana deve agora passar a constar da parte III e não da parte II do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE.
- (5) Em agosto de 2019, foi observado um caso de peste suína africana em suínos selvagens no município de Rietavas, na Lituânia, numa zona atualmente enumerada na parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. Este caso de peste suína africana constitui um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, essa zona da Lituânia afetada pela peste suína africana deve agora passar a constar da parte II e não da parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE.
- (6) Em agosto de 2019, foi observado um caso de peste suína africana em suínos selvagens no município de Šilutė, na Lituânia, fora de zonas atualmente enumeradas no anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. Este caso de peste suína africana constitui um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, essa zona da Lituânia afetada pela peste suína africana deve agora passar a constar da parte II do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE.
- (7) Em agosto de 2019, foi observado um foco de peste suína africana em suínos domésticos no distrito de Hunedoara, na Roménia, numa zona atualmente enumerada na parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. Este foco de peste suína africana constitui um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, essa zona da Roménia afetada pela peste suína africana deve agora passar a constar da parte III e não da parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE.
- (8) Em agosto de 2019, foi observado um caso de peste suína africana em suínos selvagens na região da província de Sofia, na Bulgária, numa zona enumerada na parte III, na proximidade imediata de uma zona enumerada na parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. Este caso de peste suína africana constitui um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, essa zona da Bulgária afetada pela peste suína africana deve agora passar a constar da parte II e não da parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE.
- (9) Em agosto de 2019, foram observados cinco casos de peste suína africana em suínos selvagens nos distritos de Borsod-Abaúj-Zemplén e Heves, na Hungria, em zonas atualmente enumeradas na parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. Estes casos de peste suína africana constituem um aumento do nível de risco que deve ser refletido no referido anexo. Por conseguinte, essas zonas da Hungria afetadas pela peste suína africana devem agora passar a constar da parte II e não da parte I do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE.
- (10) A fim de ter em conta a recente evolução epidemiológica da peste suína africana na União, e para combater os riscos associados à propagação da doença de forma proativa, devem ser demarcadas novas zonas de risco elevado com uma dimensão suficiente na Polónia, na Lituânia, na Roménia, na Bulgária e na Hungria e essas zonas devem ser devidamente incluídas nas listas das partes I, II e III do anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE. O anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (11) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente dos Vegetais, Animais e Alimentos para Consumo Humano e Animal,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE é substituído pelo texto constante do anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de setembro de 2019.

Pela Comissão
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membro da Comissão

ANEXO

O anexo da Decisão de Execução 2014/709/UE passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO

PARTE I

1. Bélgica

As seguintes zonas na Bélgica:

na província de Luxemburgo:

— a zona é delimitada no sentido dos ponteiros do relógio:

- Frontière avec la France,
- Rue Mersinhat,
- La N818jusque son intersection avec la N83,
- La N83 jusque son intersection avec la N884,
- La N884 jusque son intersection avec la N824,
- La N824 jusque son intersection avec Le Routeux,
- Le Routeux,
- Rue d'Orgéo,
- Rue de la Vierre,
- Rue du Bout-d'en-Bas,
- Rue Sous l'Eglise,
- Rue Notre-Dame,
- Rue du Centre,
- La N845 jusque son intersection avec la N85,
- La N85 jusque son intersection avec la N40,
- La N40 jusque son intersection avec la N802,
- La N802 jusque son intersection avec la N825,
- La N825 jusque son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411jusque son intersection avec la N40,
- N40: Burnaimont, Rue de Luxembourg, Rue Ranci, Rue de la Chapelle,
- Rue du Tombois,
- Rue Du Pierroy,
- Rue Saint-Orban,
- Rue Saint-Aubain,
- Rue des Cottages,
- Rue de Relune,
- Rue de Rulune,
- Route de l'Ermitage,
- N87: Route de Habay,
- Chemin des Ecoliers,
- Le Routy,
- Rue Burgknapp,
- Rue de la Halte,
- Rue du Centre,
- Rue de l'Eglise,
- Rue du Marquisat,
- Rue de la Carrière,
- Rue de la Lorraine,

- Rue du Beynert,
- Millewée,
- Rue du Tram,
- Millewée,
- N4: Route de Bastogne, Avenue de Longwy, Route de Luxembourg,
- Frontière avec le Grand-Duché de Luxembourg,
- Frontière avec la France,
- La N87 jusque son intersection avec la N871 au niveau de Rouvroy,
- La N871 jusque son intersection avec la N88,
- La N88 jusque son intersection avec la rue Baillet Latour,
- La rue Baillet Latour jusque son intersection avec la N811,
- La N811 jusque son intersection avec la N88,
- La N88 jusque son intersection avec la N883 au niveau d'Aubange,
- La N883 jusque son intersection avec la N81 au niveau d'Aubange,
- La N81 jusque son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411 jusque son intersection avec la N40,
- La N40 jusque son intersection avec la rue du Fet,
- Rue du Fet,
- Rue de l'Accord jusque son intersection avec la rue de la Gaume,
- Rue de la Gaume jusque son intersection avec la rue des Bruyères,
- Rue des Bruyères,
- Rue de Neufchâteau,
- Rue de la Motte,
- La N894 jusque son intersection avec la N85,
- La N85 jusque son intersection avec la frontière avec la France.

2. Bulgária

As seguintes zonas na Bulgária:

- the whole region of Gabrovo,
- the whole region of Haskovo,
- the whole region of Kardzhali,
- the whole region of Sliven,
- the whole region of Stara Zagora.

3. Estónia

As seguintes zonas na Estónia:

- Hiiu maakond.

4. Hungria

As seguintes zonas na Hungria:

- Békés megye 950150, 950250, 950350, 950450, 950750, 950850, 951460, 951550, 951650, 951750, 956250 956350 és 956450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Hajdú-Bihar megye 900750, 901250, 901260, 901270, 901350, 901551, 901560, 901570, 901580, 901590, 901650, 901660, 902450, 902550, 902650, 902660, 902670, 902750, 903250, 903650, 903750, 903850, 903950, 903960, 904050, 904060, 904150, 904250, 904350, 904750, 904760, 904850, 904860, 904950, 904960, 905050, 905060, 905070, 905080, 905150, 905250, 905260, 905350, 905360, 905450 és 905550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Heves megye 702550, 703360, 704150, 704250, 704350, 704450, 704550, 704650, 704750 és 705350 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750150, 750160, 750250, 750260, 750350, 750450, 750460, 750550, 750750, 750850, 751250, 751260, 751850, 751950, 752850, 753550, 753650, 753660, 753750, 753850, 753950, 753960, 754050, 754150, 754250, 754360, 754370, 754450, 754550, 754560, 754570, 754650, 754750, 754850, 754950 és 755650 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye 552010, 552150, 552250, 552350, 552450, 552460, 552520, 552550, 552610, 552620, 552710, 552850, 552860, 552950, 552970, 553050, 553110, 553250, 553260, 553350, 553650, 553750, 553850, 553910 és 554050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 571250, 571350, 571550, 571610, 571750, 571760, 572250, 572350, 572550, 572850, 572950, 573360, 573450, 575050, 576050, 577150, 577250, 579750, 580050 és 580450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 851950, 852350, 852450, 852550, 852750, 853560, 853650, 853751, 853850, 853950, 853960, 854050, 854150, 854250, 854350, 855350, 855450, 855550, 855650, 855660 és 855850 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

5. Letónia

As seguintes zonas na Letónia:

- Aizputes novada Cīravas pagasta daļa uz ziemeļiem no autoceļa 1192, Lažas pagasta daļa uz ziemeļrietumiem no autoceļa 1199 un uz ziemeļiem no Padures autoceļa,
- Alsungas novads,
- Durbes novada Dunalkas pagasta daļa uz rietumiem no autoceļiem P112, 1193 un 1192, un Tadaikū pagasts,
- Kuldīgas novada Gudenieku pagasts,
- Pāvilostas novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Ventspils novada Jūrkalnes pagasts,
- Grobiņas novads,
- Rucavas novada Dunikas pagasts.

6. Lituânia

As seguintes zonas na Lituânia:

- Klaipėdos rajono savivaldybės: Agluonėnų, Priekulės, Veiviržėnų, Judrėnų, Endriejavo ir Vėžaičių seniūnijos,
- Plungės rajono savivaldybės: Alsėdžių, Babrungo, Kulių, Nausodžio, Paukštakių, Platelių, Plungės miesto, Šateikių ir Žemaičių Kalvarijos seniūnijos,
- Skuodo rajono savivaldybė,

7. Polónia

As seguintes zonas na Polónia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- powiat szczycieński,
- powiat nidzicki,
- powiat działdowski,
- gminy Giętrwałd, Purda, Stawiguda, Jonkowo, Olsztynek i miasto Olsztyn w powiecie olsztyńskim,
- gminy Łukta, Miłomłyn, Dąbrówno, Grunwald i Ostróda z miastem Ostróda w powiecie ostródzkim,
- gminy Kisielice, Susz, Iława z miastem Iława, Lubawa z miastem Lubawa, w powiecie iławskim,

w województwie podlaskim:

- gminy Rudka, Wyszki, część gminy Brańsk położona na północ od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 66 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Brańsk i miasto Brańsk w powiecie bielskim,
- gmina Poświętne w powiecie białostockim,
- gminy Kulesze Kościelne, Nowe Piekuty, Szepietowo, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,

- gminy Miastkowo, Nowogród, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
 - powiat zambrowski,
- w województwie mazowieckim:
- powiat ostrołęcki,
 - powiat miejski Ostrołęka,
 - gminy Bielsk, Brudzeń Duży, Drobin, Gąbin, Łąck, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno i Stara Biaław powiecie plockim,
 - powiat miejski Płock,
 - powiat sierpecki,
 - powiat żuromiński,
 - gminy Andrzejewo, Brok, Małkinia Górna, Stary Lubotyń, Szulborze Wielkie, Wąsewo, Zareby Kościelne i Ostrów Mazowiecka z miastem Ostrów Mazowiecka w powiecie ostrowskim,
 - gminy Dzierzgowo, Lipowiec Kościelny, miasto Mława, Radzanów, Szreńsk, Szydłowo i Wieczfnia Kościelna, w powiecie mławskim,
 - powiat przasnyski,
 - powiat makowski,
 - gminy Gzy, Obyrte, Zatory, Pułtusk i część gminy Winnica położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
 - gminy Brańszczyk, Długosiodło, Rząśnik, Wyszków, Zabrodzie i część gminy Somianka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
 - gminy Puszcza Mariańska, Wiskitki i miasto Żyrardów w powiecie żyrardowskim,
 - gminy Błędów, Nowe Miasto nad Pilicą i Mogielnica w powiecie grójeckim,
 - gminy Stara Błotnica, Wyśmierzyce i Radzanów w powiecie białobrzeskim,
 - gminy Iłża, Jedlińsk, Kowala, Przytyk, Skaryszew, Wierzbica, Wolanów i Zakrzew w powiecie radomskim,
 - powiat miejski Radom,
 - powiat szydłowiecki,
 - powiat przysuski,
 - gminy Kazanów i Przyłęk w powiecie zwolenkim,
 - gminy Ciepiałów, Chotcza, Lipsko, Rzecznów i Sienno w powiecie lipskim,
 - powiat gostyński,
- w województwie lubelskim:
- gminy Bełżyce, Borzechów, Bychawa, Niedrzwica Duża, Konopnica, Strzyżewice, Wysokie, Wojciechów i Zakrzew w powiecie lubelskim,
 - gminy Kraśnik z miastem Kraśnik, Szastarka, Trzydnik Duży, Wilkołaz, Zakrzówek i część gminy Urzędów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 833 w powiecie kraśnickim,
 - gminy Batorz, Godziszów, Janów Lubelski, Modliborzyce i Potok Wielki w powiecie janowskim,
 - gmina Potok Górny w powiecie biłgorajskim,
- w województwie podkarpackim:
- gminy Wielkie Oczy i Lubaczów z miastem Lubaczów w powiecie lubaczowskim,
 - gminy Laszki, Wiązownica, Radymno z miastem Radymno i gmina wiejska Jarosław w powiecie jarosławskim,
 - gminy Bojanów, Pysznica, Zaleszany i miasto Stalowa Wola w powiecie stalowowolskim,
 - powiat tarnobrzeski,
 - gmina Sieniawa i Tryńcza w powiecie przeworskim,
 - powiat leżajski,
 - powiat niżański,
- w województwie świętokrzyskim:
- gminy Lipnik, Opatów, Wojciechowice, Sadowie i część gminy Ożarów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim,
 - powiat sandomierski,

- gmina Brody w powiecie starachowickim,
 - powiat ostrowiecki,
- w województwie łódzkim:
- gminy Kocierzew Południowy, Kiernozia, Chaśno, część gminy wiejskiej Łowicz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 i Nieborów w powiecie łowickim,
 - gminy Biała Rawska, Regnów i Sadowice w powiecie rawskim
 - gminy Bolimów, Kowiesy, Nowy Kawęczyn i Skierniewice w powiecie skierniewickim,
 - powiat miejski Skierniewice,
- w województwie pomorskim:
- powiat nowodworski,
 - gminy Lichnowy, Miłoradz, Nowy Staw, Malbork z miastem Malbork w powiecie malborskim,
 - gminy Mikołajki Pomorskie, Stary Targ i Sztum w powiecie sztumskim,
 - powiat gdański,
 - Miasto Gdańsk,
 - powiat tczewski,
 - powiat kwidzyński.

8. Roménia

As seguintes zonas na Roménia:

- Județul Alba,
- Județul Cluj,
- Județul Harghita,
- Județul Iași cu restul comunelor care nu sunt incluse in partea II,
- Județul Neamț,
- Județul Suceava,
- Județul Mureș,
- Județul Sibiu,
- Județul Caraș-Severin.

9. Eslováquia

As seguintes zonas na Eslováquia:

- the whole district of Kosice-okolie (including its urban areas),
- the whole district of Vrenov nad Toplou,
- the whole district of Humenné,
- the whole district of Snina,
- the whole district of Sobrance,
- in the district of Michalovce, the whole municipalities of Tušice, Moravany, Pozdišovce, Michalovce, Zalužice, Lúčky,Závadka, Hnojné,, Poruba pod Vihorlatom, Jovsa, Kusín, Klokočov, Kaluža, Vinné, Trnava pri Laborci, Oreské, Staré, Zbudza, Petrovce nad Laborcom, Lesné, Suché, Rakovec nad Ondavou, Nacina Ves, Voľa, Pusté Čemerné and Strážske.

PARTE II

1. Bélgica

As seguintes zonas na Bélgica:

na província de Luxemburgo:

- a zona é delimitada no sentido dos ponteiros do relógio:
- La frontière avec la France au niveau de Florenville,

- La N85 jusque son intersection avec la N894 au niveau de Florenville,
- La N894 jusque son intersection avec la rue de la Motte,
- La rue de la Motte jusque son intersection avec la rue de Neufchâteau,
- La rue de Neufchâteau,
- La rue des Bruyères jusque son intersection avec la rue de la Gaume,
- La rue de la Gaume jusque son intersection avec la rue de l'Accord,
- La rue de l'Accord,
- La rue du Fet,
- La N40 jusque son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411 jusque son intersection avec la N81 au niveau de Weyler,
- La N81 jusque son intersection avec la N883 au niveau d'Aubange,
- La N883 jusque son intersection avec la N88 au niveau d'Aubange,
- La N88 jusque son intersection avec la N811,
- La N811 jusque son intersection avec la rue Baillet Latour,
- La rue Baillet Latour jusque son intersection avec la N88,
- La N88 jusque son intersection avec la N871,
- La N871 jusque son intersection avec la N87 au niveau de Rouvroy,
- La N87 jusque son intersection avec la frontière avec la France.

2. Bulgária

As seguintes zonas na Bulgária:

- the whole region of Pernik,
- the whole region of Kyustendil,
- the whole region of Dobrich,
- the whole region of Plovdiv,
- the whole region of Pazardzhik,
- the whole region of Shumen,
- the whole region of Smolyan,
- the whole region of Varna,
- the whole region of Burgas excluding the areas in Part III,
- the whole region of Veliko Tarnovo excluding the areas in Part III.

3. Estónia

As seguintes zonas na Estónia:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

4. Hungria

As seguintes zonas na Hungria:

- Borsod-Abaúj-Zemplén megye 650100, 650200, 650300, 650400, 650500, 650600, 650700, 650800, 650900, 651000, 651100, 651200, 651300, 651400, 651500, 651610, 651700, 651801, 651802, 651803, 651900, 652000, 652100, 652200, 652300, 652601, 652602, 652603, 652700, 652900, 653000, 653100, 653200, 653300, 653401, 653403, 653500, 653600, 653700, 653800, 653900, 654000, 654201, 654202, 654301, 654302, 654400, 654501, 654502, 654600, 654700, 654800, 654900, 655000, 655100, 655200, 655300, 655400, 655500, 655600, 655700, 655800, 655901, 655902, 656000, 656100, 656200, 656300, 656400, 656600, 656701, 656702, 656800, 656900, 657010, 657100, 657300, 657400, 657500, 657600, 657700, 657800, 657900, 658000, 658100, 658201, 658202, 658310, 658401, 658402, 658403, 658404, 658500, 658600, 658700, 658801, 658802, 658901, 658902, 659000, 659100, 659210, 659220, 659300, 659400, 659500, 659601, 659602, 659701, 659800, 659901, 660000, 660100, 660200, 660400, 660501, 660502, 660600 és 660800, valamint 652400, 652500 és 652800 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

- Hajdú-Bihar megye 900150, 900250, 900350, 900450, 900550, 900650, 900660, 900670, 901850, 900850, 900860, 900930, 900950, 901050, 901150, 901450, 901750, 901950, 902050, 902150, 902250, 902350, 902850, 902860, 902950, 902960, 903050, 903150, 903350, 903360, 903370, 903450, 903550, 904450, 904460, 904550 és 904650 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Heves megye 700150, 700250, 700260, 700350, 700450, 700460, 700550, 700650, 700750, 700850, 700860, 700950, 701050, 701111, 701150, 701250, 701350, 701550, 701560, 701650, 701750, 701850, 701950, 702050, 702150, 702250, 702260, 702350, 702450, 702750, 702850, 702950, 703050, 703150, 703250, 703350, 703370, 703450, 703550, 703610, 703750, 703850, 703950, 704050, 704850, 704950, 705050, 705150, 705250, 705450, 705510 és 705610 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750650, 750950, 751050, 751150, 751160, 751350, 751360, 751450, 751460, 751470, 751550, 751650, 751750, 752150, 752250, 752350, 752450, 752460, 752550, 752560, 752650, 752750, 752950, 753060, 753070, 753150, 753250, 753310, 753450, 755550 és 755750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye 550110, 550120, 550130, 550210, 550310, 550320, 550450, 550460, 550510, 550610, 550710, 550810, 550950, 551010, 551150, 551160, 551250, 551350, 551360, 551450, 551460, 551550, 551650, 551710, 551810, 551821, 552360 és 552960 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 850950, 851050, 851150, 851250, 851350, 851450, 851550, 851560, 851650, 851660, 851751, 851752, 852850, 852860, 852950, 852960, 853050, 853150, 853160, 853250, 853260, 853350, 853360, 853450, 853550, 854450, 854550, 854560, 854650, 854660, 854750, 854850, 854860, 854870, 854950, 855050, 855150, 855250, 855460, 855750, 855950, 855960, 856051, 856150, 856250, 856260, 856350, 856360, 856450, 856550, 856650, 856750, 856760, 856850, 856950, 857050, 857150, 857350, 857450, 857650, valamint 850150, 850250, 850260, 850350, 850450, 850550, 852050, 852150, 852250, 857550, 850650, 850850, 851851 és 851852 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

5. Letónia

As seguintes zonas na Letónia:

- Ādažu novads,
- Aizputes novads Kalvenes pagasts pagasta daļa uz dienvidiem no autoceļa A9,
- Aglonas novads,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alūksnes novads,
- Amatas novads,
- Apes novads,
- Auces novads,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltinavas novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Brocēnu novads Blīdenes pagasts, Remtes pagasta daļa uz austrumiem no autoceļa 1154 un P109,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cesvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novads,
- Dobele novads,

- Dundagas novads,
- Durbes novada Durbes pagasta daļa uz dienvidiem no dzelzceļa līnijas Jelgava-Liepāja,
- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novads,
- Gulbenes novads,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novads,
- Ilūkstes novads,
- Inčukalna novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpiebalgas novads,
- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novads,
- Kandavas novads,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,
- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,
- Krimuldas novads,
- Krustpils novads,
- Kuldīgas novada Ēdoles, Īvandes, Padures, Rendas, Kabiles, Rumbas, Kurmāles, Pelču, Snēpeles, Turlavas, Laidu un Vārmes pagasts, Kuldīgas pilsēta,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novads,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novads,
- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novads,
- Priekules novads,

- Priekuļu novads,
- Raunas novads,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jelgava,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,
- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novads,
- Riebiņu novads,
- Rojas novads,
- Ropažu novads,
- Rugāju novads,
- Rundāles novads,
- Rūjienas novads,
- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,
- Salaspils novads,
- Saldus novada Novadnieku, Kursiņu, Zvārdes, Pampāļu, Šķēdes, Nīgrandes, Zaņas, Ezeres, Rubas, Jaunauces un Vadakstes pagasts,
- Saulkrastu novads,
- Sējas novads,
- Siguldas novads,
- Skrīveru novads,
- Skrundas novads,
- Smiltenes novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tērvetes novads,
- Tukuma novads,
- Vaiņodes novads,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vārkavas novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltenes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltenes pilsēta,
- Viesītes novads,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

6. Lituânia

As seguintes zonas na Lituânia:

- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė: Alytaus, Alovės, Butrimonių, Daugų, Nemunaičio, Pivašiūnų, Punios, Raitininkų seniūnijos,
- Anykščių rajono savivaldybė,
- Akmenės rajono savivaldybė: Ventos ir Papilės seniūnijos,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė,
- Druskininkų savivaldybė,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybė,
- Jonavos rajono savivaldybė,
- Joniškio rajono savivaldybė: Kepalių, Kriukų, Saugėlaukio ir Satkūnų seniūnijos,
- Jurbarko rajono savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kalvarijos savivaldybė: Akmenynų, Liubavo, Kalvarijos seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr. 131 ir į pietus nuo kelio Nr. 200 ir Sangrūdų seniūnijos,
- Kauno miesto savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė: Babtų, Batniavos, Čekiškės, Domeikavos, Garliavos, Garliavos apylinkių, Karmėlavos, Kulautuvos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Raudondvario, Roku, Samylų, Taurakiemio, Užliedžių, Vandžiogalos, Vilkijos ir Vilkijos apylinkių seniūnijos,
- Kelmės rajono savivaldybė, Kėdainių rajono savivaldybė,
- Kupiškio rajono savivaldybė,
- Lazdijų rajono savivaldybė: Būdviečio, Kapčiamieščio, Kučiūnų ir Noragėlių seniūnijos,
- Marijampolės savivaldybė: Degučių, Mokolų ir Narto seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybė: Šerkšnėnų, Sedos ir Židikų seniūnijos,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Pagėgių savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Pasvalio rajono savivaldybė,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Rietavo savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė: Stakliškių ir Veiverių seniūnijos,
- Plungės rajono savivaldybė: Žlibinų ir Stalgėnų seniūnijos,
- Raseinių rajono savivaldybė,
- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Šakių rajono savivaldybė: Barzdų, Griškabūdžio, Kidulių, Kudirkos Naumiesčio, Lekėčių, Sintautų, Slavikų, Sudargo, Žvirgždaičių seniūnijos ir Kriūkų seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 3804, Lukšių seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 3804, Šakių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr. 140 ir į pietvakarius nuo kelio Nr. 137
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė: Šiaulių kaimiškoji seniūnija,
- Šilutės rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,

- Šilalės rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telsių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė: Bartninkų, Gražiškių, Keturvalakių, Kybartų, Klausučių, Pajevonio, Šeimenos, Vilkaviškio miesto, Virbalio, Vištyčio seniūnijos,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

7. Polónia

As seguintes zonas na Polónia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Prostki i gmina wiejska Elk w powiecie elckim,
- gminy Elbląg, Gronowo Elbląskie, Milejewo, Młynary, Markusy, Rychliki i Tolkmicko w powiecie elbląskim,
- powiat miejski Elbląg,
- powiat gołdapski,
- gmina Wieliczki w powiecie oleckim,
- powiat piski,
- gmina Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie w powiecie bartoszyckim,
- gminy Biskupiec, Świątki i część gminy Barczewo położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie olsztyńskim,
- gmina Miłakowo, część gminy Małdyty położona na południowy – zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga i część gminy Morąg położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga w powiecie ostródzkim,
- część gminy Ryn położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową łączącą miejscowości Giżycko i Kętrzyn w powiecie giżyckim,
- gminy Braniewo i miasto Braniewo, Frombork, Lelkowo, Pieniężno, Płoskinia oraz część gminy Wilczęta położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
- gmina Reszel, część gminy Kętrzyn położona na południe od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn biegnącej do granicy miasta Kętrzyn, na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 591 biegnącą od miasta Kętrzyn do północnej granicy gminy oraz na zachód i na południe od zachodniej i południowej granicy miasta Kętrzyn, miasto Kętrzyn i część gminy Korsze położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Krelikiejmy i Sątoczno i na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na wschód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,
- gminy Lubomino, Orneta część gminy Lidzbark Warmiński położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 51 i miasto Lidzbark Warmiński w powiecie lidzbarskim,
- powiat mrągowski,
- gmina Zalewo w powiecie iławskim,

w województwie podlaskim:

- powiat grajewski,
- powiat moniecki,

- powiat sejneński,
 - gminy Łomża, Piątnica, Jedwabne, Przytuły i Wiznaw powiecie łomżyńskim,
 - powiat miejski Łomża,
 - gminy Dziadkowice, Grodzisk, Mielnik, Nurzec-Stacja i Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim,
 - gminy Białowieża, Czyże, Narew, Narewka, Hajnówka z miastem Hajnówka i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na północny wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,
 - gminy Klukowo, Kobylin-Borzymy i Sokoły w powiecie wysokomazowieckim,
 - powiat kolneński z miastem Kolno,
 - gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Juchnowiec Kościelny, Łapy, Michałowo, Supraśl, Suraż, Turośń Kościelna, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady i Choroszcz w powiecie białostockim,
 - miasto Bielsk Podlaski, część gminy Bielsk Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 biegnącą od południowo-zachodniej granicy gminy do granicy miasta Bielsk Podlaski, na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 689 biegnącą od wschodniej granicy gminy do wschodniej granicy miasta Bielsk Podlaski oraz na północ i północny zachód od granicy miasta Bielsk Podlaski, część gminy Boćki położona na zachód od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 i część gminy Brańsk położona na południe od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 66 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Brańsk w powiecie bielskim,
 - powiat suwalski,
 - powiat miejski Suwałki,
 - powiat augustowski,
 - powiat sokólski,
 - powiat miejski Białystok,
- w województwie mazowieckim:
- gminy Korczew, Kotuń, Paprotnia, Przesmyki, Wodynie, Skórzec, Mokobody, Mordy, Siedlce, Suchożebry i Zbuczyn w powiecie siedleckim,
 - powiat miejski Siedlce,
 - gminy Bielany, Ceranów, Kosów Lacki, Repki i gmina wiejska Sokołów Podlaski w powiecie sokołowskim,
 - powiat węgrowski,
 - powiat łosicki,
 - gminy Grudusk, Opinogóra Górna, Gołymin-Ośrodek i część gminy Gliniojeck położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie ciechanowskim,
 - powiat sochaczewski,
 - gminy Policzna, Tczów i Zwoleń w powiecie zwoleńskim,
 - gminy Garbatka – Letnisko, Gniewoszów i Sieciechów w powiecie kozienickim,
 - gmina Solec nad Wisłą w powiecie lipskim,
 - gminy Gózd, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko i Pionki z miastem Pionki w powiecie radomskim,
 - gminy Bodzanów, Bulkowo, Starożreby i Słubice w powiecie plockim,
 - powiat nowodworski,
 - powiat płoński,
 - gminy Pokrzywnica, Świercze i część gminy Winnica położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
 - powiat wołomiński,
 - część gminy Somianka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
 - gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Górzno, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa, Trojanów, Zelechów, część gminy Wilga położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia do rzeki Wisły w powiecie garwolińskim,
 - gmina Boguty – Pianki w powiecie ostrowskim,
 - gminy Stupsk, Wiśniewo i część gminy Strzegowo położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie mławskim,

- powiat otwocki,
- powiat warszawski zachodni,
- powiat legionowski,
- powiat piaseczyński,
- powiat pruszkowski,
- gminy Belsk Duży, Goszczyn, Chynów, Grójec, Jasieniec, Pniewy i Warka w powiecie grójeckim,
- powiat grodziski,
- gminy Mszczonów i Radziejowice w powiecie żyrardowskim,
- gminy Białobrzegi i Promna w powiecie białobrzeskim,
- powiat miejski Warszawa,

w województwie lubelskim:

- gminy Janów Podlaski, Kodeń, Tucznia, Leśna Podlaska, Rossosz, Łomazy, Konstantynów, Piszczac, Rokitno, Biała Podlaska, Zalesie, Terespol z miastem Terespol, Drelów, Międzyrzec Podlaski z miastem Międzyrzec Podlaski w powiecie bialskim,
- powiat miejski Biała Podlaska,
- gminy Aleksandrów, Biłgoraj z miastem Biłgoraj, Biszczka, Józefów, Księżpol, Łukowa, Obsza i Tarnogród część gminy Frampol położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74, część gminy Goraj położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835, część gminy Tereszpol położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 858, część gminy Turobin położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835 w powiecie biłgorajskim,
- gminy Chrzanów i Dzwola w powiecie janowskim,
- powiat puławski,
- powiat rycki,
- gminy Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski, Wola Mysłowska, Trzebieszów, Stanin, część gminy wiejskiej Łuków położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Łuków i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 806 biegnącą od wschodniej granicy miasta Łuków do wschodniej granicy gminy wiejskiej Łuków i miasto Łuków w powiecie łukowskim,
- gminy Jabłonna, Krzczonów i Garbów w powiecie lubelskim,
- gminy Rybczewice i Piaski w powiecie świdnickim,
- gmina Fajslawice, część gminy Żółkiewka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 i część gminy Łopiennik Górny położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17 w powiecie krasnostawskim,
- gminy Dołhobyczów, Mircze, Trzeszczany, Werbkowice i część gminy wiejskiej Hrubieszów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 844 oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 i miasto Hrubieszów w powiecie hrubieszowskim,
- gminy Krynice, Rachanie, Tarnawatka, Łaszczów, Telatyn, Tyszowce i Ulhówek w powiecie tomaszowskim,
- część gminy Wojsławice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy przez miejscowość Wojsławice do południowej granicy gminy w powiecie chełmskim,
- gmina Adamów, Miączyn, Sitno, Komarów-Osada, Krasnobród, Łabunie, Zamość, Grabowiec, część gminy Zwierzyniec położona na południowy-wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 858 i część gminy Skierbieszów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843 w powiecie zamojskim,
- powiat miejski Zamość,
- gminy Annapol, Dzierzkowice, Gościeradów i część gminy Urzędów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 833 w powiecie krańickim,
- powiat opolski,

w województwie podkarpackim:

- gminy Radomyśl nad Sanem i Zaklików w powiecie stalowowolskim,
- gminy Horyniec-Zdrój, Cieszanów, Oleszyce i Stary Dzików w powiecie lubaczowskim,
- gmina Adamówka w powiecie przeworskim,

w województwie pomorskim:

- gminy Dzierzgoń i Stary Dzierzgoń w powiecie sztumskim,
- gmina Stare Pole w powiecie malborskim,

w województwie świętokrzyskim:

- gmina Tarłów i część gminy Ożarów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim.

8. Roménia

As seguintes zonas na Roménia:

- Restul județului Maramureș care nu a fost inclus în Partea III cu următoarele comune:

- Comuna Vișeu de Sus,
- Comuna Moisei,
- Comuna Borșa,
- Comuna Oarța de Jos,
- Comuna Suceiu de Sus,
- Comuna Coroieni,
- Comuna Târgu Lăpuș,
- Comuna Vima Mică,
- Comuna Boiu Mare,
- Comuna Valea Chioarului,
- Comuna Ulmeni,
- Comuna Băsești,
- Comuna Baia Mare,
- Comuna Tăuții Magherăuș,
- Comuna Cicărlău,
- Comuna Seini,
- Comuna Ardușat,
- Comuna Farcasa,
- Comuna Salsig,
- Comuna Asuaju de Sus,
- Comuna Băița de sub Codru,
- Comuna Bicăz,
- Comuna Grosi,
- Comuna Recea,
- Comuna Baia Sprie,
- Comuna Sisesti,
- Comuna Cernesti,
- Copalnic Mănăstur,
- Comuna Dumbrăvița,
- Comuna Cuspeni,
- Comuna Șomcuța Mare,
- Comuna Sacaleșeni,
- Comuna Remetea Chioarului,
- Comuna Mireșu Mare,
- Comuna Ariniș,
- Județul Bistrița-Năsăud,

- Județul Iași cu următoarele comune:
 - Bivolari,
 - Trifești,
 - Probota,
 - Movileni,
 - Țigănași,
 - Popricani,
 - Victoria,
 - Golăești,
 - Aroneanu,
 - Iași,
 - Rediu,
 - Miroslava,
 - Bârnova,
 - Ciurea,
 - Mogosești,
 - Grajduri,
 - Scânteia,
 - Scheia,
 - Dobrovăț,
 - Schitu Duca,
 - Tușora,
 - Tomești,
 - Bosia,
 - Prisăcani,
 - Osoi,
 - Costuleni,
 - Răducăneni,
 - Dolhești,
 - Gorban,
 - Ciorțești,
 - Moșna,
 - Cozmești,
 - Grozești,
 - Holboca.

PARTE III

1. **Bulgária**

As seguintes zonas na Bulgária:
the whole region of Blagoevgrad,
the whole region of Montana,
the whole region of Ruse,
the whole region of Razgrad,
the whole region of Silistra,
the whole region of Pleven,
the whole region of Vratza,

- the whole region of Vidin,
the whole region of Targovishte,
the whole region of Lovech,
the whole region of Sofia city,
the whole region of Sofia Province,
in the region of Veliko Tarnovo:
— the whole municipality of Svishtov,
— the whole municipality of Pavlikeni
— the whole municipality of Polski Trambesh
— the whole municipality of Strajitsa,
in Burgas region:
— the whole municipality of Burgas,
— the whole municipality of Kameno,
— the whole municipality of Malko Tarnovo,
— the whole municipality of Primorsko,
— the whole municipality of Sozopol,
— the whole municipality of Sredets,
— the whole municipality of Tsarevo.

2. Letónia

As seguintes zonas na Letónia:

- Aizputes novada Aizputes pagasts, Āravas pagasta daļa uz dienvidiem no autoceļa 1192, Kazdangas pagasts, Kalvenes pagasta daļa uz ziemeļiem no autoceļa A9, Lažas pagasta dienvidaustrumu daļa un pagasta daļa uz dienvidaustrumiem no autoceļa 1199 un uz dienvidiem no Padures autoceļa, Aizputes pilsēta,
- Durbes novada Vecpils pagasts, Durbes pagasta daļa uz ziemeļiem no dzelzceļa līnijas Jelgava-Liepāja, Dunalkas pagasta daļa uz austrumiem no autoceļiem P112, 1193 un 1192, Durbes pilsēta,
- Brocēnu novada Cieceres un Gaiķu pagasts, Remtes pagasta daļa uz rietumiem no autoceļa 1154 un P109, Brocēnu pilsēta,
- Saldus novada Saldus, Zirņu, Lutriņu un Jaunlutriņu pagasts, Saldus pilsēta.

3. Lituānija

As seguintes zonas na Lituānija:

- Akmenės rajono savivaldybė: Akmenės, Kruopių, Naujosios Akmenės kaimiškoji ir Naujosios Akmenės miesto seniūnijos,
- Alytaus rajono savivaldybė: Simno sen, Krokialaukio ir Miroslavo seniūnijos,
- Birštono savivaldybė,
- Joniškio rajono savivaldybė: Gaižaičių, Gataučių, Joniškio, Rudiškių, Skaistgirio, Žagarės seniūnijos,
- Kalvarijos savivaldybė: Kalvarijos seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 131 ir į šiaurę nuo kelio Nr. 200,
- Kauno rajono savivaldybė: Akademijos, Alšėnų, Ežerėlio, Kačerginės, Ringaudų ir Zapyškio seniūnijos,
- Kazlų Rudos savivaldybė: Antanavo, Kazlų Rudos, Jankų ir Plutiškių seniūnijos,
- Lazdijų rajono savivaldybė: Krosnos, Lazdijų miesto, Lazdijų, Seirijų, Šeštokų, Šventėžerio ir Veisiejų seniūnijos,
- Marijampolės savivaldybė: Gudelių, Igliaukos, Liudvinavo, Marijampolės, Sasnavos ir Šunskų seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybės: Laižuvos, Mažeikių apylinkės, Mažeikių, Reivyčių, Tirkšlių ir Viekšnių seniūnijos,
- Prienų rajono savivaldybė: Ašmintos, Balbieriškio, Išlaužo, Jiezno, Naujosios Ūtos, Pakuonio, Prienų ir Šilavotos seniūnijos,
- Šakių rajono savivaldybė: Gelgaudiškio ir Plokščių seniūnijos ir Kriūkų seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Lukšių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Šakių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 140 ir į šiaurės rytus nuo kelio Nr. 137,
- Šiaulių rajono savivaldybės: Bubių, Ginkūnų, Gruzdžių, Kairių, Kuršėnų kaimiškoji, Kuršėnų miesto, Kužių, Meškuičių, Raudėnų ir Šakynos seniūnijos,

- Šakių rajono savivaldybė: Gelgaudiškio ir Plokščių seniūnijos ir Kriūkų seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Lukšių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Šakių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 140 ir į šiaurės rytus nuo kelio Nr. 137,
- Vilkaviškio rajono savivaldybės: Gižų ir Pilviškių seniūnijos.

4. Polónia

As seguintes zonas na Polónia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- Gminy Bisztynek, Sępólno i Bartoszyce z miastem Bartoszyce w powiecie bartoszyckim,
- gmina Kiwity i część gminy Lidzbark Warmiński położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 51 w powiecie lidzbarskim,
- gminy Srokowo, Barciany, część gminy Kętrzyn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn biegnącej do granicy miasta Kętrzyn oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 591 biegnącą od miasta Kętrzyn do północnej granicy gminy i część gminy Korsze położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Kreliekiejmy i Sątoczno i na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na zachód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,
- gmina Stare Juchy w powiecie ełckim,
- część gminy Wilczęta położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
- część gminy Morąg położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga, część gminy Małdyty położona na północny – wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga w powiecie ostródzkim,
- gminy Godkowo i Pasłęk w powiecie elbląskim,
- gminy Kowale Oleckie, Olecko i Świętajno w powiecie oleckim,
- powiat węgorzewski,
- gminy Kruklanki, Wydmyny, Miłki, Giżycko z miastem Giżycko i część gminy Ryn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn w powiecie giżyckim,
- gminy Jeziorany, Kolno, Dywity, Dobrze Miasto i część gminy Barczewo położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie olsztyńskim,

w województwie podlaskim:

- gmina Orla, część gminy Bielsk Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 biegnącą od południowo-zachodniej granicy gminy do granicy miasta Bielsk Podlaski i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 689 biegnącą od wschodniej granicy gminy do wschodniej granicy miasta Bielsk Podlaski i część gminy Boćki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie bielskim,
- gminy Kleszczele, Czeremcha i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na południowy zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,
- gminy Perlejewo, Drohiczyn i Milejczyce w powiecie siemiatyckim,
- gmina Ciechanowiec w powiecie wysokomazowieckim,

w województwie mazowieckim:

- gminy Domanice i Wiśniew w powiecie siedleckim,
- gminy Łaskarzew z miastem Łaskarzew, Maciejowice, Sobolew i część gminy Wilga położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia dorzeczki Wisły w powiecie garwolińskim,
- powiat miński,
- gminy Jabłonna Lacka, Sabnie i Sterdyń w powiecie sokołowskim,
- gminy Ojrzeń, Sońsk, Regimin, Ciechanów z miastem Ciechanów i część gminy Gliniojeck położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie ciechanowskim,
- część gminy Strzegowo położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie mławskim,
- gmina Nur w powiecie ostrowskim,
- gminy Grabów nad Pilicą, Magnuszew, Głowaczów, Kozienice w powiecie kozienickim,

- gmina Stromiec w powiecie białobrzeskim,
 - gminy Czerwińsk nad Wisłą i Naruszewo w powiecie płońskim,
 - gminy Wyszogród i Mała Wieś w powiecie plockim,
- w województwie lubelskim:
- gminy Bełzec, Jarczów, Lubicza Królewska, Susiec, Tomaszów Lubelski i miasto Tomaszów Lubelski w powiecie tomaszowskim,
 - gminy Białopole, Dubienka, Chełm, Leśniowice, Wierzbica, Sawin, Ruda Huta, Dorohusk, Kamień, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny, Siedliszcze, Żmudź i część gminy Wojsławice położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Wojsławice do południowej granicy gminy w powiecie chełmskim,
 - powiat miejski Chełm,
 - gminy Izbica, Gorzków, Rudnik, Krańciczyn, Krasnystaw z miastem Krasnystaw, Siennica Różana i część gminy Łopiennik Górny położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17, część gminy Żółkiewka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 w powiecie krasnostawskim,
 - gmina Stary Zamość, Radecznica, Szczebrzeszyn, Sułów, Nielisz, część gminy Skierbieszów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843, część gminy Zwierzyniec położona na północny-zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 858 powiecie zamojskim,
 - część gminy Frampol położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74, część gminy Goraj położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835, część gminy Teresopol położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 858, część gminy Turobin położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835 w powiecie biłgorajskim,
 - gminy Hanna, Hańsk, Wola Uhruska, Urszulin, Stary Brus, Wiryki i gmina wiejska Włodawa w powiecie włodawskim,
 - powiat łęczyński,
 - gmina Trawniki w powiecie świdnickim,
 - gminy Sławatycze, Sosnówka i Wisznice w powiecie bialskim,
 - gminy Adamów, Krzywdą, Serokomla, Wojcieszków i część gminy wiejskiej Łuków położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Łuków, a następnie na północ, zachód, południe i wschód od linii stanowiącej północną, zachodnią, południową i wschodnią granicę miasta Łuków do jej przecięcia się z drogą nr 806 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 806 biegnącą od wschodniej granicy miasta Łuków do wschodniej granicy gminy wiejskiej Łuków w powiecie łukowskim,
 - powiat parczewski,
 - powiat radzyński,
 - powiat lubartowski,
 - gminy Horodło, Uchanie, Niedźwiada i część gminy wiejskiej Hrubieszów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 844 biegnącą od zachodniej granicy gminy wiejskiej Hrubieszów do granicy miasta Hrubieszów oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 biegnącą od wschodniej granicy miasta Hrubieszów do wschodniej granicy gminy wiejskiej Hrubieszów w powiecie hrubieszowskim,
 - gminy Głusk, Jastków, Niemce i Wólka w powiecie lubelskim,
 - gminy Mełgiew i miasto Świdnik w powiecie świdnickim,
 - powiat miejski Lublin,
- w województwie podkarpackim:
- gmina Narol w powiecie lubaczowskim.

5. Roménia

As seguintes zonas na Roménia:

- Zona oraşului Bucureşti,
- Judeţul Constanţa,
- Judeţul Satu Mare,
- Judeţul Tulcea,
- Judeţul Bacău,

- Județul Bihor,
- Județul Brăila,
- Județul Buzău,
- Județul Călărași,
- Județul Dâmbovița,
- Județul Galați,
- Județul Giurgiu,
- Județul Ialomița,
- Județul Ilfov,
- Județul Prahova,
- Județul Sălaj,
- Județul Vaslui,
- Județul Vrancea,
- Județul Teleorman,
- Partea din județul Maramureș cu următoarele delimitări:
 - Comuna Petrova,
 - Comuna Bistra,
 - Comuna Repedea,
 - Comuna Poienile de sub Munte,
 - Comuna Vișeu e Jos,
 - Comuna Ruscova,
 - Comuna Leordina,
 - Comuna Rozavlea,
 - Comuna Strâmtura,
 - Comuna Bârsana,
 - Comuna Rona de Sus,
 - Comuna Rona de Jos,
 - Comuna Bocoiu Mare,
 - Comuna Sighetu Marmăției,
 - Comuna Sarasau,
 - Comuna Câmpulung la Tisa,
 - Comuna Săpânța,
 - Comuna Remeti,
 - Comuna Giulești,
 - Comuna Ocna Șugatag,
 - Comuna Desești,
 - Comuna Budești,
 - Comuna Băiuț,
 - Comuna Căvnic,
 - Comuna Lăpuș,
 - Comuna Dragomirești,
 - Comuna Ieud,
 - Comuna Saliștea de Sus,
 - Comuna Săcel,
 - Comuna Călinești,

- Comuna Vadu Izei,
- Comuna Botiza,
- Comuna Bogdan Vodă,
- Localitatea Groșii Țibileșului, comuna Suciu de Sus,
- Localitatea Vișeu de Mijloc, comuna Vișeu de Sus,
- Localitatea Vișeu de Sus, comuna Vișeu de Sus.
- Județul Mehedinți,
- Județul Gorj,
- Județul Argeș,
- Județul Olt,
- Județul Dolj,
- Județul Arad,
- Județul Timiș,
- Județul Covasna,
- Județul Brașov,
- Județul Botoșani,
- Județul Vâlcea,
- Județul Hunedoara.

6. Eslováquia

As seguintes zonas na Eslováquia:

- the whole district of Trebisov,
- in the district of Michalovce, the whole municipalities of the district not already included in Part I.

PARTE IV

Itália

As seguintes zonas na Itália:

- tutto il territorio della Sardegna.».
-

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT