



PARECER N.º 06/2012

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 27 de novembro de 2012

sobre um Regulamento da Comissão que altera o 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

e

sobre um Regulamento da Comissão que altera o 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

«Harmonização do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com o Anexo 6 da OACI que impõe a compatibilidade com os fatores humanos como condição a ter em conta na conceção e aplicação do programa de manutenção de aeronaves»

Sumário executivo

A adoção do Regulamento de Base levou à necessidade de rever o Regulamento (CE) n.º 2042/2003, que estabelece regras de aeronavegabilidade permanente, com vista a aferir da harmonização entre ambos os regulamentos e a assegurar que o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 estabelece os mecanismos necessários para a implementação dos requisitos essenciais previstos no Regulamento de Base.

O presente Parecer introduz alterações às regras de execução relativas à gestão da aeronavegabilidade permanente de aeronaves registadas em Estados-Membros da UE (Parte M) e estabelece um novo conjunto de requisitos relativos à gestão da aeronavegabilidade permanente de aeronaves registadas em países terceiros e utilizadas por operadores da UE (Parte T). O presente Parecer contém ainda alterações ao Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão relativo às operações aéreas.

As alterações à Parte M têm a ver com:

- a substituição do conceito «aeronaves de grande porte» pelo conceito «aeronaves a motor complexas»; e
- a introdução de requisitos aplicáveis às operações com fins comerciais. No que diz respeito a este aspeto, a Agência tem em conta a posição do Grupo de Segurança Estratégica da Aviação Geral Europeia e o facto de as medidas recomendadas no seu documento estratégico poderem ter um impacto no conteúdo do presente Parecer.

Os requisitos constantes da Parte T têm como objetivo assegurar que os requisitos essenciais previstos no Regulamento de Base são cumpridos ao nível da aeronavegabilidade permanente das aeronaves registadas em países terceiros e utilizadas por operadores da UE ou por operadores residentes na UE. Esta nova Parte T tem as seguintes características principais:

- Os requisitos da Parte T são aplicáveis apenas a aeronaves registadas em países terceiros utilizadas:
 - por operadores que operam ao abrigo de um certificado emitido nos termos da Parte ORO ou da Parte ORA, exceção feita às aeronaves locadas com tripulação ou que operam ao abrigo de um acordo de código partilhado, ou
 - em operações com destino ou partida na UE, ou efetuadas em território da UE, por operadores estabelecidos ou residentes na UE.
- Os requisitos da Parte T relativos a cada aeronave específica são aplicáveis cumulativamente aos requisitos do Estado de registo.

As alterações ao Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão relativo às operações aéreas são necessárias para assegurar a coerência com as alterações efetuadas à Parte M e à Parte T. Tais alterações afetam principalmente:

- as disposições relativas à locação de aeronaves sem tripulação registadas em países terceiros, constantes dos pontos ARO.OPS.100 e ORO.AOC.110; e
- o conteúdo da declaração para as NCC, definido no Apêndice I da Parte ORO.

I. Generalidades

1. O presente Parecer tem por finalidade propor à Comissão a alteração do Regulamento (CE) n.º 2042/2003¹ e do Regulamento (UE) n.º 965/2012² relativo às operações aéreas. O âmbito da presente ação de regulamentação foi delineado nos termos de referência (ToR) RMT.0244/MDM.047, sendo descrito de forma mais detalhada mais adiante.
2. O presente Parecer foi adotado de acordo com o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (doravante denominada «a Agência»)³, em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008⁴ (doravante denominado «o Regulamento de Base»).
3. A regulamentação proposta teve em consideração a evolução da legislação da União Europeia e do direito internacional (OACI), bem como a harmonização com as regras de outras autoridades dos principais parceiros da União Europeia, tal como disposto nos objetivos do artigo 2.º do Regulamento de Base.

II. Processo de consulta

4. Em 10 de agosto de 2010, foi publicado no sítio Web da Agência o projeto de parecer respeitante a um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 (Aviso de proposta de alteração - NPA n.º 2010-10)⁵.
5. À data de encerramento do período de consulta, 10 de dezembro de 2010, a Agência tinha recebido 131 observações da parte de 34 autoridades nacionais, entidades profissionais e empresas privadas.
6. O NPA 2010-10 incidiu sobre quatro temas:
 - Tema 1: A alteração ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 por forma a permitir a sua harmonização com os requisitos adicionais de aeronavegabilidade permanente do Regulamento de Base, no que diz respeito às aeronaves a motor complexas.
 - Tema 2: A alteração ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 por forma a permitir a sua harmonização com os requisitos adicionais de aeronavegabilidade permanente do Regulamento de Base, no que diz respeito às operações com fins comerciais.
 - Tema 3: A alteração ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 por forma a incluir requisitos aplicáveis às aeronaves referidas no artigo 4.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento de Base.

¹ 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). Com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) n.º 593/2012 da Comissão de 5 de julho de 2012 (JO L 176 de 6.7.2012, p. 38).

² Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, 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.

³ Decisão do Quadro de Administração da EASA n.º 01-2012 de 13 de março de 2012 que altera e substitui a Decisão do Quadro de Administração n.º 08-2007 relativa ao procedimento a ser aplicado pela Agência à emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação («Procedimento de Regulamentação»).

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 Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1).

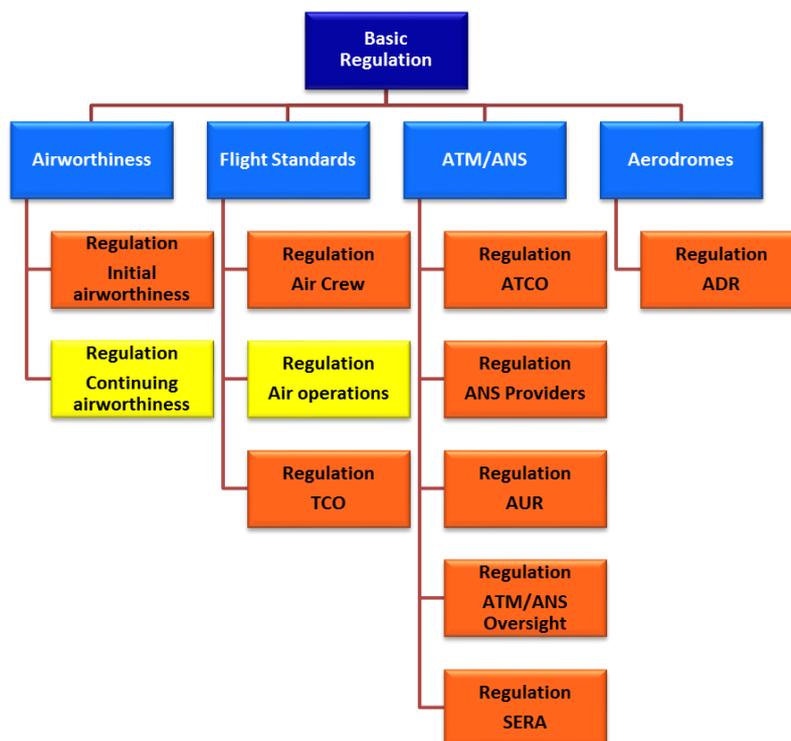
⁵ Consultar Arquivos de Regulamentações em http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

- Tema 4: A alteração ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 por forma a incluir requisitos relativos aos princípios relacionados com os fatores humanos a ter em conta na conceção e aplicação do programa de gestão de aeronaves.
7. Todas as observações recebidas foram registadas e integradas em dois documentos de resposta às observações (CRD), nomeadamente:
- O CRD-1 debruçou-se sobre as observações relacionadas com os temas 1, 2 e 4.
 - O CRD-2 debruçou-se sobre as observações relacionadas com o tema 3.
8. O CRD-1 foi publicado no sítio Web da Agência, em 15 de dezembro de 2011, e o CRD-2 foi publicado em 20 de março de 2012. Estes CRD contêm uma lista de todas as pessoas e/ou organizações que apresentaram observações, bem como as respostas da Agência.

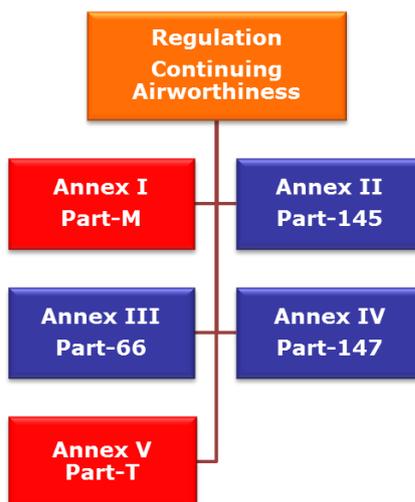
III. Resumo das reações

a) Introdução

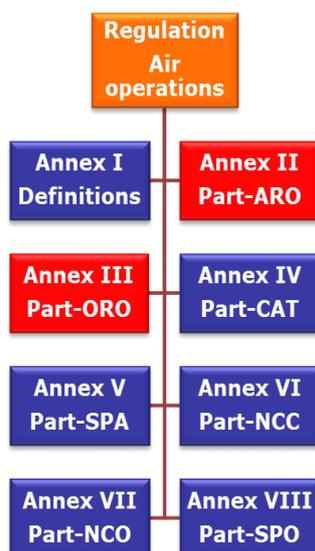
9. O presente Parecer propõe alterações ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão relativo à aeronavegabilidade permanente, e ao Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão relativo às operações aéreas.



10. No que respeita ao regulamento relativo à aeronavegabilidade permanente, o presente Parecer inclui:
- alterações ao Anexo I (Parte M) e
 - um novo Anexo V (Parte T)



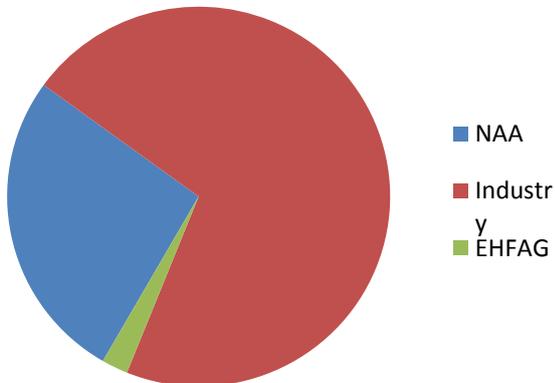
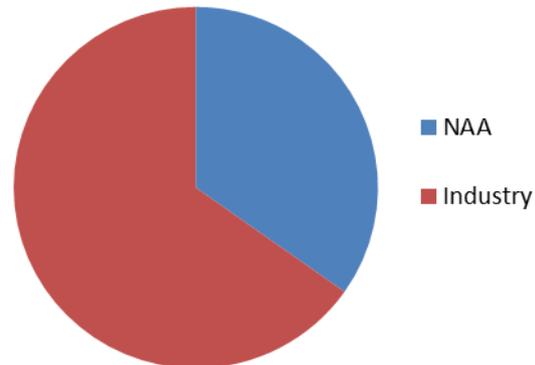
11. No que respeita às operações aéreas, o presente Parecer inclui alterações à Parte ORO e à Parte ARO.



b) Resumo das reações

A Agência recebeu um total de 67 reações provenientes de várias partes interessadas e autoridades competentes. Além destas reações, o grupo consultivo europeu para os fatores humanos (*European Human Factors Advisory Group - EHFAG*) apresentou uma observação adicional ao CRD-1 relativa aos requisitos relacionados com os fatores humanos introduzidos na proposta.

As reações recebidas registaram a seguinte distribuição:

CRD-1 total: 44**CRD-2 total: 23****c) Reações ao CRD-1**

Foram recebidas 44 observações ao CRT provenientes das 14 partes interessadas e autoridades competentes a seguir referidas: *Aéro-Club de Suisse* (Clube Aeronáutico Suíço), *European Sailplane Manufacturers* (Fabricantes Europeus de Planadores), *LAMA Europe*, *Light Aircraft Association of the Czech Republic* (Associação de Aeronaves Ligeiras da República Checa), Sr. Ralf Keil, *Europe Air Sports*, Sr. Graham Hallet, SVFB/SAMA, Sr. Werner Scholz, *AOPA Suécia*, *British Balloon & Airship Club* (Clube Britânico de Balões e Aeróstatos), *DGAC-França*, *Swedish Transport Agency* (Agência Sueca de Transportes) e CAA do Reino Unido. O EHFAG apresentou ainda outra observação.

As reações foram agrupadas de acordo com os seguintes temas:

1. Operações comerciais e transporte aéreo comercial

A maioria das reações ao CRD-1 referente ao NPA 2010-10 afeta a definição do conceito «operações comerciais», sugerindo que as operações realizadas com certas categorias de aeronaves não devem ser consideradas operações comerciais. Apesar de tidas em conta, estas reações não foram aceites, uma vez que o presente Parecer não incide sobre a classificação das atividades como comerciais ou não comerciais. A designação «operação comercial» encontra-se definida no artigo 3.º do Regulamento de Base e não pode ser alterada através de regras de execução de grau inferior.

Além disso, a Agência tem em conta o documento elaborado pelo Grupo de Segurança Estratégica da Aviação Geral Europeia e as medidas recomendadas no mesmo. Em particular, a medida A.1 convida os Estados-Membros a apresentarem o seu ponto de vista relativamente às atividades que, no seu sistema atual, não são classificadas como «operações comerciais». Da mesma forma, a Agência e a Comissão são convidadas a propor alterações à definição do conceito no Regulamento de Base.

Uma das observações refere que a definição de «transporte aéreo comercial» incluída na proposta deve ser harmonizada com a definição incluída no futuro regulamento relativo às operações aéreas. Apesar de tida em conta, esta observação não foi aceite. Tal como explicado no CRD-1, a alteração da definição de «transporte aéreo comercial» teria um impacto nas derrogações previstas no Regulamento (CE) 1056/2008⁶ para o setor da aviação geral.

2. Sistema de qualidade para pequenas CAMO

Várias reações ao CRD-1 referente ao NPA 2010-10 afetam o requisito que obriga a dispor de um sistema de qualidade para pequenas organizações de gestão da aeronavegabilidade permanente (CAMO) responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente das aeronaves a motor complexas ou das aeronaves envolvidas em operações comerciais. Estas reações foram aceites.

O ponto 8.a.4 do Anexo IV do Regulamento de Base exige a manutenção de um sistema de gestão por parte das organizações responsáveis pelo controlo da aeronavegabilidade permanente ou pela manutenção das aeronaves a motor complexas ou das aeronaves envolvidas em operações comerciais. Tal sistema de gestão não é substituível por um sistema de garantia da qualidade.

Os elementos constituintes do sistema de gestão serão definidos no Regulamento (CE) n.º 2042/2003 no âmbito da tarefa MDM.055⁷, relativamente à qual se espera a emissão de um NPA antes do final de 2012.

Em princípio, os elementos da secção II da ORO.GEN e, em particular, a ORO.GEN.200, formarão a base para a redação das alterações ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003. Assegurar-se-á assim que a mesma abordagem será utilizada para implementar sistemas de gestão da segurança (SGS) em organizações de formação de pilotos, centros de medicina aeronáutica, operadores e organismos de manutenção (Parte M, Subparte F e Parte 145, CAMO e entidades de formação em manutenção aprovadas em conformidade com a Parte 147).

Para a implementação dos requisitos do sistema de gestão propostos na Parte ORO, será necessário proceder a uma revisão e adaptação dos requisitos existentes no domínio do sistema de gestão, do sistema de qualidade, da preparação organizacional, da revisão organizacional, etc. Tal implica a introdução de requisitos para um sistema de gestão que inclua a gestão da segurança e o controlo da conformidade, entre outras funcionalidades. No que diz respeito ao controlo do cumprimento nas entidades mais pequenas, pretende-se propor um programa proporcional de controlo da conformidade que respeite o princípio da independência (ou seja, recorrendo a auditores externos).

A alteração proposta ao ponto M.A.712(f), é cancelada.

3. Contrato de manutenção

Várias reações ao CRD-1 referente ao NPA 2010-10 estão relacionadas com a necessidade de clarificar as situações em que é necessária a celebração de um contrato com a CAMO ou com o operador e com os requisitos aplicáveis a um contrato de manutenção. Em especial, referem que:

- devem ser esclarecidas as condições que obrigam à celebração de um contrato escrito com a entidade responsável pela manutenção;

⁶ Regulamento (CE) n.º 1056/2008 da Comissão, de 27 de outubro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 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 283 de 28.10.2008, p. 5*).

⁷ <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

- a aprovação do contrato entre a CAMO e a entidade de manutenção pela autoridade competente é um encargo desnecessário.

Ambas as reações foram consideradas e o texto proposto foi alterado. As especificações técnicas do contrato entre a CAMO e a entidade de manutenção devem ser incluídas no Manual de Gestão da Aeronavegabilidade Permanente (CAME), sendo portanto aprovadas juntamente com o CAME, não necessitando de aprovação separada por parte da autoridade competente.

4. Caderneta técnica

Duas observações ao CRD-1 consideram que os requisitos que obrigam à detenção de uma caderneta técnica representam um fardo para certos tipos de operações comerciais. Contudo, a Agência considera que a caderneta técnica constitui um meio de recolha e divulgação sistemática de certas informações que são necessárias para a operação e para a gestão da aeronavegabilidade permanente, tais como os tempos de utilização, a aptidão para o serviço e a retificação adiada dos defeitos. A caderneta técnica não tem de assentar num sistema complexo, devendo antes adaptar-se ao tipo de aeronave e operação.

5. Fatores humanos no programa de manutenção

O EHFAG referiu que a introdução das disposições relativas a fatores humanos na Parte M deve ser efetuada de forma consolidada e propôs adiar a introdução de requisitos relacionados com fatores humanos na tarefa de regulamentação MDM.055. Tendo em conta essas observações, é cancelada a proposta de alteração ao ponto M.A.302(h).

d) Reações ao CRD-2

Foram recebidas 23 observações ao CRT provenientes das 5 partes interessadas e autoridades competentes a seguir referidas: IACA, CAA-NL, DGAC-França, Agência Sueca de Transportes e CAA do Reino Unido. Várias dessas reações são observações que apoiam a proposta incluída no CRD-2. Os principais temas abordados nas reações são:

1. Aplicabilidade do regulamento

Duas reações ao CRD-2 afetam a aplicabilidade do regulamento às aeronaves registadas em países terceiros utilizadas por operadores com estabelecimento principal na União Europeia. Uma reação apoia as regras propostas, enquanto a outra considera que o regulamento não deve aplicar-se a aeronaves registadas em países terceiros e operadas fora da União por operadores da UE, tais como organizações de formação de pilotos que ministrem formação fora da UE com aeronaves registadas num país terceiro ou operadores de transportes aéreos comerciais que operem aeronaves estrangeiras fora da UE.

A última reação não foi aceite. A aplicabilidade do presente Regulamento é estabelecida tendo em conta a aplicabilidade especificada no artigo 4.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento de Base e tendo em conta as disposições relativas à locação de aeronaves com tripulação e ao código partilhado, estabelecidas no Anexo III (Parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012. Tal significa que o âmbito do regulamento incluirá:

- as aeronaves registadas em países terceiros e utilizadas por operadores sujeitos a certificação ao abrigo do Anexo III (Parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 ou do Anexo VII (Parte ORA) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, excluindo as aeronaves utilizadas ao abrigo de contratos de locação com tripulação ou código partilhado, independentemente do local de operação da aeronave, e
- as aeronaves registadas em países terceiros e utilizadas em operações com destino ou partida na UE, ou efetuadas em território da UE, por operadores estabelecidos ou residentes na UE. Ficam excluídas, portanto, as aeronaves registadas em países terceiros utilizadas apenas fora da UE por operadores estabelecidos ou residentes na UE.

2. Aplicação do regulamento

Uma reação ao CRD-2 refere que a supervisão da aplicação do regulamento às aeronaves registadas em países terceiros como aeronaves a motor não complexas será muito difícil uma vez que os operadores não são obrigados a declarar a sua atividade à autoridade competente. Refere ainda que, para as autoridades competentes, essa mesma aplicação terá um impacto económico desproporcional em relação aos benefícios para a segurança. O autor da observação sugere que a supervisão de tais aeronaves seja efetuada ao abrigo do programa de avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras (SAFA).

A observação foi parcialmente aceite. O regulamento tem por objetivo satisfazer a necessidade expressa no Regulamento de Base de efetivamente se garantir a segurança das aeronaves registadas em países terceiros que operem na UE. As inspeções SAFA podem ser integradas no programa de supervisão aplicável a essas aeronaves.

3. Locação sem tripulação de aeronaves registadas em países terceiros

Foram apresentadas três reações ao CRD-2 relacionadas com as aeronaves registadas em países terceiros e locadas sem tripulação por operadores da UE.

Uma das reações manifesta o apoio do observador ao facto de a proposta permitir aos operadores de transportes aéreos comerciais da UE continuarem a celebrar contratos de locação sem tripulação referentes a aeronaves registadas em países terceiros. Esta reação foi tida em consideração.

A segunda reação propõe que seja alterado o texto do ponto ARO.OPS 110(c) por forma a impedir que uma aeronave registada num país objeto de uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 da Comissão seja locada sem tripulação por operadores da UE. Esta reação foi aceite.

A terceira reação exige a clarificação das disposições da parte T.A.205, n.º 1), no que diz respeito à locação sem tripulação de aeronaves registadas em países terceiros por parte de operadores de transportes aéreos comerciais. Esta reação foi tida em consideração e a clarificação solicitada será incluída no AMC/GM.

4. Declaração do operador

Uma das reações ao CRD-2 teve a ver com a obrigação de emissão de uma declaração por parte dos operadores de aeronaves a motor complexas registadas em países terceiros e não utilizadas em operações comerciais. O observador considera que tal declaração irá sobrecarregar tais operadores em relação aos operadores de aeronaves registadas na UE. Esta reação foi aceite, tendo em conta que o Parecer n.º 04/2011 já inclui:

- disposições relativas à emissão de uma declaração por parte dos operadores de aeronaves a motor complexas não utilizadas em operações comerciais (ORO.DEC.100); e
- um modelo de declaração destinada à autoridade competente (Apêndice I da Parte ORO).

O presente Parecer n.º 06/2012 propõe que seja alterado o modelo por forma a incluir as informações relevantes do ponto de vista da aeronavegabilidade permanente.

5. Conformidade com as medidas obrigatórias decorrentes da informação emitida pela Agência

Várias reações ao CRD-2 estão relacionadas com as disposições do ponto T.A.201(1)(g), que exigem que as aeronaves registadas em países terceiros cumpram todos os requisitos

obrigatórios aplicáveis e emitidos pelo Estado de registo e as medidas vinculativas decorrentes das informações de segurança emitidas pela Agência, incluindo as diretivas sobre aeronavegabilidade. A Agência reconhece que, em certos casos, poderão existir conflitos entre os requisitos obrigatórios emitidos pelo Estado de registo e as informações de segurança obrigatórias emitidas pela Agência. Nestes casos, o operador terá de considerar a utilização de meios alternativos para a resolução de tais conflitos.

IV. Principais alterações introduzidas ao regulamento pelo presente parecer

Alterações ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão

O artigo 1.º é alterado por forma a harmonizar o âmbito do regulamento com o artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento de Base.

O artigo 2.º é alterado com vista a aditar uma definição de «transporte aéreo comercial» no âmbito do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão e a especificar que as definições constantes do artigo 2.º se destinam a ser utilizadas no âmbito do mesmo regulamento.

O artigo 3.º é alterado para assegurar a coerência com as alterações efetuadas ao artigo 1.º, bem como para esclarecer quais as disposições que são aplicáveis a cada categoria de aeronave. Além disso, a referência no ponto 3 foi atualizada pelo facto de o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 ter sido revogado pelo Regulamento (UE) n.º 748/2012.

O artigo 4.º, n.º 1, é alterado por forma a identificar as disposições aplicáveis à certificação das entidades de manutenção.

Alterações à Parte M

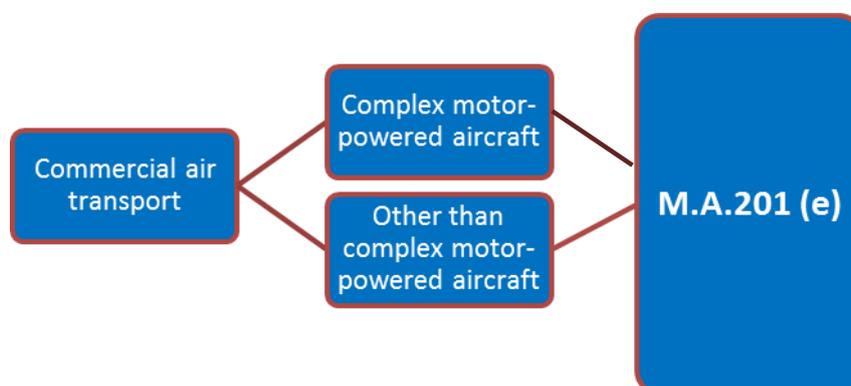
M.1 Autoridade Competente

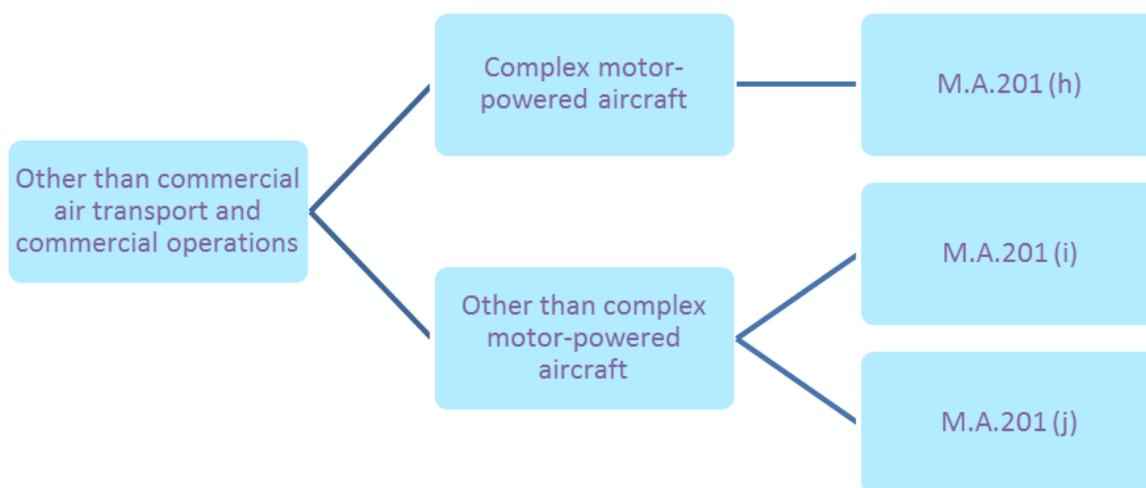
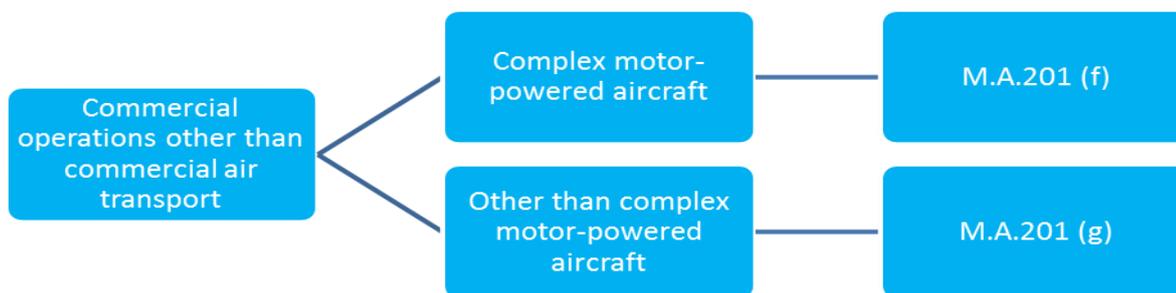
O ponto M.1(4) é alterado com vista a simplificar as disposições relativas à designação da autoridade competente para a aprovação do programa de manutenção.

M.A.201 Responsibilidades

Os pontos M.A.201 (e) a (k) são alterados por forma a:

- substituir o conceito «aeronaves de grande porte» pelo conceito «aeronaves a motor complexas»;
- introduzir o conceito do «operações comerciais».
- especificar, para cada categoria de aeronave e tipo de operação, os requisitos que estabelecem a necessidade de uma CAMO e de um contrato entre a CAMO e o operador/proprietário, bem como requisitos que estabelecem a necessidade de uma entidade de manutenção e de um contrato com a referida entidade de manutenção.





M.A.301 Tarefas inerentes à aeronavegabilidade permanente

O ponto M.A.301(2) é alterado por forma a harmonizá-lo com a possibilidade de estabelecer uma MEL voluntária para as operações não comerciais de aeronaves a motor não complexas, um procedimento que também foi previsto nas regras de execução relativas às operações aéreas através da disposição NCO.GEN.155.

Os pontos M.A.302 (4) e (7) são alterados para que o conceito «aeronaves grandes» seja substituído pelo conceito «aeronaves a motor complexas».

M.A.302 Programa de manutenção das aeronaves

O ponto M.A.302(c) é alterado por forma a assegurar a coerência com as alterações realizadas ao ponto M.1. O ponto M.A.302(f) é alterado para que o conceito «aeronaves de grande porte» seja substituído pelo conceito «aeronaves a motor complexas».

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

O ponto M.A.305(b) é alterado por forma a assegurar a coerência com as alterações realizadas ao ponto M.A.306(a).

M.A.306 Caderneta técnica do operador

O título deste ponto é alterado de «Caderneta técnica do operador» para «Caderneta técnica da aeronave», de modo a assegurar a coerência com a terminologia utilizada noutras subpartes do presente regulamento e no regulamento relativo às operações aéreas.

O ponto M.A.306(a) é alterado com vista a alargar os requisitos da caderneta técnica às aeronaves utilizadas em operações comerciais. A Agência considera que, no que respeita às operações comerciais, o operador deve apresentar uma caderneta técnica da aeronave, a qual constituirá um meio de recolha e divulgação de certas informações que são necessárias para a operação e para a gestão da aeronavegabilidade permanente, tais como os tempos de utilização, a aptidão para o serviço e a retificação adiada dos defeitos.

M.A.403 Retificação de defeitos

O ponto M.A.403(b) é alterado de modo a harmonizar-se com as disposições da NCO.GEN.155, que prevê a possibilidade de estabelecer voluntariamente uma MEL sem necessidade de aprovação da autoridade competente. Além disso, a alteração do texto destina-se a:

- clarificar que a MEL também pode ser usada pelo pessoal responsável pela certificação autorizado para adiar a retificação de defeitos, e
- eliminar a disposição sobre os defeitos das aeronaves definidos como aceitáveis pela autoridade competente.

O ponto M.A.403(c) é alterado de modo a clarificar que a retificação adiada dos defeitos tem de ocorrer no período especificado nos dados de manutenção ou na MEL.

M.A.504 Controlo de componentes fora de serviço

O ponto M.A.504(b) é alterado para que o conceito «aeronaves de grande porte» seja substituído pelo conceito «aeronaves a motor complexas».

M.A.708 Gestão da aeronavegabilidade permanente

O ponto M.A.708(c) é alterado, sendo os respetivos requisitos divididos em duas alíneas, nomeadamente na alínea c) e na alínea d).

O ponto M.A.708(c) especifica que deve ser estabelecido um contrato entre a CAMO e uma entidade de manutenção competente quando se trate de uma aeronave a motor complexa ou de uma aeronave envolvida em operações comerciais, incluindo em operações de transporte aéreo comercial. Esta alteração encontra-se em linha com as alterações introduzidas ao ponto M.A.201.

O ponto M.A.708(d) contém uma disposição que, em certas condições, permite um desvio ao ponto M.A.708(c).

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

O ponto M.A.801(c) é alterado para que o conceito «aeronaves de grande porte» seja substituído pelo conceito «aeronaves a motor complexas».

M.A.803 Licença de piloto-proprietário

O ponto M.A.803(b) é alterado de modo a assegurar a coerência com a terminologia utilizada ao longo do regulamento.

M.A.901(g) Avaliação da aeronavegabilidade de aeronaves

O ponto M.A.901(g) é alterado de modo a harmonizar-se com as alterações ao ponto M.A.201

M.B.105 Intercâmbio mútuo de informações

O ponto M.B.105 é alterado para atualizar a referência ao artigo 15.º do Regulamento de Base.

Apêndice I Contrato de Aeronavegabilidade Permanente

Foram introduzidas as seguintes alterações ao Apêndice I:

- o termo «acordo» foi substituído pelo termo «contrato»,
- é introduzido o acrónimo CAMO para designar uma entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente aprovada de acordo com a Parte M, Subparte G,
- as referências ao Regulamento (CE) n.º 1702/2003 são substituídas por referências ao Regulamento (UE) n.º 748/2012,
- o ponto 3 é alterado por forma a exigir que o tipo de operação seja especificado no contrato,
- o ponto 4 é alterado por forma a corrigir a terminologia utilizada nas referências à autoridade competente,
- no ponto 4, a palavra «certifica» é substituída por «declara», uma vez que a utilização do conceito de certificação na frase em questão não é coerente com a definição constante do artigo 3.º, alínea e), do Regulamento de Base,
- no ponto 5.1, o item 7 foi reformulado de modo a clarificar as responsabilidades da CAMO contratada no que diz respeito à avaliação da aeronavegabilidade.

Apêndice VI Aprovação da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente

A página 1 do certificado de aprovação é alterada de modo a fazer referência à aplicação dos requisitos do Anexo V (Parte T) às entidades cujos procedimentos estão sujeitos à aprovação da autoridade competente no que diz respeito à gestão da aeronavegabilidade permanente das aeronaves registadas em países terceiros.

Conteúdo da nova Parte T

A Parte T foi elaborada para incluir os requisitos de aeronavegabilidade permanente aplicáveis às aeronaves registadas em países terceiros e utilizadas por operadores da UE. Tal como explicado no NPA 2010-10, a estrutura da Parte T respeitou o mais possível a estrutura da Parte M, contendo igualmente as secções A e B.

O objetivo dos principais requisitos da Parte T e as alterações efetuadas ao texto após o CRD-2 2010-10 encontram-se descritos abaixo.

T.1 Autoridade competente

Este ponto foi incluído na Parte T com vista a identificar as autoridades competentes responsáveis pelo controlo do cumprimento dos requisitos constantes da referida Parte T.

Secção A

A secção A contém os requisitos técnicos aplicáveis às aeronaves, aos operadores, às entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente e às entidades de manutenção, divididos nas seguintes subpartes:

Subparte A

Esta subparte estabelece que o anexo em questão é aplicável às aeronaves registadas em países terceiros e utilizadas por operadores da UE.

Subparte B

Esta subparte contém dois pontos, o ponto T.A.201, que estabelece os requisitos comuns aplicáveis a todas as aeronaves no âmbito da presente Parte, e o ponto T.A.205, que estabelece requisitos adicionais aplicáveis às aeronaves envolvidas em operações comerciais e às operações de aeronaves a motor complexas.

O ponto T.A.205 foi alterado no seguimento de uma observação apresentada ao CRD-2 2012-10 e os requisitos relativos à emissão de uma declaração foram eliminados.

Subparte C Programa de manutenção

Esta subparte estabelece os requisitos aplicáveis ao programa de manutenção das aeronaves no âmbito do anexo em questão.

Subparte E Entidade de manutenção

Esta subparte estabelece os requisitos aplicáveis às entidades responsáveis pela manutenção das aeronaves a motor complexas e das aeronaves envolvidas em operações comerciais. O ponto T.A.501 foi alterado no seguimento de algumas observações apresentadas ao CRD-2 2010-10, de modo a clarificar as disposições relativas ao sistema de comunicação de ocorrências e os elementos que devem ser verificados pela entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente.

Subparte G — Requisitos adicionais aplicáveis às entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente certificadas nos termos do anexo I (parte M), subparte G

No que diz respeito às aeronaves a motor complexas e às aeronaves envolvidas em operações comerciais, o Regulamento de Base exige, no Anexo IV, ponto 8.g, que uma organização seja responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente. Tal organização deverá ser uma CAMO que, para além dos requisitos previstos na Parte M, Subparte G, deverá satisfazer também os requisitos desta subparte G.

Esta subparte especifica os procedimentos específicos que devem integrar o Manual de Gestão da Aeronavegabilidade Permanente, os conhecimentos de que devem dispor o pessoal da organização, os requisitos relativos ao sistema de qualidade e à documentação. Contém ainda as prerrogativas aplicáveis às organizações caso estas cumpram os requisitos da Parte T.

Além disso, especifica, no ponto T.A.708, as tarefas que incumbem à entidade em questão. Este ponto foi alterado no seguimento da apresentação de algumas observações ao CRD-2 2010-10, de modo a incluir uma disposição que exija a celebração de um contrato em conformidade com o Anexo I, Parte T, sempre que uma entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente seja contratada para gerir a aeronavegabilidade permanente de uma aeronave.

Secção B - Procedimentos adicionais a cumprir pelas autoridades competentes

A Secção B estabelece os procedimentos administrativos adicionais que a autoridade competente deve cumprir no exercício da sua atividade.

Alterações ao Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão relativo às operações aéreas**Alterações ao Anexo II (Parte ARO)****ARO.OPS.110 Acordos de locação**

O ARO.OPS.110(c) é alterado por forma a incluir uma disposição que obrigue a autoridade competente a suspender ou cancelar um acordo de locação sem tripulação sempre que a aeronave em questão se encontre registada num país sujeito a uma proibição de operação.

Alterações ao Anexo III (Parte ORO)

Os pontos ORO.AOC.100(c), ORO.AOC.110(b) e ORO.AOC.110(d), são alterados com vista a assegurar a coerência com as alterações ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão no que respeita às aeronaves registadas em países terceiros.

As alíneas a) e b) do ponto ORO.AOC.130 são alteradas por forma a substituir «sistema de monitorização dos dados de voo» por «programa de monitorização dos dados de voo», uniformizando assim este conceito com o conceito utilizado nos meios de conformidade aceitáveis e nos materiais de orientação referentes às disposições ORO.AOC.130 e ORO.FC.A.245. O termo «programa» já foi utilizado no Anexo ao Regulamento (CE) n.º 859/2008 (OPS-EU) 1.037 (a)(4) e no *Temporary Leaflet Guidance* n.º 44 (Folheto n.º 44 de Orientação Temporário - JAR OPS 1, Secção 2). O conceito «programa de monitorização dos dados de voo» é comumente utilizado nas orientações relativas à monitorização dos dados de voo (por exemplo, o CAP 739 publicado pela Autoridade de aviação civil do Reino Unido, disponível a todas as partes interessadas).

O apêndice I «Declaração do operador» é alterado de modo a incluir a informação relevante em termos de aeronavegabilidade permanente.

V. Entrada em vigor

A entrada em vigor e a aplicação das alterações ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 e ao Regulamento (UE) n.º 965/2012 são propostas de modo a que a indústria aeronáutica e as administrações dos Estados-Membros disponham de tempo suficiente para se adaptarem ao novo quadro regulamentar e por forma a assegurar a sincronização com a aplicação do regulamento relativo às operações aéreas e com as alterações já propostas, nomeadamente as da Parte NCC. Sendo assim, é proposto o seguinte esquema de aplicação:

- a aplicação das alterações à Parte M, a aplicação da Parte T às aeronaves utilizadas em operações comerciais e as alterações às disposições ARO.OPS.110(c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 e ORO.AOC.130 do Regulamento (UE) n.º 965/2012 estão previstas para 28 de outubro de 2014. Pretende-se, assim, garantir que todas essas alterações serão aplicáveis na altura em que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 também for aplicável em todos os Estados-Membros,
- a aplicação da Parte T às aeronaves não utilizadas em operações comerciais está prevista para 28 de outubro de 2015,
- a data de aplicação das alterações ao Apêndice I do Anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser coordenada com o processo de adoção do regulamento relativo às operações aéreas aplicável às aeronaves a motor complexas não envolvidas em operações comerciais (Parecer n.º 04/2011).

Colónia, 27 de novembro de 2012

P. GOUDOU
Diretor Executivo