

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA SOLIDARIEDADE, EMPREGO E SEGURANÇA SOCIAL

Gabinetes do Ministro da Solidariedade, Emprego
e Segurança Social e do Secretário
de Estado Adjunto e do Orçamento

Portaria n.º 1007/2014

O Instituto de Informática, I. P., é um Instituto Público que, nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 196/2012, de 23 de agosto, assegura a construção, gestão e operação de sistemas aplicacionais e de infraestruturas tecnológicas nas áreas de tecnologias de informação e comunicação dos serviços e organismos do Ministério da Solidariedade, Emprego e Segurança Social (MSESS), numa lógica de serviços comuns partilhados.

No âmbito da sua missão, compete-lhe a coordenação do projeto de desenvolvimento do sistema de informação de suporte à operacionalização da Medida Incentivo Emprego, criada pela Portaria n.º 286-A/2013, de 16 de setembro, da responsabilidade do Instituto de Emprego e Formação Profissional.

Para cumprir os referidos objetivos, o Instituto de Informática, I. P., celebrou, em 18 de dezembro de 2013, um contrato de aquisição de serviços de desenvolvimento de software para a implementação da Medida Incentivo Emprego, por um período de 12 meses, com fixação de preço de 147.200,00€ (cento e quarenta e sete mil e duzentos euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, e com encargos para o ano de 2014 no montante de 89.600,00€ (oitenta e nove mil e seiscentos euros).

Porém, incidências na execução do contrato obrigam a um reescalonamento da despesa e à realização de serviços a mais, em consonância com o n.º 1 do artigo 454.º do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, o que determina um encargo em 2014 que exige portaria de extensão, nos termos do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho.

Assim, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, e do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 127/2012, de 21 de junho, manda o Governo, pelo Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social e pelo Secretário de Estado Adjunto e do Orçamento, o seguinte:

1.º Fica o Conselho Diretivo do Instituto de Informática, I. P., autorizado a assumir os encargos orçamentais decorrentes do contrato de aquisição de serviços de desenvolvimento de software, no montante máximo global de 198.400,00€ (cento e noventa e oito mil e quatrocentos euros) acrescido de IVA à taxa legal em vigor, referente aos seguintes anos, não podendo em cada ano económico, exceder as seguintes verbas:

2013 — 11.520,00€;
2014 — 186.880,00€.

2.º Os encargos decorrentes da execução da presente portaria serão suportados por verbas inscritas no orçamento do Instituto de Informática, I. P., consignado no Orçamento da Segurança Social, na rubrica D.07.01.08 — Software informático.

3.º A importância fixada para cada ano económico pode ser acrescida do saldo apurado no ano anterior.

4.º A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

25 de novembro de 2014. — O Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social, *Luis Pedro Russo da Mota Soares*. — O Secretário de Estado Adjunto e do Orçamento, *Hélder Manuel Gomes dos Reis*.
208263745

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Gabinete do Ministro

Despacho n.º 14755/2014

1. Nos termos do n.º 1 do artigo 4.º do Estatuto dos Militares em ações de Cooperação Técnico-Militar concretizadas em território estrangeiro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 238/96 de 13 de dezembro, nomeio o 059727-K Coronel/TMMA Carlos Alberto Bento Lopes, por um período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, com início em 30 de dezembro de 2014, em substituição do 041966-E Coronel/TMMA João Manuel Salvador Oliveira, para desempenhar funções de Diretor Técnico do Projeto 4 — Força Aérea de Moçambique e de representante da Força Aérea

no Núcleo Conjunto de Coordenação, inscrito no Programa-Quadro de Cooperação Técnico-Militar com a República de Moçambique.

2. De acordo com o n.º 5 da Portaria n.º 87/99 (2.ª série) de 30 de dezembro de 1998, publicada no Diário da República, 2.ª série de 28 de janeiro de 1999, o militar nomeado irá desempenhar funções em país da classe C.

21 de novembro de 2014. — O Ministro da Defesa Nacional, *José Pedro Correia de Aguiar-Branco*.

208261914

Autoridade Aeronáutica Nacional

Regulamento n.º 539/2014

Regulamento de Base em Matéria de Aeronavegabilidade no Âmbito da Defesa Nacional

Portugal ratificou a convenção sobre a aviação civil internacional, designada de Convenção de Chicago, conforme Carta de Ratificação publicada no *Diário do Governo*, 1.ª série — número 98, de 28 de abril de 1948, em cujo artigo 3.º se estabelece o seguinte:

i) Esta convenção só é aplicável a aeronaves civis, e não às aeronaves do Estado;

ii) As aeronaves utilizadas em serviços militares são consideradas como aeronaves de Estado;

iii) Os Estados contratantes comprometem-se a ter na devida conta a segurança aérea civil ao estabelecer os regulamentos aplicáveis às suas aeronaves de Estado.

O 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 (EASA), não se aplica aos produtos, peças, equipamentos, pessoal e organizações utilizados em serviços ou atividades militares, aduaneiras, policiais, de busca e salvamento, de luta contra incêndios ou de guarda-costeira ou atividades afins. No entanto, os Estados-Membros devem envidar esforços para que essas atividades ou serviços tenham em conta, na medida do possível, os objetivos do referido regulamento.

A Lei n.º 28/2013, de 12 de abril, define as competências, a estrutura e o funcionamento da Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN) e estabelece que esta entidade é responsável pela coordenação e execução das atividades a desenvolver pela Força Aérea, na regulação, inspeção e supervisão das atividades de âmbito aeronáutico na área da defesa nacional. Neste âmbito, a AAN é a autoridade competente para, nomeadamente, emitir certificados de aeronavegabilidade para as aeronaves militares e certificar as entidades nacionais no âmbito da aeronavegabilidade das aeronaves militares.

O governo Português subscreveu, através do Ministro da Defesa Nacional, a Declaração Política constante no Documento n.º 2009/36, de 17 de novembro de 2009, da Agência Europeia de Defesa (EDA), no âmbito do desenvolvimento e implementação dos requisitos militares europeus de aeronavegabilidade (European Military Airworthiness Requirements/EMAR).

O Fórum das Autoridades de Aeronavegabilidade Europeias (Military Air Worthiness Authorities/MAWA), que funciona no âmbito da EDA, está a desenvolver os EMAR atrás referidos tendo em vista a harmonização dos requisitos militares de aeronavegabilidade na União Europeia e o reconhecimento das respetivas autoridades, conforme mencionado no *The European Harmonised Military Airworthiness Basic Framework Document* aprovado no âmbito da EDA.

Tendo por base a harmonização dos requisitos mencionados no parágrafo anterior é promovida uma visão coordenada das questões de aeronavegabilidade de âmbito militar europeu, com as autoridades militares não europeias, bem como com os requisitos da Agência Europeia para a Segurança da Aviação Civil (EASA).

Os benefícios de uma abordagem europeia comum às questões de aeronavegabilidade no âmbito militar perante a indústria permite uma economia de escala e uma potencial economia de esforço, de tempo e de custo se houver uma abordagem comum à aeronavegabilidade em programas multinacionais;

É necessário garantir em permanência, um nível elevado e uniforme de segurança, na aviação militar através da aprovação de normas de segurança e de medidas, em matéria de aeronavegabilidade, que assegurem que os produtos, as pessoas e as entidades obedecem a essas normas. Por conseguinte, é necessário definir, de acordo com documentação elaborada pelo Fórum do MAWA, requisitos essenciais aplicáveis a produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, a pessoas e entidades envolvidas

nas atividades de conceção, fabrico, gestão de aeronavegabilidade permanente, manutenção e formação em matéria de manutenção.

No âmbito das competências atribuídas à AAN, esta autoridade deve emitir certificados de aeronavegabilidade para as aeronaves militares, certificar o pessoal que desempenha funções aeronáuticas de âmbito militar e certificar as entidades nacionais no âmbito da aeronavegabilidade das aeronaves militares, tornando-se necessário proceder à regulamentação das funções inerentes.

A aviação militar tem especificidades pontuais que devem ser tidas em conta no cumprimento dos requisitos essenciais, nomeadamente:

- i) Circunstâncias especiais, tais como medidas urgentes de segurança ou necessidades operacionais imprevistas ou com limitações;
- ii) Circunstâncias específicas de operação de aeronaves militares em cenários de conflito ou guerra.

É necessário garantir a tomada de medidas urgentes baseadas nos resultados das investigações sobre os acidentes aéreos, em especial quando se apurem defeitos de conceção e ou aspetos operacionais das aeronaves.

A AAN, no plano das relações internacionais, coopera com outras autoridades aeronáuticas militares e organizações de cooperação civil-militar nacionais e internacionais, nomeadamente na harmonização das normas, no reconhecimento de homologações e na cooperação técnica, e estabelece relações apropriadas com as autoridades aeronáuticas dos países terceiros e as organizações internacionais competentes nos domínios abrangidos pelo presente regulamento.

A AAN pode reconhecer as homologações concedidas por outras autoridades aeronáuticas a produtos, peças e equipamentos, pessoas e organizações no âmbito da aeronavegabilidade.

É necessário dar tempo suficiente à indústria aeronáutica e às entidades orgânicas das Forças Armadas para se adaptarem ao novo quadro regulamentar.

É também necessário reconhecer a validade de certificados emitidos em data anterior à data de entrada em vigor do presente regulamento.

O presente regulamento estabelece uma estrutura de base em matéria de aeronavegabilidade no âmbito da Defesa Nacional para a definição e aplicação de requisitos técnicos e procedimentos administrativos no domínio da aviação militar, tendo em consideração o *The European Harmonised Military Airworthiness Basic Framework Document*, o Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008 e a missão da AAN, segundo mencionado no Decreto-Lei n.º 122/2011, de 29 de dezembro e na Lei n.º 28/2013, de 12 de abril.

Assim:

Nos termos do n.º 1 do artigo 4.º da Lei n.º 28/2013, de 12 de abril, aprovo o Regulamento de base em matéria de Aeronavegabilidade no âmbito da Defesa Nacional, que se rege pelas disposições constantes do clausulado seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente regulamento é aplicável à conceção, ao fabrico, à manutenção e à gestão de aeronavegabilidade permanente das aeronaves militares, incluindo os produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação do pessoal e das entidades envolvidas nas referidas atividades.

2 — A presente regulamentação aplica-se exclusivamente aos casos em que aeronaves, incluindo produtos, peças, equipamentos, e pessoal e entidades referidos no n.º 1, sejam utilizados no exercício das atividades ou em serviços de âmbito aeronáutico na área da Defesa Nacional.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

Ficam sujeitas à regulamentação constante do presente regulamento as aeronaves militares, incluindo os produtos, peças e equipamentos nelas instalados, que sejam:

- a) Concebidas ou fabricadas por uma entidade para a qual a AAN assegure a supervisão da homologação e a segurança no âmbito da aeronavegabilidade das aeronaves militares;
- b) Operadas pelas Forças Armadas;
- c) Registadas na AAN.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

- a) “Aeronave militar”: aeronave tripulada ou não tripulada operada pelas Forças Armadas ou registada na AAN. Incluem-se nesta definição as aeronaves que se encontram na fase de conceção e fabrico;
- b) “Aeronavegabilidade”: a capacidade de uma aeronave ou outro equipamento a bordo ou de um sistema operarem em voo e no solo, sem risco significativo para a tripulação, a tripulação de solo, os passageiros (caso aplicável) ou a terceiros;
- c) “Aeronavegabilidade continuada (conceção)”: todas as tarefas a serem realizadas para verificar as condições sob as quais um certificado-tipo (militar) ou um certificado-tipo suplementar tenha sido concedido, continuam a ser cumpridas a qualquer momento durante o seu período de validade;
- d) “Aeronavegabilidade permanente (preservação)”: todos os processos que garantem que, a qualquer momento na sua vida operacional, a aeronave cumpre com os requisitos de aeronavegabilidade em vigor e se encontra em condições seguras de operação (manutenção);
- e) “Certificação”: qualquer forma de reconhecimento de que um produto, peça ou equipamento, entidade ou pessoa cumpre os requisitos aplicáveis, incluindo as disposições do presente regulamento. A certificação compreende a atividade de verificação se tecnicamente o produto, peça, equipamento, serviço, entidade ou pessoa cumpre com os requisitos aplicáveis e o reconhecimento formal da satisfação dos requisitos aplicáveis emitindo um certificado, licença, aprovação ou outro documento equivalente;
- f) “Certificado”: homologação, licença, aprovação ou outro documento emitido como resultado da certificação;
- g) “Certificado-Tipo Militar”: certificado emitido ou aprovado pela AAN atestando que a conceção e o fabrico de um produto e sua configuração estão aprovados para voo ao abrigo da regulamentação militar de aeronavegabilidade;
- h) “Certificado-Tipo Militar Suplementar”: certificado emitido ou aprovado pela AAN atestando que uma modificação ao projeto-tipo está aprovada ao abrigo da regulamentação militar de aeronavegabilidade;
- i) “Condição especial”: condição relativamente à qual a AAN constata como sendo necessário acrescentar aos requisitos em vigor de certificação técnica de um determinado produto, serviço, entidade ou pessoa, de modo a incluir situações ou características não previamente abrangidas para essa certificação;
- j) “Conformidade”: satisfação do cumprimento dos requisitos de regulamentação e procedimentos;
- k) “Entidade competente”: entidade à qual pode ser atribuída pela AAN uma tarefa específica de certificação e exercida sob o controlo e a responsabilidade da AAN;
- l) “Ocupante”: todo o pessoal que se encontra a bordo de uma aeronave militar;
- m) “Passageiros”: qualquer ocupante que não faça parte da tripulação;
- n) “Peças e equipamentos”: qualquer instrumento, dispositivo, equipamento, mecanismo, peça, componente, aparelho, software ou acessório, incluindo equipamento de comunicações, que é utilizado ou pretende ser utilizado para operar uma aeronave e está instalado ou ligado à aeronave. Inclui as partes que integram a célula, o motor ou o hélice;
- o) “Produto”: aeronave militar, motor ou hélice;
- p) “Projeto-tipo”: projeto apresentado pela entidade de conceção demonstrando o cumprimento com as bases de certificação da aeronave-tipo aceites pela AAN;
- q) “Requerente”: pessoa singular ou coletiva, adiante designada por entidade, que solicita à AAN a certificação dos produtos, serviços, entidades ou pessoas;
- r) “Supervisão contínua”: tarefas destinadas a verificar que os requisitos, com base nos quais foram emitidos os certificados de homologação, continuam a ser cumpridos durante todo o período de validade, assim como a tomada de quaisquer medidas de salvaguarda;
- s) “Tripulação”: inclui o(s) piloto(s) e outro pessoal a bordo da aeronave, os quais são responsáveis por garantir a segurança do voo.

CAPÍTULO II

Competências da AAN

Artigo 4.º

Competências da AAN em matéria de aeronavegabilidade

1 — Nos termos da Lei n.º 28/2013, de 12 de abril, a AAN é a entidade responsável pela coordenação e execução das atividades a desenvolver

pela Força Aérea na regulação, inspeção e supervisão das atividades de âmbito aeronáutico na área da Defesa Nacional.

2 — Neste âmbito e com a finalidade de assegurar o bom funcionamento e a segurança da aviação militar, são competências da AAN em matéria de aeronavegabilidade:

a) Exercer as atividades de supervisão previstas no artigo 5.º do presente regulamento, incluindo a emissão de certificados de aeronavegabilidade para as aeronaves militares;

b) Exercer as atividades de regulação previstas no artigo 6.º do presente regulamento;

c) Desenvolver as atividades de inspeção e auditoria previstas no artigo 7.º do presente regulamento;

d) Definir especificações de certificação, incluindo critérios de aeronavegabilidade e métodos de conformidade aceitáveis, bem como outros documentos de orientação para execução do presente regulamento e das suas normas de execução;

e) Adotar as decisões adequadas para efeitos da aplicação do disposto nos artigos 5.º e 7.º, incluindo a concessão de isenções do cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente regulamento e nas suas normas de execução, em caso de necessidade operacional imprevista com caráter urgente ou por necessidades operacionais de duração limitada, desde que o nível de segurança não seja afetado;

f) Executar as tarefas e formular pareceres em todas as áreas abrangidas pelo n.º 1 do artigo 1.º do presente regulamento;

g) Cooperar com outras autoridades aeronáuticas militares e organizações de cooperação civil-militar nacionais e internacionais competentes nas áreas abrangidas pelo presente regulamento;

h) Promover, em conformidade com a legislação aplicável, a harmonização de normas pertinentes e o reconhecimento de homologações;

i) Tomar as medidas necessárias no âmbito do presente regulamento e da demais legislação aplicável;

j) Adotar as medidas e as instruções administrativas internas e publicar documentação necessária, com vista a assegurar o funcionamento da AAN;

k) Definir procedimentos especiais que permitam à AAN tomar medidas imediatas para reagir a um problema de segurança e informar as partes interessadas das ações que devem tomar.

3 — Os documentos emanados pela AAN refletem as boas práticas nos domínios em causa e serão atualizados tendo em conta a experiência adquirida a nível mundial com as aeronaves em serviço, bem como o progresso científico e técnico.

4 — As especificações de certificação e as normas de execução que venham a ser aprovadas são objeto de publicação pela AAN no *Diário da República*.

Artigo 5.º

Atividades de supervisão

1 — No exercício das competências de supervisão, compete à AAN certificar e aprovar as atividades de âmbito aeronáutico na área da Defesa Nacional a que se refere o artigo 1.º do presente regulamento.

2 — No que se refere às aeronaves, incluindo produtos, peças e equipamentos aeronáuticos mencionados no artigo 2.º, a AAN executa, sempre que aplicável, as funções e tarefas de certificação, nomeadamente:

a) Estabelece e notifica as bases da certificação-tipo aplicáveis para cada produto para o qual for solicitado um certificado-tipo militar ou uma modificação do certificado-tipo militar. Essas bases de certificação consistem:

1) Nos critérios de aeronavegabilidade aplicáveis;

2) Nas disposições para as quais tiver sido aceite um nível equivalente de segurança;

3) Nas condições especiais necessárias, sempre que as características de conceção de um determinado produto ou a experiência de serviço na operação tornem qualquer das disposições dos critérios de aeronavegabilidade inadequada ou imprópria para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais;

b) Emite certificados de aeronavegabilidade;

c) Estabelece e notifica as condições especiais de aeronavegabilidade para cada produto para o qual for solicitado um certificado de aeronavegabilidade, conforme previsto na alínea c) do n.º 4 do artigo 8.º do presente regulamento;

d) Estabelece e notifica as especificações detalhadas de aeronavegabilidade para cada peça e equipamento para os quais for solicitado um certificado;

e) Emite os certificados-tipo militar apropriados ou as alterações correspondentes;

f) Emite certificados para peças e equipamentos;

g) Modifica, suspende ou revoga certificados emitidos sempre que deixem de estar preenchidas as condições que estiveram na base da respetiva emissão ou o detentor do certificado deixe de cumprir as obrigações impostas pelo presente regulamento ou pelas suas normas de execução;

h) Assegura as funções de aeronavegabilidade permanente associadas aos produtos, peças e equipamentos que se encontram sob a sua supervisão, reagindo, nomeadamente, sem demora excessiva a qualquer problema de segurança e emitindo e divulgando documentação aplicável com caráter de obrigatoriedade.

i) Estabelece normas e procedimentos de aeronavegabilidade para as aeronaves para as quais for solicitada uma licença especial de aeronavegabilidade, para cumprir com o disposto na alínea a) do n.º 4 do artigo 8.º do presente regulamento;

3 — No que se refere às entidades, a AAN:

a) Emite e renova os certificados e aprova os procedimentos:

1) Das entidades de conceção;

2) Das entidades de produção;

3) Das entidades de manutenção;

4) Das entidades de gestão de aeronavegabilidade permanente;

5) Das entidades que ministram formação em matéria de manutenção;

6) Do pessoal responsável pela certificação das intervenções de manutenção de um produto, peça e equipamento;

b) Altera, suspende ou revoga os certificados detidos por entidades sempre que deixem de estar preenchidas as condições que estiveram na base da respetiva emissão; ou caso essa entidade deixe de cumprir as obrigações que lhe são impostas pelo presente regulamento ou respetivas normas de execução emitidas pela AAN.

4 — Estão ainda sujeitos a aprovação da AAN:

a) Os procedimentos relativos à formação de pessoal aeronáutico;

b) Os cursos de formação de pessoal aeronáutico.

5 — A AAN assegura a realização de exames do pessoal responsável pela certificação das intervenções de manutenção de um produto, peça e equipamento.

Artigo 6.º

Atividades de regulação

No âmbito das competências de regulação compete à AAN elaborar especificações de certificação e normas de execução indispensáveis ao exercício das suas competências nas áreas abrangidas pelo presente regulamento, designadamente:

a) Definir os requisitos técnicos relativos à concessão de certificações, mediante a emissão de regulamentação específica com a designação de Portuguese Military Airworthiness Requirements (PMAR);

b) Adotar as normas e recomendações de outras autoridades aeronáuticas militares e organizações de cooperação civil-militar nacionais e internacionais competentes nas áreas abrangidas pelo presente regulamento;

c) Adotar especificações de certificação e normas de execução, no âmbito das suas atribuições, relativos à regulação, inspeção e supervisão das atividades de conceção, fabrico, manutenção, formação em matéria de manutenção e gestão da aeronavegabilidade permanente de produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como às pessoas e entidades envolvidas nas respetivas atividades.

Artigo 7.º

Atividades de inspeção e de auditoria

1 — No exercício das competências de inspeção compete à AAN efetuar inspeções e auditorias às entidades referidas nas alíneas d) a h) do n.º 2 do artigo 8.º do presente regulamento e às aeronaves a que se refere o artigo 2.º do presente regulamento, incluindo os respetivos documentos, que atestam o seu estado de aeronavegabilidade, no âmbito da certificação e supervisão contínua. Para o efeito, as pessoas autorizadas ao abrigo do presente regulamento no exercício das atividades de inspeção e auditoria podem adotar os seguintes procedimentos:

a) Realizar inspeções técnicas relacionadas com a certificação de produtos, peças e equipamentos;

b) Realizar inspeções e auditorias às entidades que certifica;

c) Examinar os registos, dados e documentos, elementos de informação sob forma escrita ou digital, as instalações, equipamentos e serviços das entidades bem como qualquer material pertinente;

d) Obter cópias ou extratos de tais registos, dados, documentos ou outro material pertinente;

e) Entrevistar qualquer pessoal das entidades certificadas ou a certificar a fim de recolher informação pertinente;

f) Aceder a quaisquer instalações, equipamentos ou serviços das entidades inspecionadas ou auditadas;

g) Determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a limitação ou suspensão de atividades, quando existir risco iminente para a segurança da aviação militar;

h) Solicitar a colaboração das autoridades administrativas e ou policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que por razões de segurança devam ter execução imediata.

2 — As pessoas autorizadas a realizar inspeções e auditorias exercem os seus poderes mediante a apresentação de uma autorização por escrito da AAN que especifique o objeto e a finalidade da inspeção ou auditoria.

3 — AAN pode delegar nas entidades competentes nos termos de artigo 10.º do presente regulamento a realização de inspeções e auditorias às entidades referidas nas alíneas d) a h) do n.º 2 do artigo 8.º do presente regulamento e às aeronaves a que se refere o artigo 2.º do presente regulamento.

4 — A AAN deve informar antecipadamente por escrito a entidade que venha a ser objeto de inspeção ou auditoria. Sem prejuízo para a realização programada de inspeções e auditorias, a AAN pode sem prévio aviso efetuar uma inspeção ou auditoria.

CAPÍTULO III

Requisitos Substanciais

Artigo 8.º

Aeronavegabilidade

1 — As aeronaves a que se refere o artigo 2.º, incluindo todos os produtos, peças e equipamentos nelas instalados, devem cumprir os requisitos estabelecidos no Anexo I.

2 — O cumprimento dos requisitos mencionados no número anterior é demonstrado do seguinte modo:

a) Os produtos devem ter um certificado-tipo militar. O certificado-tipo militar e a certificação das alterações a esse certificado, incluindo os certificados-tipo militar suplementares, são emitidos quando o requerente demonstrar que o produto está conforme com as bases de certificação de tipo, tal como especificado no artigo 5.º, estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no Anexo I, e quando o produto não apresentar aspetos e características que tornem o seu funcionamento inseguro. O certificado-tipo militar abrange o produto, incluindo todas as peças e equipamentos nele instalados;

b) As peças e equipamentos podem ser objeto de certificados específicos quando o requerente demonstrar que cumprem com as especificações aplicáveis em matéria de aeronavegabilidade estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no Anexo I ou com as medidas referidas nos termos do n.º 5 do presente artigo;

c) Uma aeronave só pode operar se possuir um certificado de aeronavegabilidade válido. Este certificado é emitido quando o requerente demonstra que a aeronave está conforme o projeto-tipo aprovado no seu certificado-tipo militar e que a documentação, inspeções e testes pertinentes demonstrem que está em condições de funcionamento seguro. O certificado de aeronavegabilidade mantém-se válido enquanto não caducar, for suspenso, revogado ou renunciado e enquanto a aeronave for mantida de acordo com os requisitos essenciais relativos à aeronavegabilidade permanente constantes do ponto 3.d) do Anexo I e das medidas referidas nos termos do n.º 5, do presente artigo;

d) As entidades responsáveis pela conceção e fabrico de produtos, peças e equipamentos devem demonstrar as suas capacidades e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com as suas prerrogativas, segundo o definido no PMAR 21. Salvo disposição em contrário, essas capacidades e meios devem ser reconhecidas mediante a emissão de um certificado de homologação aplicável à entidade. As prerrogativas concedidas às entidades certificadas e o âmbito da certificação devem ser especificados no certificado de homologação;

e) As entidades responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente de produtos, peças e equipamentos devem demonstrar as suas capacidades e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com as suas prerrogativas, segundo o definido no PMAR M. Salvo disposição em contrário, essas capacidades e meios devem ser reconhecidas mediante a emissão de um certificado de homologação aplicável à entidade. As prerrogativas concedidas às entidades certificadas e o âmbito da certificação devem ser especificados no certificado de homologação;

f) As entidades responsáveis pela manutenção de produtos, peças e equipamentos devem demonstrar as suas capacidades e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com as suas prerrogativas, segundo o definido no PMAR 145. Salvo disposição em contrário, essas capacidades e meios devem ser reconhecidas mediante a emissão de um certificado de homologação aplicável à entidade. As prerrogativas concedidas às entidades certificadas e o âmbito da certificação devem ser especificados no certificado de homologação;

g) O pessoal responsável pela certificação das intervenções de manutenção de um produto, peça e equipamento deve possuir um certificado adequado emitido ou reconhecido pela AAN, segundo o definido no PMAR 66;

h) A capacidade das entidades que ministram formação em matéria de manutenção para cumprirem as obrigações associadas às suas prerrogativas no que se refere à emissão dos certificados mencionados na alínea g), é reconhecida pela AAN mediante a concessão de uma certificação aplicável à entidade, segundo o definido no PMAR 147. As prerrogativas concedidas às entidades certificadas e o âmbito da certificação devem ser especificados no certificado de homologação.

3 — As aeronaves a que se refere a alínea a) do artigo 2.º, bem como os produtos, peças e equipamentos nelas instalados, devem cumprir o disposto nas alíneas a), b) e d) do n.º 2 do presente artigo.

4 — Em derrogação do disposto nos n.º 1 e n.º 2 do presente artigo:

a) Pode ser emitida uma licença especial de aeronavegabilidade quando se demonstrar que a aeronave é capaz de efetuar o voo em segurança. A referida autorização será emitida com limitações adequadas, em especial para proteger a segurança de tripulação, pessoal de terra, passageiros (quando aplicável) e ainda terceiros;

b) Pode ser emitido um certificado-tipo militar restrito e deve ser estabelecida uma base de certificação de tipo adequada;

c) Pode ser emitido um certificado de aeronavegabilidade, com restrições, no caso das aeronaves para as quais tenha sido emitido um certificado-tipo militar restrito de acordo com a alínea b) do n.º 4 do presente artigo. Nesse caso, deve ser demonstrado em como a aeronave está conforme com especificações técnicas específicas, e que os desvios relativamente aos requisitos essenciais estabelecidos no Anexo I, garantem, não obstante, adequado nível de segurança ao efeito pretendido.

5 — As medidas que têm por objeto a aplicação do presente artigo são definidas pela AAN, através da emissão de regulamentação específica, em particular:

a) As condições de certificação de produtos, peças e equipamento;

b) As condições de emissão e divulgação das informações obrigatórias para assegurar a aeronavegabilidade permanente dos produtos;

c) As condições de emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados-tipo militar, dos certificados-tipo militar restritos, da homologação das modificações aos certificados de tipo, dos certificados de aeronavegabilidade, dos certificados de aeronavegabilidade previstos na alínea c) do n.º 4 do presente artigo, das licenças especiais de aeronavegabilidade, e dos certificados de produtos, peças ou equipamentos, segundo o PMAR 21, incluindo:

1) As condições relativas ao prazo de validade desses certificados e as condições para a sua renovação quando tiverem prazo limitado;

2) As restrições e limitações aplicáveis à emissão desses certificados e licenças especiais de aeronavegabilidade;

d) As condições para a emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação da homologação de entidades mencionadas nos termos das alíneas d), e), f), e h) do n.º 2 do presente artigo, segundo o PMAR 21, PMAR M, PMAR 145 e PMAR 147, respetivamente, e aquelas em que não é necessário pedir essas homologações;

e) As condições para a emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação de certificados do pessoal exigidos em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 2 do presente artigo, segundo o PMAR 66;

f) As responsabilidades dos titulares dos certificados;

g) A forma como as aeronaves referidas no n.º 1 do presente artigo, que não satisfaçam o definido no n.º 2 ou n.º 4 do presente artigo, demonstram que cumprem os requisitos essenciais.

6 — Ao aprovar as medidas a que se refere o n.º 5 do presente artigo, a AAN zela especificamente para que estas:

a) Reflitam o estado da técnica e as boas práticas no domínio da aeronavegabilidade;

b) Tenham em conta a experiência adquirida a nível mundial com as aeronaves em serviço, e o progresso científico e técnico;

c) Permitam uma reação imediata às causas comprovadas de acidentes e incidentes graves.

7 — A AAN define as condições especiais para certificação sempre que se verifique que um determinado produto, serviço, entidade ou pessoa, não cumpre no todo ou em parte os requisitos de certificação aplicáveis.

Artigo 9.º

Reconhecimento da homologação

A AAN pode emitir certificados com base em certificados emitidos por outras autoridades aeronáuticas no âmbito do reconhecimento em matéria de aeronavegabilidade.

Artigo 10.º

Entidades competentes

1 — A AAN pode, para efeitos de realização de tarefas de certificação, reconhecer as necessárias competências a entidades que cumpram os critérios definidos nos termos do Anexo II do presente regulamento.

2 — Às entidades competentes é vedada a emissão de certificados.

Artigo 11.º

Flexibilidade

1 — As disposições do presente regulamento e das suas normas de execução não impedem a AAN de responder imediatamente a um problema de segurança que envolva um produto, entidade singular ou coletiva sujeitos ao disposto no presente regulamento e que seja originado por:

- a) Um nível inadequado de segurança resultante da aplicação do presente regulamento ou;
- b) Uma deficiência do regulamento ou das suas normas de execução.

2 — A AAN pode isentar do cumprimento dos requisitos essenciais estabelecidos no presente regulamento e nas suas normas de execução, em caso de necessidade operacional urgente e imprevista, desde que essa isenção não comprometa o nível de segurança ou quando seja estabelecido por outros meios um nível de segurança equivalente ao conseguido através da aplicação das normas de execução do artigo 8.º do presente regulamento.

CAPÍTULO IV

Disposições Finais

Artigo 12.º

Derrogações

1 — A AAN pode derrogar o cumprimento dos requisitos essenciais estabelecidos no presente regulamento e nas suas normas de execução no caso de situações em que as aeronaves militares sejam operadas em cenários de conflito ou de guerra.

2 — Nessas circunstâncias, compete à AAN estabelecer, em coordenação com o respetivo operador dos meios militares, as derrogações às normas de execução do artigo 8.º do presente regulamento, mediante uma avaliação de risco, de modo a assegurar adequados níveis de segurança e de desempenho operacional.

Artigo 13.º

Período de transição

1 — A AAN assume plenamente as competências de inspeção e supervisão em matéria de aeronavegabilidade, que lhe estão atribuídas nos termos da Lei n.º 28/2013, de 12 de abril, regulamentadas através do presente regulamento, no prazo de um ano após a sua entrada em vigor, sem prejuízo de poder iniciar progressivamente o exercício das suas atividades no dia seguinte ao da sua publicação.

2 — A AAN estabelece nos PMARs um período transitório, a fim de conceder aos requerentes o tempo necessário para a adoção dos requisitos especificados nos PMARs.

3 — Todos os certificados e licenças que tenham sido emitidos com base nos princípios estabelecidos nos termos do artigo 8.º do presente regulamento, até à data de entrada em vigor do presente regulamento, são considerados válidos, a menos que a AAN determine que estes não garantem um nível de segurança equivalente ao exigido no presente regulamento.

4 — Todas as entidades competentes que emitiram certificados e licenças nos termos do n.º 3 do presente artigo, referentes aos produtos, devem notificar a AAN após a entrada em vigor do presente regulamento.

Artigo 14.º

Entrada em vigor

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

31 de outubro de 2014. — A Autoridade Aeronáutica Nacional, *José António de Magalhães Araújo Pinheiro*, general.

ANEXO I

Requisitos essenciais de Aeronavegabilidade previstos no artigo 8.º

1 — O objetivo do presente anexo é definir os requisitos essenciais de aeronavegabilidade no âmbito da defesa nacional consentâneos com os requisitos essenciais para a aeronavegabilidade constantes no *The European Harmonised Military Airworthiness Basic Framework Document* aprovado no âmbito da EDA, os quais se baseiam nos princípios da Organização Internacional para a Aviação Civil e da Comunidade Europeia, incorporando aspetos específicos das operações militares. As especificações pormenorizadas de um produto, incluindo as suas bases de certificação, devem ser definidas para cada produto, tendo em consideração os requisitos essenciais de aeronavegabilidade do presente regulamento, e acordadas com a Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN).

2 — Os requisitos essenciais de aeronavegabilidade do presente anexo são os requisitos mínimos a serem cumpridos e qualquer desvio carece de aprovação da AAN. No caso de situações em que as aeronaves militares sejam operadas em cenários de conflito ou de guerra, a AAN pode derrogar o cumprimento, no todo ou em parte, dos requisitos essenciais do presente anexo.

3 — Integridade do produto.

A integridade do produto deve ser assegurada em todas as condições de voo e operações no solo previstas ao longo da vida operacional da aeronave. A conformidade com todos os requisitos deve ser demonstrada através de avaliações ou análises, apoiadas, se necessário, por testes ou ensaios.

a. Estruturas e materiais.

A integridade estrutural deve ser assegurada para todo o envelope de utilização da aeronave e ainda para uma determinada margem. Esta deve incluir o sistema de propulsão e deve ser garantida para toda a vida operacional da aeronave. Desta forma:

(1) Todas as peças da aeronave cuja falência possa reduzir ou afetar de forma prejudicial a integridade estrutural da aeronave devem cumprir as condições a seguir indicadas sem que ocorra falha ou deformação permanente dessas peças, incluindo todos os elementos com uma massa significativa e os respetivos meios de fixação:

(a) Deve ser tomada em consideração a ocorrência de todas as combinações de cargas razoavelmente espectáveis, dentro e ainda para uma determinada margem, de pesos, da gama de variação do centro de gravidade, do envelope operacional e da vida operacional da aeronave. Tal inclui as cargas devido a rajadas de vento, manobras, pressurização, superfícies móveis, sistemas de controlo e de propulsão, em voo e no solo;

(b) Quando aplicável à estrutura ou a parte da estrutura específica, devem ser considerados os esforços e prováveis falhas provocadas por aterragens de emergência em terra ou na água;

(c) Devem ser considerados os efeitos dinâmicos da reação estrutural a essas cargas.

(2) A aeronave não deve apresentar qualquer instabilidade aeroelástica ou vibração excessiva.

(3) Dos processos de fabrico e dos materiais utilizados na construção da aeronave devem resultar características estruturais conhecidas e reprodutíveis. Neste âmbito, devem ser consideradas todas as alterações do comportamento e propriedades dos materiais relacionadas com o ambiente operacional e com o envelhecimento dos materiais.

(4) Os efeitos de cargas cíclicas, da degradação devido às condições ambientais e eventuais danos resultantes de acidentes ou de impactos que possam ocorrer durante a operação da aeronave não devem diminuir a integridade estrutural para além de um nível de resistência mínima, definido como aceitável. Devem ser publicadas todas as instruções necessárias para assegurar a aeronavegabilidade permanente nesse contexto.

b. Propulsão.

A integridade do sistema de propulsão (isto é, motor e, se aplicável, hélice) deve ser comprovada para todo o envelope de utilização do sis-

tema de propulsão e ainda para uma determinada margem, e mantida ao longo da vida operacional do sistema de propulsão. Desta forma:

(1) O sistema de propulsão deve produzir, dentro dos seus limites, o impulso ou a potência que dele são exigidos em todas as condições de voo necessárias, tendo em conta os efeitos e as condições do ambiente operacional.

(2) Dos processos de fabrico e dos materiais utilizados na construção do sistema de propulsão deve resultar um comportamento estrutural conhecido e reproduzível. Neste âmbito, devem ser consideradas todas as alterações do comportamento e propriedades dos materiais relacionadas com o ambiente operacional e com o envelhecimento dos materiais.

(3) Os efeitos de cargas cíclicas, da degradação devido às condições ambientais e operacionais e de eventuais falhas subsequentes nas peças não devem diminuir a integridade do sistema de propulsão para além de níveis aceitáveis. Devem ser publicadas todas as instruções necessárias para assegurar a aeronavegabilidade permanente neste contexto.

(4) Devem ser publicadas todas as instruções, informações e requisitos necessários para garantir uma interação segura e correta entre o sistema de propulsão e a aeronave.

c. Sistemas e dispositivos.

(1) A aeronave não deve apresentar características ou pormenores de conceção cuja experiência tenha demonstrado colocar em causa a segurança da aeronave.

(2) A aeronave, incluindo os sistemas, dispositivos e equipamentos exigidos para a certificação-tipo militar ou pelas regras operacionais (exemplo: de tráfego aéreo operacional e de tráfego aéreo geral), deve ter o comportamento pretendido em todas as condições operacionais possíveis de prever, para todo o envelope de utilização da aeronave e ainda para uma determinada margem, tendo em consideração o ambiente em que o sistema, os dispositivos ou os equipamentos operam. Os outros sistemas, dispositivos e equipamentos não exigidos para a certificação-tipo militar ou pelas regras operacionais, independentemente do seu funcionamento, não devem reduzir a segurança nem afetar negativamente o normal funcionamento de qualquer outro sistema, dispositivo ou equipamento. Os sistemas, dispositivos ou equipamentos devem poder ser operados sem requerer esforço excessivo tanto ao nível da perícia como da força física.

(3) Os sistemas, dispositivos e equipamentos associados da aeronave (incluindo a estação de controlo, seus *data links* etc. aplicáveis a aeronaves não tripuladas) considerados separadamente e relacionados entre si, devem ser concebidos por forma a que nenhuma falha isolada, que não se tenha revelado extremamente improvável, possa dar origem a uma situação de falha catastrófica. Deve existir uma relação inversa entre a probabilidade de ocorrer uma falha e a gravidade dos seus efeitos sobre a aeronave, tripulação, tripulação de solo, passageiros (quando aplicável) outros utilizadores do espaço aéreo ou a terceiros. No que se refere ao critério de falha isolada, deve ser concedida uma tolerância atendendo às dimensões e configuração geral da aeronave (incluindo sistemas e operações militares específicas), o que poderá isentar o cumprimento deste critério de falha isolada para algumas peças e sistemas de helicópteros, de aeronaves pequenas ou monomotoras e de aeronaves não tripuladas.

(4) As informações necessárias para a condução segura do voo e as informações relativas a situações de falta de segurança devem ser fornecidas à tripulação ou ao pessoal de manutenção, conforme o caso, de um modo claro, coerente e inequívoco. Os sistemas, dispositivos e comandos, incluindo as indicações e os avisos, devem ser concebidos e localizados de forma a minimizar os erros suscetíveis de contribuir para a criação de situações de perigo ou de insegurança.

(5) Devem ser tomadas precauções a nível da conceção para minimizar os riscos decorrentes, para a aeronave, tripulação, tripulação de solo, passageiros (quando aplicável), outros utilizadores do espaço aéreo, ou a terceiros, de eventuais situações que com uma razoável probabilidade de ocorrência coloquem em risco a sua segurança, no interior e exterior da aeronave, incluindo proteções contra uma eventual falha significativa ou rutura de um qualquer equipamento da aeronave.

d. Aeronavegabilidade permanente da aeronave.

(1) As instruções para a aeronavegabilidade permanente devem ser estabelecidas a fim de assegurar que o nível de aeronavegabilidade atestado pelo certificado-tipo militar se mantenha durante toda a vida operacional da aeronave.

(2) Devem ser disponibilizados meios que permitam proceder à inspeção, afinação, ajuste, lubrificação, remoção ou substituição de peças e equipamentos na medida do necessário para assegurar a aeronavegabilidade permanente.

(3) As instruções de aeronavegabilidade permanente devem apresentar-se no formato apropriado conforme o volume de dados a

fornecer (exemplo: papel ou eletrónico). As instruções devem abranger instruções para manutenção, *servicing*, pesquisa das causas de avarias, e procedimentos de inspeção.

(4) As instruções relativas à aeronavegabilidade permanente devem estabelecer os períodos obrigatórios de substituição relacionados com as limitações de aeronavegabilidade, os intervalos de inspeção e os respetivos procedimentos de inspeção.

4 — Aspectos de aeronavegabilidade associados à operação de um produto.

a. Para garantir um nível satisfatório de segurança para as pessoas a bordo ou no solo durante a operação do produto deve ser comprovada a conformidade com os seguintes requisitos:

(1) Devem ser aprovados os tipos de operação para os quais a aeronave está homologada, as respetivas limitações e informações necessárias para uma operação segura, incluindo o desempenho e as limitações ambientais.

(2) A aeronave deve ser controlável e manobrável em todas as condições de operação previstas e, quando aplicável, até ao ponto onde o sistema de ejeção é ativado ou no caso de aeronaves não tripuladas quando é ativado o seu sistema de recuperação. Devem ser tidos devidamente em conta a força do piloto para atuação dos comandos, as condições na cabina de pilotagem, a carga de trabalho do piloto e outros fatores humanos com influência direta na operação, bem como a fase do voo e a sua duração.

(3) Deve ser possível fazer uma transição suave de uma fase de voo para outra sem que tal exija perícia, concentração, força ou uma carga de trabalho excecionais por parte do piloto, em qualquer situação previsível de operação.

(4) A estabilidade da aeronave deve ser de modo a assegurar que as solicitações a que é sujeito o piloto não sejam excessivas, tendo em conta a fase do voo e a sua duração.

(5) Devem ser estabelecidos procedimentos para operações normais e situações de falha e de emergência.

(6) Devem ser previstos avisos ou outros dispositivos dissuasores, adequados à configuração e operação da aeronave, destinados a evitar que o envelope de utilização normal seja ultrapassado.

(7) As características da aeronave e dos seus sistemas devem permitir o restabelecimento da operação normal em condições de segurança após eventuais desvios aos limites do envelope de utilização.

b. As limitações de operação e outras informações necessárias à segurança da operação devem ser facultadas aos tripulantes.

c. Devem ser contemplados eventuais riscos que possam resultar de condições adversas, internas e externas ao produto, incluindo as condições ambientais. Assim:

(1) Deve ser considerada em especial a exposição a fenómenos naturais, como por exemplo, mas não só, as condições atmosféricas adversas, as trovoadas, os campos de radiação de alta-frequência, o ozono, etc., incluindo colisões com aves ou objetos estranhos, os quais podem ocorrer durante a normal operação de um produto.

(2) Quando aplicável, os compartimentos da cabina devem dar aos passageiros condições adequadas de transporte e proteção contra quaisquer perigos previsíveis decorrentes do voo ou de situações de emergência, incluindo mas não limitado a riscos de incêndio, fumo, gases tóxicos e descompressão rápida. Devem ser tomadas medidas para dar aos ocupantes todas as hipóteses razoáveis de evitar ferimentos graves e de abandonarem rapidamente a aeronave e serem protegidos dos efeitos das forças de desaceleração em caso de aterragem de emergência em terra ou na água. Devem ser previstos sinais ou avisos claros e inequívocos, conforme necessário, para instruir os ocupantes sobre o comportamento seguro que devem adotar e sobre a localização e correta utilização do equipamento de segurança. O equipamento de segurança necessário deve estar facilmente acessível.

(3) Os compartimentos da tripulação devem ser organizados de modo a facilitar as operações de voo, incluindo os meios que permitam uma tomada de consciência e a gestão em todas as situações e emergências previsíveis. O ambiente dos compartimentos da tripulação não deve prejudicar a capacidade dos tripulantes desempenharem as suas tarefas, e a sua conceção deve ser de modo a evitar interferências durante a operação assim como evitar a utilização indevida dos comandos.

5 — Entidades (incluindo pessoas singulares que realizem atividades de conceção, fabrico, gestão de aeronavegabilidade permanente, de manutenção, e de formação em matéria de manutenção).

a. As entidades envolvidas em atividade de conceção (incluindo ensaios em voo), fabrico, gestão de aeronavegabilidade permanente, de manutenção ou de formação em matéria de manutenção devem satisfazer as seguintes condições:

(1) A entidade deve dispor de todos os meios necessários para as tarefas que lhe são confiadas. Estes meios compreendem, entre outros,

os seguintes: instalações, pessoal, equipamentos, ferramentas e materiais, documentação sobre as tarefas, responsabilidades e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e conservação de registos.

(2) A entidade deve implementar e manter um sistema de gestão, a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos essenciais de aeronavegabilidade, e procurar o aperfeiçoamento constante desse sistema.

(3) A entidade deve celebrar acordos com outras entidades relevantes, na medida do necessário, para assegurar o cumprimento ininterrupto dos requisitos essenciais de aeronavegabilidade.

(4) A entidade deve criar um sistema de comunicação de ocorrências e ou um sistema de tratamento de ocorrências que deve ser contemplado no sistema de gestão previsto no ponto 5.a.(2) e nos acordos mencionados no ponto 5.a.(3), por forma a contribuir para um aumento constante da segurança dos produtos (“Aeronavegabilidade continuada do projeto-tipo”).

b. As condições previstas nos pontos 5.a.(3) e 5.a.(4) não se aplicam às entidades que ministram formação em matéria de manutenção.

ANEXO II

Crítérios aplicáveis às entidades competentes referidas no artigo 10.º («Entidades Competentes»)

1 — A entidade, o seu diretor e o pessoal responsável pela realização das verificações não podem estar envolvidos, diretamente ou enquanto representantes autorizados, na formação de pessoal em matéria de manutenção, na conceção, fabrico, gestão de aeronavegabilidade permanente, manutenção dos produtos, peças, equipamentos, constituintes ou sistemas ou na sua operação, prestação de serviços ou utilização no âmbito do presente regulamento. Isto não exclui a possibilidade de intercâmbio de informações técnicas entre as entidades envolvidas e a entidade competente.

2 — A entidade e o pessoal responsável pelas tarefas de certificação devem desempenhar as suas funções com integridade profissional, imparcialidade e competência técnica, sem pressões nem incentivos externos que possam afetar a sua capacidade de decisão ou os resultados das suas investigações, nomeadamente exercidos por pessoas ou grupos de pessoas afetados pelos resultados das tarefas de certificação.

3 — A entidade deve dispor do pessoal e dos meios necessários para desempenhar adequadamente as tarefas técnicas e administrativas relacionadas com o processo de certificação; além disso, deve ter acesso ao equipamento necessário para verificações excecionais.

4 — O pessoal responsável por atividades de inspeção e auditoria no âmbito das tarefas de certificação deve:

- a. Possuir uma sólida formação técnica e profissional;
- b. Ter um conhecimento satisfatório dos requisitos das tarefas de certificação a efetuar e uma experiência adequada deste tipo de processos;
- c. Ter a capacidade necessária para redigir as declarações, registos e relatórios associados aos trabalhos de inspeção e auditoria no âmbito da presente regulamentação.

5 — A entidade deve garantir a imparcialidade do pessoal responsável pelas inspeções e auditorias.

6 — O pessoal da entidade está abrangido pelo sigilo profissional relativamente a todas as informações adquiridas no contexto da realização das suas tarefas ao abrigo do presente regulamento.

208263623

Polícia Judiciária Militar

Louvor n.º 620/2014

Louvo a Assistente Técnica, Maria José Alves Salada Serôdio, pela forma competente, dedicada e eficiente, como durante os últimos anos, desempenhou as funções que lhe foram cometidas na Unidade de Administração e Apoio Técnico, da Polícia Judiciária Militar.

No desempenho das suas tarefas no Setor de Vencimentos, tem sido responsável pela organização e preparação de todos os abonos e descontos dos trabalhadores da PJM, nomeadamente no que respeita ao processamento de horas extraordinárias, ajudas de custo, e outros abonos e retenções, assim como os abates com repercussões em vencimento para processamento no Sistema de Recursos Humanos (SRH), assegurando a ligação deste ao Sistema Integrado de Defesa Nacional (SIGDN), merecendo destaques pelo elevado sentido de dever e empenho posto nesta área particularmente sensível, a par dos elevados conhecimentos profissionais nesta área.

Merece ainda evidência a sua responsabilidade em organizar e manter em ficheiro eletrónico atualizado, toda a legislação relevante e aplicável em sede de remunerações do pessoal da PJM, bem como à organização e carregamento trimestral no Sistema de Informação e Organização do Estado, dos vencimentos dos trabalhadores da PJM.

Funcionária correta, possuidora de qualidades morais, humanas e profissionais, evidenciando sempre grande sentido do dever e de lealdade, destacando-se a sua natural simpatia e afabilidade, permitindo-lhe granjear o respeito e admiração de todos com quem priva, dignificando e prestigiando a imagem da PJM.

Pelas excecionais qualidades pessoais e virtudes profissionais demonstradas, aliadas à forma responsável, eficiente e dedicada como as aplica no exercício das suas funções é de toda a justiça que os serviços prestados pela Assistente Técnica Maria José Alves Salada Serôdio sejam reconhecidas como relevantes, contribuindo significativamente para a eficiência, prestígio e cumprimento da missão da PJM.

12 de novembro de 2014. — O Diretor-Geral da Polícia Judiciária Militar, *Luis Augusto Vieira*, coronel.

208266597

ESTADO-MAIOR-GENERAL DAS FORÇAS ARMADAS

Gabinete do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas

Despacho n.º 14756/2014

1 — Nos termos da alínea *q)*, do n.º 1 do artigo 11.º da Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas, aprovada pela Lei Orgânica n.º 1-A/2009, de 7 de junho, alterada e republicada pela Lei Orgânica n.º 6/2014, de 1 de setembro, e do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 234/2009, de 15 de setembro, delego no Comandante Operacional dos Açores, Tenente-General José Romão Mourato Caldeira, a competência que me é conferida para a prática dos seguintes atos administrativos:

a) Autorizar a inscrição e participação de pessoal em reuniões, estágios, ações de formação ou outras missões específicas em território nacional e no estrangeiro, desde que integrados em atividades do Comando Operacional dos Açores (COA) e inseridos em planos aprovados, bem como devidamente orçamentados;

b) Autorizar deslocações em território nacional, bem como o processamento das correspondentes despesas e abonos, no âmbito da competência delegada pela alínea anterior e pela alínea *a)* do n.º 2 do presente despacho;

c) Autorizar a condução de viaturas afetas ao COA, nos termos do Decreto-Lei n.º 170/2008, de 26 de agosto, alterado pelas Leis n.ºs 3-B/2010, de 28 de abril e 55-A/2010, de 31 de dezembro.

2 — Nos termos do disposto no artigo 109.º do Código dos Contratos Públicos, conjugado com o disposto no artigo 1.º, no n.º 1 do artigo 3.º e no n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 234/2009, de 15 de setembro, delego no Comandante Operacional dos Açores, Tenente-General José Romão Mourato Caldeira, a competência para, no âmbito da missão do COA, autorizar a realização de despesas:

a) Com locação e aquisição de bens e serviços e com empreitadas de obras públicas, até ao limite de €99.000,00, de acordo com o previsto na alínea *a)* do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho;

b) Relativas à execução de planos e programas plurianuais legalmente aprovados até ao limite de €490.000,00, de acordo com o previsto na alínea *a)* do n.º 3 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho.

3 — Nos termos da autorização que me é conferida pela alínea *c)* do n.º 1 e pelo n.º 4 ambos do Despacho n.º 3842/2014, de 27 de fevereiro de 2014, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 50, de 12 de março de 2014, subdelego no identificado Comandante Operacional dos Açores a competência para autorizar, de acordo com os procedimentos estabelecidos, os processamentos relativos a deslocações em missão oficial ao estrangeiro realizadas exclusivamente no âmbito da competência conferida pela alínea *a)* do n.º 1 do presente Despacho, relativamente ao COA.

4 — Ao abrigo da autorização que me é conferida pela alínea *e)* do n.º 2 e pelo n.º 4 ambos do identificado Despacho n.º 3842/2014, de 27 de fevereiro de 2014, subdelego no Comandante Operacional dos Açores, Tenente-General José Romão Mourato Caldeira, a competência para autorizar despesas com indemnizações a terceiros, resultantes de decisão