



PARECER N.º 02/2008

da AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 15 de Maio de 2008

sobre um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção.

E

sobre um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, 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

"Revisão dos requisitos da parte M relativos a aeronaves não utilizadas em transporte aéreo comercial e manutenção efectuada pelo proprietário-piloto "

I. Generalidades

1. O presente parecer tem por finalidade sugerir à Comissão a alteração dos Regulamentos (CE) n.º 1702/2003¹ (parte 21) e n.º 2042/2003². O objectivo desta actividade de regulamentação encontra-se descrito adiante neste documento.
2. O presente parecer foi adoptado de acordo com o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (“Agência”)³, em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008⁴ (“Regulamento de Base”).

II. Processo de consulta

3. Para a avaliação das implicações do Anexo I do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 (parte M), conforme estipulado no n.º 6 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, a Agência organizou em 2004 duas reuniões com representantes do sector da aviação comercial e não comercial, nas quais se chegou à conclusão de que o impacto da parte M nas actividades de transportes aéreo comercial era mínimo e que a avaliação do impacto se deveria concentrar noutras actividades.
4. Para realizar a avaliação do impacto supramencionada, a Agência assinou em 21 de Setembro de 2004 um contrato com a consultora Air EuroSafe. Dessa avaliação resultou o relatório da avaliação do impacto regulamentar 2004/S 122-102598 emitido pela Air EuroSafe em 21 de Fevereiro de 2005, que foi publicado como Apêndice II do NPA07/2005 descrito adiante.
5. O referido relatório foi utilizado pela Agência para propor uma alteração à parte M relativa às aeronaves não envolvidas no transporte aéreo comercial (processo de regulamentação M.007). A proposta foi publicada sob a forma do Aviso de Proposta de Alteração (NPA) 07/2005, que foi emitido em 23 de Junho de 2005 e esteve aberto à consulta pública durante um período que foi alargado para 5 meses, a pedido da maioria dos intervenientes. No termo do prazo estabelecido, 24 de Novembro de 2005, a Agência recebeu 441 observações da parte das autoridades nacionais, entidades profissionais e particulares.

¹ Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção (JO L 243 de 27.9.2003, p. 6), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 287/2008 da Comissão, de 28 de Março de 2008 (JO L 87 de 29.3.2008, p. 3).

² 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 redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 376/2007 da Comissão, de 30 de Março de 2007 (JO L 94 de 4.4.2007, p. 18).

³ Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação. EASA MB 08-2007 de 11.6.2007 (“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 Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p.1)

6. As observações recebidas, bem como as conclusões de um *workshop* organizado para explicar e debater a proposta, levaram a Agência a considerar que as alterações propostas não podiam ser aceites, caso a Agência não iniciasse, em paralelo, outro processo de regulamentação (M.017) para desenvolver os materiais explicativos conexos (métodos aceitáveis de certificação da conformidade, AMC, e os documentos de orientação, GM), propor outras alterações ao regulamento e apresentasse ambas as propostas em simultâneo, a fim de proporcionar uma panorâmica completa das alterações propostas. Houve um debate alargado sobre esta matéria no final de 2005 com representantes da comunidade aeronáutica geral, que aceitaram apoiar o processo. Por conseguinte, a actividade de regulamentação foi alargada tendo em vista:

- Avaliar e responder às 441 observações recebidas em resposta ao NPA07/2005, elaborando o correspondente documento de resposta às observações (CRD).
- Analisar e propor outras alterações à parte M.
- Produzir os materiais de AMC/GM conexos.

Além disso, as questões muito específicas relacionadas com a “manutenção efectuada pelo proprietário-piloto” foram transferidas para um processo distinto (M.005).

7. O trabalho foi realizado por dois grupos de regulamentação (M.005 e M.017) constituídos por representantes da Agência, das autoridades aeronáuticas nacionais, do sector de fabrico e manutenção, bem como proprietários e operadores. Com base no seu contributo, a Agência emitiu os seguintes documentos para consulta pública:

- CRD07/2005 em 26 de Abril de 2007 (em resposta às observações ao NPA07/2005).
- NPA2007-08 em 28 de Junho de 2007 (com propostas de alterações adicionais à parte M, bem como os correspondentes AMC/GM).

8. Para apoiar e explicar o conteúdo destes documentos, a Agência organizou um *workshop* em Colónia no dia 4 de Julho de 2007, seis *workshops* na Suíça, Reino Unido, França, Dinamarca, Alemanha e República Checa entre 28 de Agosto de 2007 e 13 de Setembro de 2007, e um *workshop* na Áustria em 13 de Novembro de 2007.

9. Para facilitar o processo de aprovação por parte da Comissão e a compreensão a todos os intervenientes, a Agência decidiu que o seu parecer definitivo deveria abranger os três processos (M.007, M.005 e M.017) e empreendeu a elaboração de um CRD comum, bem como uma versão única das alterações à parte M.

10. A Agência recebeu 10 reacções ao CRD07/2005 e 661 observações ao NPA2007-08, cujo teor se pode resumir nas seguintes categorias principais:

- Foram levantadas dúvidas quanto à necessidade de substituição dos sistemas nacionais por regulamentos europeus.
- Emitir um regulamento distinto, a parte M “simplificada”, dedicada à aeronavegabilidade permanente da aviação geral.
- Integrar os resultados do processo de regulamentação MDM.032 relativo à melhoria da regulamentação da aviação geral.

- Combinar as certificações da subparte F M.A. e da subparte G M.A. (entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente (CAMO)).
 - Aceitar a AC43-13 da FAA para reparações e modificações.
 - Aceitar directamente (sem dupla certificação de aptidão) os documentos de aptidão dos EUA (FAA 8130-3) e do Canadá (TCCA 24-0078) relativos a componentes sujeitos a manutenção.
 - Alargar o âmbito da manutenção efectuada pelo proprietário-piloto e eliminar a auto-avaliação.
 - Atenuar requisitos de supervisão pesados (sistemas de qualidade/revisões da estrutura das entidades).
 - Permitir a certificação inicial de uma CAMO na ausência de um programa de manutenção aprovado.
 - Clarificar as condições de manutenção dos componentes e de trabalhos complexos.
 - Permitir a transferência de componentes fora de serviço para o proprietário.
 - Criar uma licença nova e mais simples para o pessoal de manutenção aeronáutica.
 - Emitir requisitos menos exigentes para o pessoal de avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade e procedimentos simplificados para a realização das avaliações da aeronavegabilidade e emissão de certificados de avaliação da aeronavegabilidade (ARC).
 - Alargar os prazos de aplicação das alterações propostas.
11. Para analisar as observações recebidas, a Agência criou dois novos grupos de análise (M.005 e M.017), cada um deles composto pelos membros do respectivo grupo de trabalho, um elemento da direcção de Normalização e Homologações (Agência) e um representante do sector que tenha manifestado desacordo em relação ao NPA2007-08. Em resultado desta análise, a Agência emitiu em 6 de Março de 2008 o CRD2007-08, que continha respostas a todas as observações, a redacção proposta para o regulamento e para os AMC/GM, material explicativo com indicação da abordagem adoptada para as questões mais importantes supramencionadas e um manual para proprietários de aeronaves particulares com uma massa máxima à descolagem (MTOM) igual ou inferior a 2 730 Kg (incluindo balões de qualquer dimensão) com um resumo dos procedimentos mais simplificados permitidos pelas normas propostas.
12. Em resultado da consulta externa do CRD2007-08, que terminou em 6 de Maio de 2008, a Agência recebeu reacções de:
- 6 autoridades competentes: AustroControl da Áustria, AAC dos Países Baixos, AAC do Reino Unido, DGAC da França, ENAC da Itália e FOCA da Suíça.
 - 12 entidades e associações: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Real Aeroclub da Dinamarca, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, Federação Francesa de Voo Livre (FFVV), Federação Norueguesa de Desportos Aéreos, European Microlight Federation.

- 27 particulares.

As reacções são analisadas em pormenor no anexo. Na verdade, nenhuma delas afecta substancialmente as conclusões que a Agência apresentou no CRD. Todavia, muitas delas propunham melhorias interessantes ao texto, que a Agência fez reflectir no presente parecer. Outras não puderam ser contempladas no contexto da presente actividade de regulamentação, pois obrigariam a uma consulta pública formal. Serão, por isso, tidas em consideração em futuros processos de regulamentação.

III. Conteúdo do parecer da Agência

13. O presente parecer tem em conta, na medida do possível, as sugestões apresentadas pelos inúmeros intervenientes que participaram na consulta e reagiram ao CRD. O parecer propõe uma abordagem europeia à aeronavegabilidade permanente das aeronaves não envolvidas no transporte aéreo comercial, com base nos sistemas nacionais existentes, quando estes disponham dos meios equivalentes para proporcionarem o nível de segurança adequado, a fim de permitir a continuidade de alguns deles com a menor perturbação possível. Deste modo, todos os sistemas que tenham demonstrado a sua eficiência estarão também ao dispor de todos os cidadãos europeus.
14. A necessidade de produzir em paralelo os requisitos e os respectivos métodos de conformidade, assim como a necessidade de assegurar a adequada participação e consulta de todos os intervenientes, explicam por que razão os processos de regulamentação, que deveriam ter ficado concluídos em 2005, apenas foram finalizados agora, poucos meses antes do final do relatório temporário de entrada em vigor das disposições da parte M aplicáveis à aeronavegabilidade permanente das aeronaves não envolvidas no transporte aéreo comercial. Como é óbvio, esta situação suscitou preocupações legítimas junto dos intervenientes visados. Por conseguinte, o presente parecer tem totalmente em conta as preocupações manifestadas e propõe medidas transitórias para lhes dar resposta.
15. Tendo em consideração a hierarquia das regras da EASA, o presente parecer visa apenas as alterações propostas pela Agência aos regulamentos da Comissão aplicáveis (parte M, parte 145 e parte 21). A Agência pode e irá exercer o direito de só emitir os métodos de conformidade conexos (AMC) e os materiais de orientação (GM), descritos em pormenor no CRD, após a Comissão aprovar os regulamentos supramencionados. Deve, porém, ficar claro que as medidas apresentadas no presente parecer devem ser lidas em conjunto com os AMC e GM referidos enquanto parte do pacote que foi objecto de acordo.

a) A necessidade de regras comuns

16. Embora muitas pessoas e entidades tenham questionado a necessidade de mudança e apoiassem a continuação de cada sistema nacional actualmente existente, é um facto que o Parlamento Europeu e o Conselho já decidiram que a aeronavegabilidade permanente de todas as aeronaves registadas nos Estados-Membros deverá cumprir regras comuns, permitindo que os cidadãos beneficiem dos dois principais objectivos inerentes ao sistema EASA:

- a) Segurança

Um dos principais objectivos é harmonizar o nível de segurança. Embora não haja indícios da existência de um problema de segurança ao nível dos sistemas nacionais actualmente existentes, isso não significa que não se possa melhorar a segurança. Na verdade, o nível de segurança dos sistemas nacionais varia de país para país e a definição de um conjunto de regras comuns, com as normas adequadas, deverá contribuir para a melhoria do nível global de segurança na Europa.

b) Mercado comum

Outro objectivo da Comunidade ao estabelecer o sistema EASA foi facilitar o funcionamento do mercado interno. A livre circulação de bens, serviços e pessoas exige a adopção de regras comuns, a fim de garantir que as aeronaves usadas possam ser vendidas em qualquer parte do Mercado Comum, que as entidades de manutenção e de gestão da aeronavegabilidade permanente possam prestar os seus serviços em todos os Estados-Membros e que os cidadãos da UE possam voar livremente com as suas aeronaves para qualquer Estado-Membro.

17. Assim, não é exequível o objectivo de remoção da parte M relativa à aviação geral. A inacção também não se afigura uma alternativa viável, pois isso implicaria a aplicação da parte M tal como se encontra actualmente, a partir de 28 de Setembro de 2008. Assim, a única opção viável no actual enquadramento legislativo é a alteração da parte M, adaptando-a às necessidades das diferentes categorias e tamanhos de aeronaves, bem como aos diferentes tipos de operação. Deste modo, a Agência tem especificamente em conta os principais problemas identificados durante a consulta.

b) Formato dos requisitos de aeronavegabilidade permanente da aviação geral

18. Vários particulares e entidades consideraram os actuais requisitos de leitura demasiado difícil, instando à criação de uma parte M distinta dedicada à aviação geral (a “parte M simplificada”). A Agência não põe em causa que os textos jurídicos nem sempre sejam fáceis de utilizar pelas pessoas visadas pelo regulamento, mesmo que tenham sido envidados todos os esforços no sentido de produzi-los em linguagem simples e de adoptar uma organização que facilite o seu uso. Estas dificuldades devem-se ao facto de os textos jurídicos não serem produzidos com o intuito de serem utilizados como manuais para operações correntes, visando sobretudo criar uma certeza jurídica em caso de incidentes. Além disso, esses textos conferem às pessoas visadas pelo regulamento o direito de os interpretarem segundo os seus interesses. Muitos dos requisitos incluídos na parte M revestem, de facto, uma natureza geral e podem ser adaptados por cada requerente à dimensão e ao tipo de entidade e operação.

19. Neste contexto, deve também ser tido em conta que a parte M se aplica a uma grande diversidade de aeronaves envolvidas nos mais variados tipos de operações:

- Aeronave de grandes dimensões (conforme definida no Regulamento (CE) n.º 2042/2003);
- Aeronave com uma MTOM superior a 2 730 Kg, sem ser uma aeronave de grandes dimensões;
- Aeronave com uma MTOM igual ou inferior a 2 730 Kg e balões;

- Aeronave ELA1 (conforme definida no presente parecer em antecipação do NPA2008-07 relacionado com o "Processo ELA"; "Alterações e reparações normalizadas" e "Especificações de certificação para aeronaves desportivas ligeiras"); e
- Aeronaves CS-VLA, CS-22 e LSA (LSA conforme definida no presente parecer em antecipação do NPA2008-07).

Caso se seguisse a lógica de uma parte M distinta, dedicada à aviação geral, teriam de ser criadas várias versões da "parte M simplificada" visando cada categoria de aeronave e, possivelmente, também cada tipo de operação. Tendo em conta a jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, essa situação poderia gerar muita confusão, pois cada texto teria de ser interpretado independentemente dos outros e poderia dar-se o caso de texto idêntico dar origem a requisitos diferentes.

20. Como tal, os requisitos jurídicos devem ser utilizados em conjunto com os materiais interpretativos adequados, produzidos pelos reguladores e pelos próprios regulados. Em relação a estes últimos, os materiais interpretativos podem ser emitidos por associações comerciais e federações para benefício dos seus membros.

21. Sem prejuízo das observações atrás efectuadas, a Agência compreende a necessidade de prestar aos intervenientes da aviação geral apoio na compreensão e aplicação dos requisitos que estão obrigados a cumprir. Assim, a Agência irá envidar todos os esforços para emitir manuais de utilização tais como o que se encontra anexo ao presente CRD para proprietários de balões e aeronaves particulares com uma MTOM igual ou inferior a 2 730 Kg. Além disso, irá comunicar o conteúdo e a intenção do regulamento às autoridades competentes, às pessoas e entidades visadas pelo regulamento através de notas explicativas, ofícios, *workshops*, etc.

c) Integrar os resultados do processo de regulamentação MDM.032 relativo à melhoria da regulamentação da aviação geral

22. Várias pessoas e entidades sugeriram que se fossem tidos em consideração os procedimentos simplificados para aeronaves ligeiras visados pelo processo de regulamentação MDM.032. Embora seja de referir que este processo visa sobretudo os requisitos de operações aéreas, licenciamento de pilotos e aeronavegabilidade inicial, é verdade que é necessário assegurar a coerência entre os requisitos de aeronavegabilidade permanente e os requisitos relacionados com a certificação de alterações e reparações, incluindo os requisitos aplicáveis à certificação de peças sobresselentes e equipamentos aeronáuticos. O trabalho realizado no âmbito deste processo já está suficientemente avançado para permitir a publicação de um NPA2008-07, que cria um novo processo denominado "Aeronave Ligeira Europeia" com duas subcategorias (ELA1 e ELA2) e propõe uma nova especificação de certificação (CS) para LSA (aeronaves desportivas ligeiras). Em antecipação deste desenvolvimento, o presente parecer apresenta mais atenuações relativas a estas aeronaves específicas:

- a) A possibilidade de instalar componentes que não estejam certificados como aptos para o serviço, caso isso esteja previsto na parte 21 (ver a alínea a) do ponto M.A.501). Está assim, contemplada a possibilidade de o proprietário fabricar determinadas peças sem estarem certificadas como aptas para o serviço que foi proposta pelo MDM.032.
- b) A possibilidade de pessoal de certificação independente executar trabalhos de manutenção em componentes e trabalhos de manutenção complexos em aeronaves ELA1 (ver alínea d) do ponto M.A.502 e a alínea c) do ponto M.A.801).

- c) A possibilidade de pessoal de certificação independente emitir recomendações para a emissão de um ARC para aeronaves ELA1 (ver alínea g) do ponto M.A.901).

d) Combinar as certificações da subparte F M.A. e da subparte G M.A. (entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente (CAMO))

23. Foi sugerida a combinação das certificações da subparte F M.A. e da subparte G M.A., a fim de evitar a duplicação de manuais, investigações, auditorias e taxas. Todavia, a Agência não está convencida de que a proposta traria os benefícios esperados. Em primeiro lugar, não há dúvida de que é necessário manter os dois certificados, para dar resposta às entidades que pretendem apenas ter uma certificação. Mesmo que fosse possível combinar estes certificados, isso não seria garantia de um processo de certificação único, pois a autoridade competente pode sempre optar por realizar auditorias em ocasiões diferentes e incumbir diferentes departamentos das questões de manutenção e aeronavegabilidade permanente. Como tal, também não haveria qualquer garantia de taxas mais reduzidas, pois a autoridade pode adaptá-las ao nível de investigação necessário, o qual é mais alto para uma certificação combinada do que para uma certificação singular. Em qualquer dos casos, a Agência não tem qualquer controlo sobre as taxas aplicadas pelas autoridades competentes.

24. Assim, em vez da criação de uma certificação combinada, a Agência optou pelo seguinte:

- a) Os AMC relativos ao ponto M.A.602 e ao ponto M.A.702 esclarecerão que uma entidade que pretenda requerer ambas as certificações pode utilizar apenas um Formulário 2 da EASA para o requerimento.
- b) Os AMC relativos à alínea b) do ponto M.B.604 e à alínea b) do ponto M.B.704 recomendarão que a autoridade competente organize as auditorias de modo a abranger ambas as certificações, a fim de evitar a duplicação de visitas de uma determinada área.
- c) O AMC relativo ao ponto M.A.704 incluirá um exemplo concreto de manual combinado para uma entidade que tenha ambas as certificações (subparte F M.A. e CAMO).

Espera-se que estes elementos constituam a base para a adaptação das taxas ao nível de investigação necessário, independentemente de o processo culminar num certificado combinado ou em dois certificados distintos.

e) Aceitar a AC43-13 da FAA para reparações e modificações

25. Várias pessoas e entidades solicitaram que fosse aceite a utilização da AC43-13 da FAA para reparações e modificações. Embora a Agência concorde que é necessário encontrar formas mais simples de resolver as questões relacionadas com as alterações e reparações de aeronaves ligeiras, a Agência não considera possível a utilização directa da regra da FAA, que foi desenvolvida num enquadramento regulamentar diferente, tanto ao nível da classificação de reparações em "grandes" ou "pequenas", como no que diz respeito à partilha das funções reguladoras.

Como tal, algumas entidades propuseram a transposição do processo de certificação de reparações definido pela AC43-13 da FAA para o sistema EASA. Esta opção está actualmente em avaliação no âmbito do processo de regulamentação MDM.032, pois não se trata de uma questão de manutenção, mas sim de uma questão relacionada com a aeronavegabilidade permanente visada nas subpartes D e M da parte 21, as quais contêm os requisitos a que as alterações e reparações estão sujeitas. A Agência está, portanto, a considerar requisitos de certificação adequados, conforme descrito no NPA2008-07, os quais proporcionariam o mesmo tipo de flexibilidade dos requisitos da AC43-13, mas no contexto da EASA.

f) Aceitar directamente os documentos de aptidão dos EUA e do Canadá relativos a componentes sujeitos a manutenção

26. Muitas entidades e proprietários de aeronaves possuem nos seus inventários componentes que foram certificados como aptos após manutenção com os correspondentes formulários FAA 8130-3 ou TCCA 24-0078. Todavia, estes formulários não foram emitidos por entidades certificadas em conformidade com o direito comunitário e, por isso, os componentes não podem ser instalados após 28 de Setembro de 2008. Além disso, as entidades de manutenção dos EUA e do Canadá que efectuam manutenção de componentes instalados em aeronaves de aviação geral não parecem interessadas em ter uma certificação europeia. Esta situação pode ter como resultado a falta de entidades de manutenção certificadas para responder às necessidades da comunidade aeronáutica geral europeia.
27. Assim, a Agência esclarecerá no AMC relativo à alínea a) do ponto M.A.613 que uma entidade de manutenção abrangida pela subparte F M.A. ou pela parte 145 (sem qualificação para componentes) pode emitir um Formulário 1, após os adequados controlos e verificações, para componentes certificados como aptos após manutenção com formulários 8130-3 (FAA) ou TCCA 24-0078 (Canadá) sem dupla certificação de aptidão. Este processo atenuado baseia-se na capacidade técnica destas entidades e na confiança que podemos depositar na supervisão efectuada pelas autoridades competentes dos EUA e do Canadá, tendo em conta as avaliações efectuadas no âmbito da conclusão dos acordos bilaterais de segurança da aviação (pendentes) com estes países.

g) Alargar o âmbito da manutenção efectuada pelo proprietário-piloto e eliminar a auto-avaliação

28. No que diz respeito à manutenção efectuada pelo proprietário-piloto, a Agência concorda que a experiência em alguns Estados-Membros e noutros sistemas regulamentares tem demonstrado que o proprietário da aeronave pode ir mais longe, pois é o principal afectado pelo trabalho realizado no sentido de garantir a segurança da aeronave que utiliza. Por conseguinte, a Agência decidiu proceder a uma revisão completa da lista das tarefas de manutenção efectuadas pelo proprietário-piloto, que serão identificadas por categoria da aeronave e transferidas para o AMC (novo AMC relativo ao Apêndice VIII da parte M). Dessas listas estão claramente excluídos os aspectos críticos de segurança. Por outro lado, para maior clareza, o Apêndice VIII enumera as categorias de tarefas não abrangidas pela manutenção efectuada pelo proprietário-piloto.
29. Com o intuito de assegurar o nível de confiança necessário nas competências do proprietário-piloto para empreender as referidas tarefas de manutenção, o Apêndice VIII contém os princípios básicos que o proprietário-piloto deve observar em matéria de:
- o Competência e responsabilidades.
 - o Execução de trabalhos de manutenção e registos.

Estas disposições baseiam-se no conceito de “auto-avaliação do piloto”. Os riscos conexos são mitigados pelo facto de o proprietário-piloto estar obrigado a enumerar as tarefas executadas no programa de manutenção. Assim, se a aeronave for gerida por uma CAMO, esta entidade certificar-se-á de que a manutenção é efectuada nos moldes mais adequados. Caso não seja gerida por uma CAMO, a autoridade competente deverá realizar um controlo de qualidade semelhante durante as avaliações periódicas da aeronavegabilidade. Será igualmente avaliada a eficácia da manutenção efectuada pelo proprietário-piloto e o programa de manutenção será

alterado a fim de adaptar, se for necessário, as tarefas do proprietário-piloto às suas reais capacidades.

h) Atenuar requisitos de supervisão pesados (sistemas de qualidade/revisões da estrutura das entidades)

30. Há quem considere desproporcionados os requisitos de certificação das CAMO, em particular a necessidade de auditorias da qualidade internas/externas ou de revisões internas da estrutura das entidades, pois, do seu ponto de vista, as CAMO apenas desempenham funções burocráticas que não implicam trabalhos concretos na aeronave. Foi, portanto, sugerido que as auditorias realizadas pela autoridade competente deveriam ser consideradas suficientes. A Agência começa por esclarecer que a gestão da aeronavegabilidade permanente da aeronave é tão importante para a segurança da aeronave como os trabalhos de manutenção nela executados. Caso as tarefas inerentes à aeronavegabilidade permanente não sejam adequadamente executadas, existe o sério risco de não serem efectuados todos os trabalhos de manutenção necessários. Este é, portanto, um aspecto que deve ser levado a sério e não se deve atribuir prerrogativas neste domínio aos seus responsáveis sem comprovar adequadamente que as exercem da forma mais adequada.

31. Neste contexto, não se pode considerar aceitável depender exclusivamente das auditorias realizadas pela autoridade competente pelas seguintes razões:

- Todas as prerrogativas atribuídas a uma CAMO (as mesmas que são atribuídas às entidades abrangidas pela subparte F M.A., pela parte 145 e pela parte 147) têm por base a existência de um processo interno que controla a conformidade com os regulamentos. Consoante a dimensão da entidade, este controlo deverá ser realizado mediante revisões da estrutura das entidades ou mediante um sistema da qualidade.
- O sistema da qualidade é fundamental quando a entidade se torna complexa, pois por essa altura já existem inúmeros procedimentos de trabalho e é necessário garantir a adequada comunicação entre os diferentes departamentos e funções.
- Só a entidade está permanentemente consciente dos problemas existentes, das dificuldades e das não conformidades, e só ela está em condições de assegurar o acompanhamento e as medidas correctivas adequadas.

32. Contudo, a Agência reconhece que os requisitos de aprovação das entidades devem ser proporcionais à dimensão e à complexidade da entidade em causa. Por isso, procederá às correspondentes alterações ao Apêndice VIII do AMC relativo ao ponto M.A.616 e criará um novo Apêndice XIII do AMC relativo à alínea f) do ponto M.A.712, a fim de adaptar as respectivas disposições à menor complexidade das entidades de pequena dimensão abrangidas pela subparte F M.A. e pela subparte G M.A. A este respeito, a Agência pretende ainda recordar que, ao contrário do que parece ser a percepção de muitos intervenientes, o regulamento não obriga o pessoal de avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade a ser independente, nem mesmo no caso das CAMO constituídas por mais de uma pessoa.

i) Permitir a certificação inicial de uma CAMO na ausência de um programa de manutenção aprovado

33. A certificação inicial das CAMO independentes (não associadas a um titular de CAO) tem sido identificada como uma eventual questão “viciosa” nos casos em que não têm contratos com

clientes e, por isso, não conseguem obter a certificação necessária para oferecer os seus serviços. Possíveis causas deste problema:

- O Formulário 14 actualmente incluído no Apêndice VI da parte M contém a referência ao programa de manutenção e
- Não há orientações nem AMC que expliquem o que é aceitável como referência para um programa de manutenção no Formulário 14.

Assim, algumas autoridades competentes consideram necessário que o Formulário 14 contenha programas de manutenção específicos para cada aeronave concreta sob a supervisão do requerente. Esta interpretação específica não contempla a possibilidade de referência a “programas de manutenção genéricos” que abrangem diferentes tipos e modelos de aeronaves.

34. A Agência pretende recordar, em primeiro lugar, que essa interpretação não encontra fundamentação no regulamento nem no AMC. Além disso, não é sua intenção exigir que as CAMO independentes concluam contratos com eventuais clientes antes de poderem requerer a certificação. Na verdade, a Agência crê que qualquer entidade deve poder obter a certificação para contactar um cliente que tenha um contrato com outra entidade, permitindo que os proprietários/operadores tenham diferentes opções à sua escolha. Assim:

- O ponto M.A.709 é alterado, passando a incluir o conceito de programas de manutenção de “base” e “genéricos” e esclarecendo que a intenção é permitir a certificação das CAMO independentes sem serem necessários clientes. O AMC relativo ao ponto M.A.709 será adaptado, para esclarecer melhor este conceito.
- Alterações ao Apêndice VI da parte M:
 - Remoção da referência ao programa de manutenção no Formulário 14; as disposições conexas são transferidas para o manual da entidade de gestão da aeronavegabilidade permanente (CAME).
 - Passa a ser permitida a inclusão de tipos, séries ou grupos de aeronaves no Formulário 14. Esta alteração será melhor esclarecida no AMC relativo ao ponto M.B.703.
 - Adaptação do Formulário 14 às situações em que um operador de transporte aéreo comercial também realize actividades de gestão da aeronavegabilidade permanente de aeronaves não envolvidas no transporte aéreo comercial.

j) Clarificar as condições de manutenção dos componentes e de trabalhos complexos

35. Segundo o regulamento actual, a manutenção dos componentes deve ser realizada por entidades de manutenção certificadas com a correspondente qualificação para componentes. A única excepção a esta norma é a manutenção de um componente enquanto está instalado na aeronave ou quando é removido a título temporário de uma aeronave, caso isso seja expressamente autorizado pelo manual de manutenção da aeronave a fim de melhorar o acesso. Neste caso, a manutenção pode ser certificada como apta por pessoal de certificação independente. Além disso, os trabalhos de manutenção complexos (Apêndice VII) devem ser efectuados por uma entidade de manutenção certificada.

36. Estas disposições suscitam muitas questões e preocupações entre as entidades visadas pela regulamentação e as autoridades competentes. Em particular:

- Em nenhum lugar se menciona se a manutenção deve ser efectuada em conformidade com os dados de manutenção da aeronave ou do componente. Esta omissão poderá levar a pensar que um responsável de certificação independente pode realizar qualquer trabalho de manutenção do componente, desde que este permaneça instalado na aeronave (por exemplo, a inspecção da parte quente de um motor de turbina).
- O texto não indica o tipo de licença ou qualificação (aeronave ou componente) que o pessoal de certificação independente precisa de ter para realizar a manutenção do componente.
- O texto não esclarece que tipo de certificado de aptidão para serviço é emitido em cada caso (Formulário 1 ou certificado de aptidão da aeronave para serviço).
- Não é feita nenhuma distinção em relação à complexidade da aeronave em causa.

37. Com vista a resolver estes problemas, o ponto M.A.502, a alínea a) do ponto M.A.613, as alíneas a) e b) do ponto M.A.802, o apêndice da parte M “Categorias de Certificação” e o Apêndice II da parte 145 “Sistema de classes e de categorias de homologação de entidades” são alterados para:

- Permitir a manutenção de componentes por pessoal de certificação independente com qualificação para aeronaves e entidades de manutenção com qualificação para aeronaves (qualificação A) enquanto o componente está instalado na aeronave ou quando é removido a título temporário da mesma, desde que a manutenção seja realizada em conformidade com os dados de manutenção da aeronave ou, mediante autorização expressa da autoridade, em conformidade com os dados de manutenção do componente (para a manutenção de componentes simples). Este tipo de manutenção não abrange a emissão de um Formulário 1 e estará sujeito aos requisitos de aptidão da aeronave para serviço.
- Permitir a manutenção de componentes por entidades de manutenção com qualificação para motores/APU (qualificação B) enquanto o componente está instalado no motor/APU ou quando é removido a título temporário do mesmo, desde que a manutenção seja realizada em conformidade com os dados de manutenção do motor/APU ou, mediante autorização expressa da autoridade, em conformidade com os dados de manutenção do componente (para a manutenção de componentes simples).
- Permitir que pessoal de certificação independente com qualificação para aeronaves execute, em aeronaves ELA1:
 - Manutenção de componentes em conformidade com os dados de manutenção do componente enquanto este está instalado na aeronave ou quando é removido a título temporário da mesma. Não se aplica à revisão de componentes.
 - Trabalhos complexos enumerados no Apêndice VII, mediante acordo prévio entre o proprietário e a autoridade competente.
- Permitir que pessoal de certificação independente com qualificação para aeronaves execute, em aeronaves CS-VLA, CS-22 e LSA, a revisão de motores, mediante acordo prévio entre o proprietário e a autoridade competente. Aplicável apenas a motores removidos da aeronave a título temporário para a revisão, que são depois reinstalados e certificados como aptos para o serviço em conjunto com a aeronave. Não pode ser emitido um Formulário 1 da EASA.

k) Permitir a transferência de componentes fora de serviço para o proprietário

38. O actual regulamento estipula que os componentes fora de serviço sejam mantidos sob o controlo de uma entidade de manutenção de componentes até ser tomada a decisão de repará-los ou eliminá-los. Este requisito não é coerente com a flexibilidade introduzida pelo presente parecer. Assim, é necessário alargar as prerrogativas de custódia a qualquer entidade de manutenção certificada (para componentes ou para aeronaves) e ao proprietário da aeronave. Neste último caso, o componente deve ser previamente identificado como fora de serviço e a transferência para o proprietário deve estar reflectida na caderneta de voo correspondente. Esta alteração foi introduzida na alínea b) do ponto M.A.504.

l) Criar uma licença nova e mais simples para o pessoal de manutenção aeronáutica

39. As reacções recebidas pela Agência indicam que os requisitos de qualificação da licença B1.2 são demasiado rigorosos para a gama mais baixa (em termos de complexidade) dos aviões com motor de pistão. Além disso, não há nenhuma licença europeia que abranja planadores e balões. A necessidade de uma licença europeia devidamente adaptada às aeronaves da comunidade aeronáutica geral europeia também foi identificada no A-NPA14/2006.

Este aspecto está a ser analisado no âmbito do processo de regulamentação 66.022, com um NPA2008-03 actualmente em consulta externa.

m) Emitir requisitos menos exigentes para o pessoal de avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade e procedimentos simplificados para a realização das avaliações da aeronavegabilidade e emissão de certificados de avaliação da aeronavegabilidade (ARC)

40. É necessário clarificar a situação das aeronaves registadas num Estado-Membro da UE e operadas sob a supervisão de um país terceiro, nos casos em que a fiscalização regulamentar da segurança não tenha sido delegada no país terceiro. Dado que a maioria destas aeronaves tem grandes dimensões, devem ser geridas por uma CAMO, que na maioria dos casos será uma CAMO de um país terceiro. As actuais disposições da parte M não permitem que essas CAMO emitam os ARC. Embora a Agência pondere a possibilidade de rever esta restrição à luz do tratado da Organização Mundial do Comércio, isso não faz parte do actual processo de regulamentação e será objecto de tratamento num processo distinto em tempo útil. A título de solução temporária, o ponto M.A.901 é alterado para:

- Permitir que a CAMO responsável pela gestão da aeronave prolongue o ARC emitido por outra CAMO ou pela autoridade competente, desde que a aeronave se encontre num ambiente controlado. Esta faculdade é aplicável, mesmo que a CAMO não tenha prerrogativas de realização das avaliações da aeronavegabilidade e emissão de ARC, pois não é necessário realizar uma avaliação da aeronavegabilidade nem ter pessoal de avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade para prolongar um ARC. Esta alteração foi introduzida no n.º 4 da alínea a) do ponto M.A.711 e na alínea f) do ponto M.A.901.
- Esta medida baseia-se no facto de não ser necessário realizar uma avaliação da aeronavegabilidade para prolongar um ARC, bastando para o efeito verificar se a aeronave permaneceu num ambiente controlado. Por conseguinte, não é necessário pessoal de avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade.

- Permitir que a autoridade competente realize a avaliação da aeronavegabilidade e emita os ARC de aeronaves não envolvidas no transporte aéreo comercial geridas por uma CAMO de um país terceiro. Esta alteração foi introduzida na alínea i) do ponto M.A.901.

Com estas medidas, a autoridade competente do Estado-Membro de registo pode realizar a avaliação da aeronavegabilidade e emitir o ARC. Além disso, só é necessário proceder a esta avaliação de três em três anos, pois a CAMO estrangeira pode prolongar o ARC emitido por esta autoridade competente, desde que a aeronave se encontre num ambiente controlado.

Além disso, a alínea a) do n.º 3 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 foi alterada, passando a prever um período de auto-exclusão até 28 de Setembro de 2009 relativo à obrigação de contratar uma CAMO para as aeronaves de grandes dimensões supramencionadas (utilizadas por operadores de países terceiros).

41. A Agência salienta que a disposição introduzida no n.º 4 da alínea a) do ponto M.A.711 e na alínea f) do ponto M.A.901, conforme indicado atrás, se aplica a todas as aeronaves, incluindo as aeronaves envolvidas no transporte aéreo comercial. O objectivo é permitir que a CAMO responsável pela gestão da aeronave prolongue o ARC emitido pela autoridade competente à data de emissão do certificado de aeronavegabilidade inicial relativo a uma aeronave importada para a UE.

42. O esclarecimento e a simplificação das disposições relacionadas com a realização das avaliações da aeronavegabilidade e a emissão de certificados de avaliação da aeronavegabilidade (ARC) são uma consequência necessária da flexibilização introduzida na parte M relativa às aeronaves utilizadas em transporte não comercial, em particular as de dimensão mais reduzida. O presente parecer introduz, por isso, as seguintes alterações:

- No que diz respeito a todas as aeronaves novas fabricadas na UE, o ARC inicial será emitido com o certificado de aeronavegabilidade inicial quando se verificar a conformidade com o n.º 1 do ponto 21A.183. Não é necessária uma avaliação da aeronavegabilidade. Esta alteração foi introduzida na alínea k) do ponto M.A.901.
- No que diz respeito às aeronaves não utilizadas em transporte aéreo comercial que não sejam aeronaves de grandes dimensões, o proprietário poderá contratar o desenvolvimento e a certificação indirecta do programa de manutenção a qualquer CAMO, mesmo que a aeronavegabilidade da aeronave não seja gerida por uma CAMO. Esta alteração foi introduzida na alínea e) do ponto M.A.201.
- No que diz respeito às aeronaves com uma MTOM igual ou inferior a 2 730 Kg e balões, não utilizados em transporte aéreo comercial:
 - Requisitos menos exigentes de qualificação do pessoal de avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade, tanto para a CAMO como para a autoridade competente, incluindo a redução dos requisitos de experiência e a possibilidade de substituir formação formal por avaliação de competências. Esta alteração foi introduzida no n.º 2 da alínea a) do ponto M.A.707 e no n.º 2 da alínea b) do ponto M.B.902.
 - O proprietário pode optar por requerer a realização da avaliação da aeronavegabilidade e a emissão do ARC à autoridade competente ou a qualquer CAMO certificada, independentemente de a aeronave se encontrar num ambiente controlado. Esta alteração foi introduzida no n.º 2 da alínea h) do ponto M.A.901.
- No que diz respeito às aeronaves ELA1:

- o Pessoal de certificação independente, aceite pela autoridade competente, pode emitir recomendações para um ARC. Esta alteração foi introduzida na alínea g) do ponto M.A.901.

n) Disposições transitórias

43. O conjunto de regras alteradas supramencionado só pode entrar em vigor após ser aprovado pela Comissão. No entanto, considerando que:

- o prazo actualmente definido para a aplicação da parte M relativa às aeronaves não envolvidas no transporte aéreo comercial é 28 de Setembro de 2008,
- a maioria das entidades suspendeu o requerimento das certificações previstas na subparte F M.A. e na subparte G M.A. até ter uma noção clara das alterações introduzidas na parte M relativa à aviação geral, e
- as autoridades competentes não conseguirão concluir as correspondentes investigações e emitir as certificações antes do final do prazo em 28 de Setembro de 2008,

a Agência considerou necessário apresentar soluções transitórias para as disposições cuja adequada aplicação não se afigure razoável até 28 de Setembro de 2008, de modo a que todas as entidades e autoridades afectadas tenham tempo para as aplicar, permitindo em simultâneo a aeronavegabilidade permanente das aeronaves nos termos dos regulamentos nacionais.

44. Âmbito destas medidas transitórias, que estão incluídas na proposta de regulamento que altera as disposições provisórias do Regulamento (CE) n.º 2042/2003:

a) No que diz respeito às aeronaves não utilizadas em transporte aéreo comercial:

- o Permite que as autoridades competentes e as CAMO nacionais emitam ou prolonguem, após 28 de Setembro de 2008, por duas vezes (no caso da autoridade aeronáutica nacional) ou apenas uma vez (no caso de uma CAMO nacional), por um prazo de um ano, o certificado de avaliação da aeronavegabilidade em conformidade com os requisitos do Estado-Membro. (Ver o n.º 5 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 alterado)
- o Permite que o Estado-Membro se exima, até 28 de Setembro de 2009, da obrigação de celebrar um contrato com uma CAMO (no caso de aeronaves de grandes dimensões utilizadas por operadores de países terceiros). (Ver a alínea a) do n.º 3 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 alterado)

b) No que diz respeito às aeronaves não utilizadas em transporte aéreo comercial que não sejam aeronaves de grandes dimensões, até 28 de Setembro de 2009:

- o Permite que as tarefas inerentes à gestão da aeronavegabilidade permanente sejam realizadas por uma CAMO certificada em conformidade com os requisitos do Estado-Membro. (Ver o n.º 4 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 alterado)
- o Permite que a manutenção e a certificação de aptidão para serviço das aeronaves e dos componentes seja realizada por uma entidade de manutenção certificada em conformidade com os requisitos do Estado-Membro. (Ver o n.º 4 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 alterado)

- o Permite que o Estado-Membro se exima da obrigação de celebrar um contrato com uma CAMO ou com uma entidade de manutenção certificada (no caso de aeronaves abrangidas pela alínea i) do ponto M.A.201). (Ver a alínea a) do n.º 3 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 alterado)
- o Permite utilizar programas de manutenção nacionais equivalentes. (Ver o n.º 6 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 alterado)
- o Permite continuar a utilizar pessoal de certificação com qualificações em conformidade com os requisitos do Estado-Membro. (Ver o n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 alterado)
- o Os certificados de aptidão para serviço emitidos pelas entidades de manutenção certificadas em conformidade com os requisitos do Estado-Membro são considerados equivalentes aos emitidos nos termos dos pontos M.A.801 e M.A.802. (Ver o n.º 4 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 alterado)

A Agência salienta que os proprietários/operadores de aeronaves de grandes dimensões não utilizadas em transporte aéreo comercial (excepto operadores de países terceiros) são obrigados a contratar os serviços de uma CAMO até 28 de Setembro de 2008.

45. Durante o período de observações ao NPA, um Estado-Membro específico solicitou um período de transição de três anos, durante o qual o pessoal de certificação com qualificações em conformidade com as regras nacionais poderia continuar a exercer as respectivas prerrogativas, a fim de minorar o impacto da reforma do actual pessoal de certificação e ter em consideração que a licença B3 e ELA demorará algum tempo até estar disponível. A Agência considera que um caso com esta especificidade não deve ser solucionado através de regulamentação e sugere que se faça uso das disposições de flexibilidade do artigo 14.º do Regulamento de Base.

IV. Avaliação do impacto regulamentar

46. Como já foi mencionado no capítulo II, *supra*, a avaliação do impacto regulamentar da aplicação da parte M foi efectuada pela consultora Air EuroSafe. Dessa avaliação resultou o relatório da avaliação do impacto regulamentar 2004/S 122-102598 emitido pela referida consultora em 21 de Fevereiro de 2005, que foi publicado como Apêndice II do NPA07/2005. Esse relatório continua uma lista dos pontos a alterar, acompanhada da análise dos respectivos impactos. Concluiu-se que as alterações propostas tinham um impacto positivo nas entidades visadas pela regulamentação sem colocar em causa o nível de segurança, tendo sido propostas enquanto parte do NPA07/2005 (processo M.007).

47. Contudo, dado que este processo foi complementado pelos processos M.005 e M.017 com vista a propor alterações adicionais à parte M e a produzir materiais de AMC/GM, foram realizadas avaliações do impacto regulamentar relativas aos seguintes aspectos:

- Qualificação do pessoal de avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade de aeronaves com uma MTOM igual ou inferior a 2 730 Kg não utilizadas em transporte aéreo comercial (tanto para entidades abrangidas pela subparte G M.A. como para as autoridades competentes).
- Emissão e renovação do certificado de avaliação da aeronavegabilidade.

- Externalização de serviços especializados por parte de entidades abrangidas pela subparte F M.A.
- Manutenção efectuada pelo piloto-proprietário.

48. Os impactos foram integralmente avaliados no NPA2007-08 e a conclusão foi que, excepto no caso da “Emissão e renovação do certificado de avaliação da aeronavegabilidade”, as alterações propostas não tinham qualquer impacto ou tinham um impacto positivo em todos os sectores abrangidos.

49. No caso particular da “Emissão e renovação do certificado de avaliação da aeronavegabilidade”, a opção adoptada foi permitir que o proprietário decidisse se a avaliação da aeronavegabilidade e a emissão do ARC seria efectuada por uma CAMO ou pela autoridade competente. Esta opção aplicar-se-ia às aeronaves com uma MTOM igual ou inferior a 2 730 Kg não utilizadas em transporte aéreo comercial e era claramente a preferida de todos os representantes do sector. Pelo contrário, a maioria dos representantes das autoridades competentes argumentou que esta opção as deixaria a braços com um fardo inquantificável, pois não estavam em condições de avaliar se as entidades sujeitas a regulamentação iriam incumbi-las ou às CAMO da renovação dos ARC e, assim, corriam o risco de contratar pessoal suplementar a mais ou a menos. Todavia, a Agência adoptou esta opção, porque proporciona mais flexibilidade ao proprietário e contribui para promover a aviação geral. Além disso, a Agência considera que o mercado se deverá auto-ajustar rapidamente, permitindo às autoridades competentes identificar com rigor as suas necessidades de pessoal.

50. No que diz respeito à aeronavegabilidade permanente das aeronaves registadas num Estado-Membro da UE e operadas sob a supervisão de um país terceiro, nos casos em que a fiscalização regulamentar da segurança não tenha sido delegada no país terceiro, a Agência concluiu que a grande maioria das aeronaves afectadas se encontra registada em França. Segundo a informação recebida da DGAC da França em 16 de Maio de 2007, havia 66 aeronaves de grandes dimensões, operadas por 19 operadores de países terceiros em 16 países fora da UE.

Esta questão foi contemplada nas alterações propostas ao n.º 4 da alínea a) do ponto M.A.711, à alínea f) do ponto M.A.901, à alínea i) do ponto M.A.901 e à alínea a) do n.º 3 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003.

Colónia, 15 de Maio de 2008

P. GOUDOU
Director Executivo

ANEXO: Reacções ao CRD2007-08

Reacções gerais:

- (1) A “European Sailplane Manufacturers” e um particular insistiram na possibilidade de os proprietários poderem optar livremente entre a parte M e os requisitos nacionais, argumentando com o facto de ser necessário manter os requisitos nacionais para as aeronaves abrangidas pelo Anexo II e de o número de aeronaves abrangido por esse anexo não ser reduzido.

Além das respostas já dadas no CRD2007-08, a Agência gostaria de salientar que a existência do Anexo II não justifica a aplicação das regras nacionais às aeronaves não incluídas nesse anexo.

Além disso, como refere o considerando (5) do Regulamento de Base, *“convém (...) tomar medidas proporcionais para aumentar, de forma geral, o nível de segurança da aviação de recreio. Deverão, nomeadamente, ser tidos em conta aviões e helicópteros com uma baixa massa máxima à descolagem e cujo desempenho tem vindo a melhorar, que podem circular em toda a Comunidade e que são produzidos industrialmente. A respectiva regulamentação pode, por conseguinte, ser feita de forma mais adequada a nível comunitário a fim de garantir o nível necessário e uniforme de segurança e de protecção ambiental”*.

Como tal, não se pode garantir que as aeronaves incluídas no Anexo II aí permaneçam com um carácter permanente.

- (2) Embora não seja afectada pelos actuais regulamentos da UE, a “European Microlight Federation” (EMF) manifestou o seu desacordo com as justificações apresentadas pela Agência no CRD2007-08 para apoiar a alteração proposta dos regulamentos. Além de não estar satisfeita com a parte M proposta, a EMF manifesta preocupação com o resultado futuro do processo MDM.032.

Assim, a EMF manifestou o forte desejo de que as aeronaves com uma MTOM inferior a 450 kg permaneçam no Anexo II, à semelhança do que sucede actualmente.

A Agência salienta, tal como já fez no ponto anterior, que não se pode garantir que todas as aeronaves actualmente incluídas no Anexo II aí permaneçam com um carácter permanente.

Contudo, a Agência considera que o regime proposto para a parte M no presente parecer poderá vir a tornar-se atractivo para a comunidade dos microleves. Além disso, os trabalhos relacionados com o MDM.032 ainda estão em curso e serão envidados todos os esforços a fim de adaptar as regras à menor complexidade da aviação geral.

A Agência enviará directamente à EMF uma resposta circunstanciada à sua reacção.

- (3) Um particular comentou que, no seu entender, a fase de consulta do CRD corresponde à fase 5 do processo de regulamentação apresentado no sítio Web da Agência e, por conseguinte, a consulta deveria durar 3 meses.

A Agência faz notar que a fase 5 “Período de observações e revisão” corresponde ao período que medeia o final da consulta externa do NPA e a emissão do CRD.

O período de reacções concedido para o CRD corresponde à fase 6 “Adopção e publicação”. A Agência não pode emitir o parecer/decisão final num prazo inferior a 2 meses após a emissão do CRD, a fim de dar tempo suficiente para as reacções. Esta situação foi descrita no ponto 6 (página 3) do CRD2007-08 e é uma etapa extra, que não existe em muitos processos de regulamentação.

- (4) Um particular perguntou onde poderia encontrar a lista de entidades certificadas ao abrigo da parte M.

A Agência faz notar que a certificação de entidades a que se referem a subparte F M.A. e a subparte G M.A. na UE é da inteira responsabilidade dos Estados-Membros e, por conseguinte, incumbe aos Estados-Membros a manutenção das correspondentes listas de entidades certificadas.

No caso das entidades de países terceiros, essa responsabilidade cabe à EASA, e a lista de entidades certificadas será publicada no sítio Web da Agência.

Reacções ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 e às normas de execução:

- (1) A AAC do Reino Unido e a ENAC da Itália propuseram-se a harmonizar o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 com o Regulamento de Base, em particular, as cláusulas de aplicabilidade, o número do regulamento e a referência a *“aeronaves a motor complexas”* em vez de *“aeronaves de grandes dimensões”*.

A Agência faz notar que esta harmonização está integrada no processo de regulamentação MDM.044, incluindo as adequadas fases de consulta. É necessário avaliar o impacto de algumas das alterações, razão pela qual não podem ser introduzidas já, enquanto parte do presente parecer.

Contudo, a Agência substituiu a referência ao Regulamento (CE) n.º 1592/2002 constante dos Formulários 15a e 15b pela nova referência ao Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Quaisquer outras referências existentes ao Regulamento (CE) n.º 1592/2002 podem, entretanto, ser solucionadas com recurso ao n.º 1 do artigo 69.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, que estipula que as referências ao Regulamento (CE) n.º 1592/2002 revogado se entendem como sendo feitas ao Regulamento (CE) n.º 216/2008 e devem ser interpretadas de acordo com o quadro de correspondência do anexo VI do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

- (2) A FOCA da Suíça solicitou à EASA uma interpretação relativa à utilização de um balão em transporte aéreo comercial, com o intuito de esclarecer as disposições do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 que devem ser cumpridas.

A Agência argumenta que a questão principal não é saber se os balões podem ser utilizados em “transporte aéreo comercial”, mas sim se lhes são aplicáveis as disposições do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 relativas ao “transporte aéreo comercial”.

O n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 estipula que *“as disposições do presente regulamento relativas ao transporte comercial aéreo são aplicáveis às transportadoras aéreas autorizadas, em conformidade com a legislação comunitária”*.

Assim sendo, o regulamento aplicável é o Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas.

No caso específico dos balões, estes encontram-se excluídos do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 por razão do respectivo n.º 2 do artigo 1.º e, por conseguinte, as disposições do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 relativas ao “transporte comercial aéreo” não se lhes aplicam.

Todavia, a situação pode mudar a curto prazo, quando forem emitidas as normas de execução relativas aos requisitos operacionais de aeronaves envolvidas em operações comerciais. Poderá vir a ser necessário alterar o Regulamento (CE) n.º 2042/2003.

- (3) A AustroControl propôs a harmonização das definições de “aeronave ELA1” constantes do CRD2007-08, do NPA2008-03 e do NPA2008-07. Além disso, a “European Sailplane Manufacturers”, a “British Balloon and Airship Club” e dois particulares propuseram alterações à definição de “aeronave ELA1”.

A Agência faz notar que a definição de “aeronave ELA1” que será introduzida no presente parecer, no artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, é igual à que foi proposta no NPA2008-07 “Processo ELA, alterações e reparações normalizadas e especificações de certificação para aeronaves desportivas ligeiras”. No entanto, no NPA2008-03, a “licença ELA” abrange as aeronaves ELA1 e, também, algumas aeronaves ELA2.

A Agência recomenda que estas observações voltem a ser enviadas durante a fase de consulta do NPA2007-08, que termina em 18 de Julho de 2008.

- (4) A AustroControl, a AAC do Reino Unido, a DGAC da França, a ENAC da Itália e o “Deutscher Aero Club” propuseram algumas alterações de carácter editorial e clarificações das derrogações previstas na alínea i) do ponto M.A.302 e da alínea k) do ponto M.A.901.

Além disso, a DGAC da França propôs alterações às derrogações previstas na alínea h) do ponto M.A.606 e na alínea d) do ponto M.A.801 no sentido de garantir que abrangem todas as aeronaves não utilizadas em transporte aéreo comercial que não sejam aeronaves de grandes dimensões, independentemente do tipo de entidade ou pessoa que efectua a manutenção.

A Agência procedeu à correspondente reformulação do texto das derrogações. Além disso, com vista a tornar o texto mais claro, todas as derrogações propostas foram transferidas da parte M do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 conforme se indica em seguida:

- o A alínea f) do ponto M.A.904 foi transferida para o n.º 4 do artigo 3.º.
- o A alínea k) do ponto M.A.901 e a alínea c) do ponto M.A.903 foram transferidas para o n.º 5 do artigo 3.º.
- o A alínea i) do ponto M.A.302 foi transferida para o n.º 6 do artigo 3.º.

- o A alínea c) do ponto M.A.802 foi transferida para o n.º 4 do artigo 4.º.
- o A alínea h) do ponto M.A.606 e a alínea d) do ponto M.A.801 foram transferidas para o n.º 1 do artigo 5.º.

- (5) O “Real Aeroclube da Dinamarca”, a “Europe Air Sports” e a “Federação Norueguesa de Desportos Aéreos” solicitaram o prolongamento do período de transição até 28 de Setembro de 2010.

A Agência considera que um período de transição até 28 de Setembro de 2009 é suficiente para a aplicação adequada das alterações propostas.

- (6) A AustroControl propôs a definição, no Regulamento (CE) n.º 2042/2003, do termo “operações comerciais” introduzido na alínea i) do ponto M.A.201, tendo ainda proposto limitá-la a aeronaves de categorias superiores a planadores e motoplanadores.

A Agência faz notar que o termo “operações comerciais” já se encontra definido no Regulamento de Base. Além disso, o termo abrange planadores e motoplanadores.

- (7) A DGAC da França propôs, à semelhança do que já tinha feito no NPA2007-08, que o programa de manutenção de aeronaves não utilizadas em transporte aéreo comercial, que não sejam aeronaves de grandes dimensões, não necessitasse de ser certificado, mas apenas considerado aceitável pela autoridade competente. Esta proposta tem como objectivo delegar no proprietário a responsabilidade pelo conteúdo do programa de manutenção deste tipo de aeronaves, sem necessidade de certificação da autoridade competente, salvo no que diz respeito às limitações de aeronavegabilidade (ALI), às directivas de aeronavegabilidade e a outros dados obrigatórios.

A Agência considera que antes de o programa de manutenção poder ser considerado “certificado” ou “aceitável”, a autoridade competente tem de determinar se o respectivo conteúdo cumpre os requisitos descritos no ponto M.A.302, em especial nas alíneas d) e h). Além disso, deve haver sempre uma notificação da certificação/aceitação.

Por conseguinte, dado que a Agência não vê nenhuma diferença entre os termos “certificado” e “aceite”, o texto proposto não foi alterado.

- (8) Um particular observou que o texto resultante da alínea g) do ponto M.A.302 é diferente no CRD2007-08 e no CRD2007-01, tendo solicitado uma versão consolidada do texto resultante.

A Agência faz notar que a alínea g) do ponto M.A.302 do CRD2007-01 corresponde à alínea h) do ponto M.A.302 no CRD2007-08.

A Agência acolhe a observação e altera a alínea h) do ponto M.A.302 no presente parecer, harmonizando-a com a proposta feita no CRD2007-01. A Agência salienta que o período de observações para o CRD2007-01 já terminou, não tendo sido recebidas reacções desfavoráveis ao texto proposto.

Esta alteração torna desnecessária a incorporação da proposta apresentada pela AAC do Reino Unido, que solicitava a alteração das redacções “o titular da certificação da modificação” por “o titular da certificação da pequena alteração” na alínea h) do ponto M.A.302.

- (9) O “Deutscher Aero Club” e a “Europe Air Sports” solicitaram a modificação da alínea b) do ponto M.A.403, a fim de permitir que o proprietário-piloto decida, nomeadamente em relação às tarefas enumeradas no Apêndice VIII, se o defeito na aeronave coloca seriamente em causa a segurança de voo e, em conformidade, decidir quando e que medidas correctivas devem ser tomadas antes de voltar a voar, bem como os defeitos cuja correcção pode ser diferida. Segundo a justificação apresentada, até a licença de manutenção aeronáutica ELA proposta pelo NPA2008-03 estar em vigor, haverá falta de pessoal de certificação que apoie a resolução destes problemas.

A Agência considera que não há forma de garantir que o proprietário-piloto tenha a competência necessária para decidir se a correcção de um defeito pode ser diferida. Por conseguinte, caso o defeito detectado possa ser corrigido com trabalhos enumerados no Apêndice VIII, o proprietário-piloto poderá executá-los antes de voar, mas não pode diferir a sua correcção.

Além disso, a Agência não concorda com a justificação apresentada na reacção, pois não há dados que demonstrem que o futuro número de titulares de licenças ELA vai ser superior ao número actual de elementos que compõem o pessoal de certificação com qualificações em conformidade com as regras nacionais. Até à entrada em vigor da licença de manutenção aeronáutica ELA, o pessoal de certificação responsável pelos planadores e balões pode ser considerado em conformidade com os requisitos do Estado-Membro, como sucede actualmente.

- (10) A AustroControl e a DGAC da França fizeram observações relacionadas com as disposições específicas para aeronaves ELA1 não utilizadas em transporte aéreo comercial visadas na alínea d) do ponto M.A.502 e na alínea c) do ponto M.A.801 relativas a trabalhos de manutenção complexos. Em particular, mostravam-se preocupadas com o eventual ónus para a autoridade competente que está obrigada a cumprir o requisito de acordo entre o proprietário e a autoridade competente e à necessidade de a autoridade verificar se o pessoal de certificação independente possui as qualificações adequadas e experiência recente, os dados de manutenção de componentes aplicáveis, as ferramentas, o equipamento e os materiais, bem como acesso às instalações apropriadas:
- o A AustroControl propôs que na alínea c) do ponto M.A.801 se mantivessem os requisitos de qualificação, experiência, dados de manutenção, ferramentas, equipamento, materiais e instalações para o pessoal de certificação independente, mas não o requisito de fiscalização pela autoridade competente.
 - o A DGAC da França apresentou a seguinte proposta:
 - Excluir da alínea d) do ponto M.A.502 as disposições que permitem ao pessoal de certificação independente executar trabalhos de manutenção complexos em componentes e a revisão de motores e turbopropulsores.
 - Suprimir a alínea c) do ponto M.A.801 e incluir no n.º 2 da alínea b) do ponto M.A.801 a possibilidade de pessoal de certificação independente executar trabalhos de manutenção complexos em aeronaves ELA1 sem requisitos específicos de qualificação, experiência, dados de manutenção, ferramentas, equipamento, materiais e instalações.

A Agência considera que a proposta apresentada pela DGAC da França não é coerente, pois não permite a realização de trabalhos de manutenção complexos em componentes,

mas permite a execução de trabalhos de manutenção complexos em aeronaves sem requisitos adicionais.

Além disso, a Agência não concorda com a observação feita pela DGAC da França de que estas certificações caso a caso não se baseiam em requisitos específicos e que podem dar origem a problemas de responsabilidade e tratamento desigual dos utilizadores, propondo-se a DGAC da França, por outro lado, recorrer nestes casos às disposições de flexibilidade previstas no artigo 14.º do Regulamento de Base.

A proposta da Agência já contém os requisitos, devendo a autoridade competente responsável pelos procedimentos adequados evitar qualquer tratamento desigual, independentemente de se tratar de uma certificação caso a caso baseada na proposta da Agência ou a emissão de uma isenção ao abrigo do artigo 14.º.

Em relação à proposta apresentada pela AustroControl, a Agência considera que a eliminação de um requisito de fiscalização a cargo da autoridade competente desvirtua por completo a medida de compensação, pois o requisito de possuir qualificação, experiência, dados de manutenção, ferramentas, equipamento, materiais e instalações já está previsto para todos os trabalhos de manutenção realizados por qualquer pessoa ou entidade em qualquer aeronave e componente.

Todavia, a Agência irá elaborar um AMC com o intuito de esclarecer que o acordo entre o proprietário e a autoridade competente pode abranger a execução de uma série de trabalhos complexos durante um período prolongado, caso o referido acordo descreva os dados, as ferramentas, o equipamento, os materiais e as instalações que serão utilizados, e caso a autoridade competente realize controlos aleatórios para verificar a conformidade.

- (11) A AustroControl e a AAC do Reino Unido fizeram observações relacionadas com as disposições específicas para aeronaves ELA1 não utilizadas em transporte aéreo comercial visadas na alínea g) do ponto M.A.901.
- o A AustroControl propôs que a alínea g) do ponto M.A.901 contemplasse a possibilidade de o pessoal de certificação independente poder, durante dois anos consecutivos, emitir recomendações, bem como emitir e prolongar o ARC. Além disso, a AustroControl propôs a eliminação do requisito de avaliação e aceitação do pessoal de certificação por parte da autoridade competente.
 - o A AAC do Reino Unido propôs a alteração da alínea g) do ponto M.A.901 no sentido de esclarecer que essa disposição não se aplica às aeronaves ELA1 envolvidas em operações comerciais. A justificação para esta alteração reside no facto de essas aeronaves estarem obrigadas a contratar uma CAMO.

A Agência considera que a proposta da AustroControl não permite o exercício de nenhuma forma de controlo sobre o processo de avaliação da aeronavegabilidade e sobre a qualificação do pessoal. Além disso, a emissão de um ARC não é uma prerrogativa do titular de uma qualificação nos termos da parte 66.

A Agência concorda com a proposta apresentada pela AAC do Reino Unido, mas, em vez de fazer referência a “operações comerciais”, deve fazer referência às aeronaves a que se refere a alínea i) do ponto M.A.201, pois existe a possibilidade de não ser necessário contratar uma entidade a que se refere a subparte G M.A. em algumas “operações

comerciais". Foram efectuadas as correspondentes alterações na alínea g) do ponto M.A.901.

- (12) A "Europe Air Sports" insistiu na possibilidade de uma certificação combinada nos termos da subparte F M.A. e subparte G M.A.

A Agência reitera a posição manifestada no CRD2007-08.

- (13) Um particular solicitou a possibilidade de uma entidade a que se refere a subparte F M.A. poder ter as prerrogativas de uma entidade a que se refere a subparte G M.A. sem a necessidade de cumprir os respectivos requisitos.

A Agência considera que essa opção não é viável, pois a subparte F M.A. não inclui requisitos relacionados com a aeronavegabilidade permanente.

- (14) A ENAC da Itália propôs a inclusão de algumas disposições de flexibilidade para entidades a que se refere a subparte F M.A. que efectuem a manutenção de aeronaves utilizadas em operações comerciais que não sejam transporte aéreo comercial. Estas disposições seriam semelhantes às que actualmente existem na parte 145.

A Agência aceitou a proposta e efectuou as seguintes alterações ao seu texto:

- o Foi adicionada uma nova alínea h) ao ponto M.A.606, que passa a incluir a execução de directivas repetitivas de aeronavegabilidade antes do voo pelo comandante e a emissão de autorizações de certificação limitadas para o comandante, quando realizar operações em locais sem apoio.
- o O ponto M.A.615 foi alterado para passar a permitir a realização de trabalhos de manutenção em qualquer lugar por inaptidão para serviço da aeronave ou por necessidade de manutenção pontual.

- (15) A AAC do Reino Unido propôs que fosse concedida à autoridade competente prevista na alínea b) do ponto M.B.902 a mesma flexibilidade no recurso a experiência adicional em vez de qualificações que também é concedida ao sector na alínea a) do ponto M.A.707.

A Agência aceitou a proposta.

- (16) A AustroControl propôs que fosse suprimida do ponto M.A.709 a referência ao MPD e ao MRB feita no programa de manutenção de "base", afirmando que estes documentos não são utilizados para pequenas aeronaves.

A proposta não foi aceite pela Agência, pois um programa de manutenção de "base" também pode ser produzido por uma CAMO independente que vise obter certificação para aeronaves de grandes dimensões não utilizadas em transporte aéreo comercial. O MPD e o MRB poderão ser aplicáveis para estas aeronaves.

- (17) A ENAC da Itália propôs a inclusão na alínea a) do ponto M.A.711, a título de prerrogativa, a certificação de programas de manutenção através de procedimentos de certificação indirectos.

A Agência não concorda com a proposta, pois um programa de manutenção certificado através de um procedimento de certificação indirecto continua a ser considerado certificado pela autoridade competente.

- (18) Algumas observações de particulares solicitavam o esclarecimento do conceito de “ambiente controlado” e as respectivas implicações. Estas observações serão objecto de resposta individualizada.

Todavia, a Agência salienta o seguinte:

- o A definição de “ambiente controlado” consta da alínea b) do ponto M.A.901.
- o A definição de “ambiente controlado” é igual para todos os tipos de aeronaves e todos os tipos de operações, incluindo as operações privadas. Contudo, foi introduzida alguma flexibilidade ao nível do n.º 1 da alínea e) do ponto M.A.901, a fim de permitir a emissão de um ARC por uma CAMO para determinadas aeronaves e operações, mesmo que a aeronave não se encontre num “ambiente controlado”.
- o Para se considerar que uma aeronave está num “ambiente controlado”, todos os trabalhos de manutenção devem ser executados por entidades a que se referem a subparte F M.A. ou a parte 145. A única excepção são os trabalhos de manutenção efectuados pelo proprietário-piloto ou por pessoal de certificação independente.

- (19) A AAC do Reino Unido propôs que a prerrogativa prevista que permite a uma CAMO prolongar um ARC emitido pela autoridade competente também fosse aplicável ao transporte aéreo comercial. O objecto é permitir o prolongamento dos ARC emitidos inicialmente por uma autoridade competente nos casos em que a aeronave seja importada para a UE e permaneça num ambiente controlado.

Foram efectuadas as correspondentes alterações na alínea f) do ponto M.A.901 e no Formulário 15a da EASA.

- (20) A “Federação Francesa de Voo Livre” solicitou a modificação da alínea g) do ponto M.A.901, a fim de permitir que uma CAMO emita o ARC de uma aeronave ELA1 com base numa recomendação emitida por pessoal de certificação independente.

A Agência não apoia esta proposta. Neste caso, o ARC só pode ser emitido pela autoridade competente, pois é esta entidade que aceita o pessoal de certificação que emite a recomendação.

- (21) Um particular insistiu na necessidade de acção futura com vista a permitir que entidades competentes ou organismos de avaliação realizem avaliações da aeronavegabilidade e emitam o ARC de aeronaves ELA.

A Agência já explicou no CRD2007-08 que a actual definição de entidades competentes constante do Regulamento de Base não o permite. Além disso, o Regulamento de Base não menciona o conceito de organismos de avaliação.

- (22) A AustroControl e a AAC do Reino Unido manifestaram o seu desacordo com a obrigação de a autoridade competente realizar a avaliação da aeronavegabilidade e emitir o ARC, se for seleccionada pelo proprietário, conforme descrito no n.º 2 da alínea h) do M.A.901. Ambas as autoridades propõem que se deixe a cargo da autoridade a decisão de realizar a avaliação da aeronavegabilidade e, no caso da AustroControl, é proposta a eliminação de qualquer restrição de peso e utilização.

A Agência considera que deixar a decisão a cargo da autoridade competente poderia dar origem a tratamento desigual nos diferentes países, afectando a concorrência.

- (23) A AustroControl propôs a adição de uma nova alínea ao ponto M.A.901, que permita à autoridade competente emitir o ARC com base num Formulário 52 para aeronaves novas fabricadas na UE, sem ser necessária uma avaliação da aeronavegabilidade.

A proposta foi aceite e foi adicionada a alínea k) do ponto M.A.901.

- (24) A ENAC da Itália observou que os pontos M.A.903 e M.A.904 se referem à transferência de registo da aeronave no território da União Europeia e avaliação da aeronavegabilidade da aeronave importada para o território da União Europeia. Dado que a Noruega, a Suíça, o Liechtensteine a Islândia estão situados fora da UE, esta autoridade argumentou que a sua localização implicaria que tivessem de ser geridos nos termos do ponto M.A.904. Por conseguinte, propõem a alteração de *“território da União Europeia”* para *“Estados-Membros da EASA”*.

A Agência faz notar que o Regulamento de Base menciona “Estados-Membros” na acepção de “Estados-Membros da União Europeia”. Os outros países europeus são considerados “países terceiros”.

Contudo, os quatro países supramencionados estão abrangidos pelos correspondentes acordos internacionais:

- O acordo EEE (Espaço Económico Europeu) no caso da Noruega, do Liechtenstein e da Islândia.
- O acordo entre a UE e a Suíça.

Estes acordos estabelecem as disposições dos regulamentos da UE que são aplicáveis a cada país e, por conseguinte, estes quatro países acabam por utilizar os mesmos procedimentos de transferência que os Estados-Membros da UE.

Tendo isto em conta, a Agência não aceita a proposta.

- (25) Um particular solicitou que todos os proprietários-pilotos gozassem das mesmas prerrogativas para realizar tarefas, independentemente da categoria da aeronave (planadores, aeronaves com motor...). Segundo a justificação apresentada, nenhum grupo de pilotos tem mais ou menos experiência do que os outros.

A Agência considera que as diferenças existentes ao nível das tarefas permitidas a cada proprietário-piloto variam em função da natureza diferenciada dos sistemas e da respectiva complexidade. A diferenciação não está relacionada com a experiência dos pilotos.

- (26) A DGAC da França observou que, na sequência da sua interpretação do regulamento em vigor, em alguns casos, tem sido permitido, em França, a entidades a que se refere a parte 145 com uma qualificação A, a realização de manutenção simples de componentes “na asa” utilizando os dados de manutenção do componente.

Esta autoridade observou ainda que, em França, é prática comum o pessoal de certificação independente realizar algumas tarefas não complexas de manutenção de motores de pistão em conformidade com os dados de manutenção do motor.

Em ambos os casos, a certificação de aptidão para serviço é efectuada ao nível da aeronave.

Dado que o texto proposto pelo presente parecer, nas alíneas b) e c) do ponto M.A.502, requer que a manutenção efectuada em conformidade com os dados de manutenção dos componentes seja certificada como apta por entidades com qualificação B/C, a DGAC-F apercebeu-se de que essas práticas não poderão continuar e antecipa um impacto significativo sobre as entidades de manutenção, o pessoal de certificação independente e os proprietários/operadores.

Todavia, na sua opinião, no caso da manutenção simples de componentes que não envolva a utilização de competências especializadas, a autorização desta prática não teria nenhum impacto ao nível da segurança.

Esta posição é partilhada pela “Alitalia Servizi”, uma entidade italiana a que se refere a parte 145, com a qualificação A, que actualmente executa alguns trabalhos em conformidade com os dados de manutenção dos componentes durante a manutenção de linha das aeronaves, por exemplo, substituição dos braços das cadeiras e de portas dos compartimentos da cozinha.

A Agência reconhece que a presente proposta poderá representar um fardo injustificado no caso da manutenção de componentes simples realizada durante a manutenção das aeronaves (controlo de peso dos extintores, reparações simples nas cadeiras e nas cozinhas, etc.). No entanto, a Agência não tem a intenção de permitir qualquer tipo de manutenção de componentes “na asa” (ou “temporariamente removidos”) sem a adequada qualificação B/C (inspecção e reparação de módulos motrizes,...).

Por conseguinte, em conformidade com a proposta apresentada pela DGAC da França, a Agência alterou as alíneas b) e c) do ponto M.A.502 no sentido de permitir que a autoridade competente manifeste o seu acordo específico em relação às situações em que este tipo de manutenção de componentes pode ser realizado sem uma qualificação B/C.

Além disso, a Agência irá produzir um AMC para esclarecer o âmbito da manutenção que poderá ser certificado e os procedimentos de controlo que deverão estar em vigor. Um dos principais objectivos desta medida é garantir que o pessoal possui as qualificações adequadas para as tarefas. No caso dos componentes complexos, é frequente serem necessárias qualificações complexas e não basta uma licença B1 ou B2.

(27) Além disso, a Agência efectuou algumas alterações de carácter editorial e outras pequenas alterações nos seguintes parágrafos:

- o Na alínea e) do ponto M.A.201, foi reposto o texto original no início da alínea (proposta da DGAC da França):

“Para efeitos das responsabilidades mencionadas na alínea (a), o proprietário de uma aeronave poderá adjudicar.....”

Esta alteração tem por objectivo evitar qualquer ambiguidade quanto à intenção do regulamento.

Conforme está expresso na alínea a) do ponto M.A.201, o proprietário da aeronave é responsável pela sua conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade permanente, sem especificar se o proprietário executa, ele próprio, as tarefas ou se as subcontrata sob a sua responsabilidade.

A alínea e) do ponto M.A.201 confere ao proprietário o direito de contratar uma CAMO, transferindo a responsabilidade pela execução das tarefas inerentes à aeronavegabilidade permanente para a CAMO.

- Foram adicionadas à alínea e) do ponto M.A.201 as palavras “*caso a organização tenha os procedimentos aprovados adequados*”. (Proposta da AAC do Reino Unido)
- No n.º 2 da alínea d) do ponto M.A.302, as palavras “*após terem sido aprovadas pela autoridade competente*” foram substituídas por “*após terem sido aprovadas em conformidade com a alínea b) do ponto M.A.302 ou com a alínea c) do ponto M.A.302*”. (Proposta da AAC dos Países Baixos)
- Na alínea i) do ponto M.A.302, que foi agora transferida para o n.º 6 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, foi removido o requisito de suplementar o programa de manutenção nacional com procedimentos que garantissem a conformidade com as alíneas g) e h) do ponto M.A.302. (Proposta da AAC dos Países Baixos)

A Agência salienta que o Apêndice I do AMC relativo ao ponto M.A.302 e o AMC relativo à alínea b) do ponto M.B.301 não estipula que o programa de manutenção deve incluir esses procedimentos.

- A alínea d) do ponto M.A.502 foi reformulada a fim de facilitar a sua compreensão. (Proposta da AustroControl e da AAC do Reino Unido)
- No n.º 3 da alínea a) do ponto M.A.711, a palavra “*contratada*” foi substituída por “*subcontratada*”. (Proposta da AAC do Reino Unido)
- Foram adicionadas ao n.º 1 da alínea b) do ponto M.A.711 as palavras “*e posteriormente prolongá-los nas condições do n.º 2 da alínea c) do ponto M.A.901 ou do n.º 2 da alínea e) do ponto M.A.901*”. (Proposta da ENAC da Itália)
- Foram adicionadas à alínea b) do ponto M.A.714 as palavras “*ou, se for o caso, prolongados*”. (Proposta da ENAC da Itália)
- Foi inserido um novo n.º 8 no ponto 5.1 do Apêndice I da parte M, que introduz a obrigação da CAMO de enviar, no prazo de 10 dias, uma cópia de qualquer ARC emitido ou prolongado à autoridade competente do Estado-Membro de registo. (Proposta da ENAC da Itália)
- Na condição n.º 6 do Apêndice VI da parte M, a palavra “*contrate*” foi substituída por “*subcontrate*”. (Proposta da AAC do Reino Unido)

(28) As seguintes propostas não foram incorporadas no presente parecer, porque a Agência considera que o texto já é suficientemente claro:

- A AustroControl propôs a inclusão de planadores e motoplanadores na alínea e) do ponto M.A.901.

A agência faz notar que a alínea e) do ponto M.A.901 já menciona “*aeronaves com uma MTOM igual ou inferior a 2 730 Kg*”. O termo “aeronave” inclui planadores e motoplanadores.

- o A AAC do Reino Unido propôs a eliminação da condição n.º 7 do Apêndice VI da parte M, argumentando que a suspensão do COA não tem impacto nas actividades da organização a que se refere a subparte G da parte M.

A Agência faz notar que a condição n.º 7 já apresenta a seguinte redacção:

“...salvo indicação expressa em contrário da autoridade competente”

Isto significa que a autoridade competente já dispõe da possibilidade de manter a certificação da CAMO.

- o A AAC do Reino Unido propôs que o Apêndice VI da parte M passasse a ter a seguinte redacção:

“Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 alterado da Comissão, e sem prejuízo das condições abaixo especificadas, o Estado-Membro declara que”

A Agência faz notar que o texto actual está correcto, pois faz referência ao “...Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, presentemente em vigor,....”. Isto significa o regulamento em vigor na data em que a autoridade competente emite a certificação.

(29) As propostas que se seguem não foram incorporadas no presente parecer, quer por estarem fora dos termos de referência da tarefa, quer pelo potencial do assunto para gerar um número significativo de observações e debates. Por conseguinte, devem ser objecto de um debate e de uma consulta formais, o que implicaria um processo de regulamentação distinto. A Agência irá integrar estas propostas no “inventário de regulamentação”.

- o A AAC do Reino Unido propôs a apresentação de uma definição de “programa de manutenção” e de “plano de manutenção”.
- o A AAC do Reino Unido propôs que fosse exigido um sistema da qualidade formal para entidades de grandes dimensões a que se refere a subparte F M.A., justificando este requisito com o facto de já ser obrigatório para as entidades de grandes dimensões a que se refere a subparte G M.A. que gerem aeronaves não envolvidas no transporte aéreo comercial.
- o A ENAC da Itália propôs que as pessoas responsáveis pelos sistemas de qualidade ou pelas revisões da estrutura das entidades, conforme o caso, nas entidades a que se refere a subparte F M.A. e a subparte G M.A. fossem aprovadas pela autoridade competente através de um Formulário 4 da EASA.

A Agência salienta que, actualmente, isso nem sequer é necessário para as entidades a que se refere a parte 145.

- o A AAC do Reino Unido propôs que o delimitador de experiência conexa indicado na alínea a) do ponto M.A.707 e na alínea b) do ponto M.B.902 fosse dependente da MTOM da aeronave e não da sua utilização. Assim, esta autoridade propôs que o delimitador fosse definido para uma MTOM de 2 730 kg, independentemente de a aeronave ser utilizada em transporte aéreo comercial. A justificação apresentada

aludia à grande dificuldade de encontrar cursos de formação formais para aeronaves que não sejam de grandes dimensões, independentemente da sua utilização.

Embora esta proposta não tenha sido incorporada, a ENAC da Itália propôs a alteração do AMC relativo à alínea c) do ponto M.A.606, o AMC relativo ao ponto M.A.706, o n.º 4.7, o AMC relativo ao n.º 1 da alínea a) do ponto M.A.707 e o n.º 2 da alínea a) do ponto M.A.707, a fim de esclarecer melhor as condições e os locais onde se podem realizar cursos de formação formais e em que circunstâncias esta formação pode ser substituída por avaliação pela autoridade competente no que diz respeito a balões e aeronaves com uma MTOM inferior a 2 730 Kg utilizados em transporte aéreo comercial.

Esta proposta da ENAC será analisada e o AMC será alterado, se for necessário, antes da emissão da decisão.

- o A AAC do Reino Unido e a ENAC da Itália propuseram que fosse permitida a antecipação do prolongamento do ARC sem perda de continuidade do padrão de avaliação da aeronavegabilidade. Esta proposta visava proporcionar flexibilidade para o proprietário colocar o ARC na aeronave quando esta se encontra na base.

Todavia, a AAC do Reino Unido propôs uma antecipação de 30 dias ao passo que a ENAC propôs 5 dias.

Reacções aos materiais de AMC:

As seguintes propostas de alterações ou adições aos materiais de AMC serão analisadas pela Agência e o texto será modificado, se for o caso, antes da emissão da decisão final (AMC/GM). Essa decisão será emitida após o presente parecer ser aprovado pela Comissão:

- (1) A AAC dos Países Baixos propôs a eliminação do limite de peso do AMC relativo ao n.º 4 da alínea c) do ponto M.A.401.

A Agência aceitou esta proposta.

- (2) A AAC do Reino Unido, a "Broadland Balloon Flights", o "British Balloon and Airship Club", o "GEFA-FLUG" e vários particulares declararam que o AMC relativo à alínea a) do ponto M.A.605 parece exigir a disponibilidade de um hangar para a inspecção de balões e dirigíveis.

O texto será objecto da seguinte modificação quando for emitida a decisão final (AMC/GM):

"No que diz respeito aos balões e dirigíveis, poderá não ser necessário um hangar quando a manutenção do envelope e do equipamento da extremidade inferior se possa realizar em melhores condições no exterior, desde que seja possível efectuar toda a manutenção necessária em conformidade com o ponto M.A.402. Para reparações complexas ou manutenção de componentes que requeiram um Formulário 1 da EASA, devem ser facultados workshops aprovados. As instalações e as condições ambientais necessárias para a inspecção e manutenção devem ser definidas no Manual da entidade de manutenção".

- (3) A ENAC da Itália propôs a alteração do AMC relativo à alínea c) do ponto M.A.606, o AMC relativo ao ponto M.A.706, o n.º 4.7, o AMC relativo ao n.º 1 da alínea a) do ponto M.A.707 e o n.º 2 da alínea a) do ponto M.A.707, a fim de esclarecer melhor as condições e os locais onde se podem realizar cursos de formação formais e em que circunstâncias esta formação pode ser substituída por avaliação pela autoridade competente no que diz respeito a balões e aeronaves com uma MTOM inferior a 2 730 Kg utilizados em transporte aéreo comercial.

A Agência aceitou esta proposta.

- (4) A AustroControl propôs a substituição da referência à “Familiarização geral de nível 1 a que se refere a parte 66” por “Familiarização geral de nível 1 a que se refere o Apêndice III da parte 66”. Esta proposta aplica-se ao AMC relativo ao ponto M.A.706, ao AMC relativo ao n.º 1 da alínea a) do ponto M.A.707, ao AMC relativo ao n.º 2 da alínea a) do ponto M.A.707, ao AMC relativo ao n.º 1 da alínea b) do ponto M.B.902 e ao AMC relativo ao n.º 2 da alínea b) do ponto M.B.902.

A Agência aceitou esta proposta.

- (5) A AAC do Reino Unido e o “British Balloon and Airship Club” propuseram a adição de materiais de AMC para esclarecer o significado de “assistidos por pessoal qualificado” na alínea b) do ponto M.A.710 e se o signatário do ARC tem de estar presente durante a inspecção da aeronave.

A Agência faz notar que a avaliação da aeronavegabilidade contempla uma avaliação documental e uma inspecção física. Nos termos do n.º 5 da alínea c) do ponto M.A.710, durante a inspecção física da aeronave é necessário confirmar que não existe qualquer incoerência entre a aeronave e os documentos submetidos à avaliação.

A Agência considera que só é possível atingir este objectivo, se o pessoal de avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade estiver presente durante a inspecção física. Durante a inspecção, o pessoal de avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade poderá ser apoiado pelo pessoal a que se refere a parte 66 em tarefas como abrir painéis, realizar ensaios, etc.

O AMC relativo à alínea b) do ponto M.A.710 será objecto das correspondentes alterações.

- (6) A DGAC da França propôs a adição de materiais de AMC para esclarecer os seguintes aspectos:
- o Durante quanto tempo pode um tipo de aeronave ser mantido no âmbito de trabalho certificado, se a CAMO não tiver nenhum cliente com um contrato para esse tipo de aeronave?
 - o É possível permitir que uma CAMO realize avaliações da aeronavegabilidade de um tipo de aeronave específico, sem que a CAMO tenha ou procure ter um cliente com um contrato para esse tipo de aeronave?
- (7) A ENAC da Itália propôs, em relação às pessoas com autorização para prolongar um ARC com base na nova prerrogativa a que se refere o n.º 4 da alínea a) do ponto M.A.711, a introdução de material de AMC para esclarecer o processo formal de aceitação das pessoas pela autoridade competente e como a autorização é emitida pela entidade.

- (8) A ENAC da Itália propôs a introdução, no AMC relativo ao n.º 2 da alínea c), ao número 2 da alínea e) e à alínea f) do ponto M.A.901, de mais informação sobre os meios à disposição da CAMO para demonstrar que um ARC não é prolongado, caso a entidade tenha conhecimento ou tenha motivos para acreditar que a aeronave não reúne as condições de aeronavegabilidade. Além disso, a ENAC da Itália propõe a introdução de um modelo de “relatório de conformidade”.
- (9) A ENAC da Itália propôs a alteração do AMC relativo à alínea a) do ponto M.A.903 e do AMC relativo à alínea a) do ponto M.B.105 com o intuito de garantir que, quando é efectuada a transferência de registo de uma aeronave no território da União Europeia, a troca de informação mútua inclui a notificação de que o ARC foi emitido em conformidade com as regras nacionais.
- (10) A AustroControl propôs a inclusão de motoplanadores no AMC relativo ao n.º 3 da alínea b) do ponto M.B.301.
- (11) A ENAC da Itália propôs a introdução de mais informação sobre o preenchimento dos requisitos do Formulário 14 da EASA no AMC relativo ao ponto M.B.703.
- (12) A AustroControl propôs que o NPA2007-07, actualmente sob revisão, fosse tido em conta na definição das qualificações de grupos no AMC relativo ao ponto M.B.703.
- (13) A AAC dos Países Baixos propôs a substituição da redacção *“procedimentos de progressão dos períodos de controlo estabelecidos”* por *“pormenores de ou referência a programas de progressão”* no n.º 1.1.7 do Apêndice I do AMC relativo ao ponto M.A.302 e no AMC relativo à alínea b) do ponto M.B.301.
- (14) A AAC do Reino Unido propôs a adição de material de AMC para esclarecer o significado dos seguintes termos no Apêndice VII “Trabalhos de manutenção complexos”:
- o *“Soldador aprovado ou autorizado”* na alínea c) do n.º 3.
 - o *“Ferramentas especiais”* na alínea a) do n.º 5.
- (15) O “Deutscher Aero Club” e dois particulares propuseram alterações à lista de tarefas enumeradas no AMC relativo ao Apêndice VIII “Manutenção limitada efectuada pelo proprietário-piloto”.
- (16) A AAC do Reino Unido propôs a incorporação, nos sistemas de qualidade a que se refere a parte 145 e a parte 21, de um requisito semelhante ao que é proposto na alínea e) do Apêndice VIII do AMC relativo ao ponto M.A.616, segundo o qual a entidade deve comunicar à autoridade competente qualquer constatação de nível 1 detectada durante a revisão da estrutura da entidade.
- (17) A AAC do Reino Unido propôs a supressão da alteração do AMC relativo à alínea a) do ponto 145.A.50, alínea d) do n.º 2.8, que permite um procedimento simplificado de emissão de um Formulário 1 para componentes sujeitos a manutenção nos EUA e no Canadá por entidades não certificadas nos termos da parte 145. A justificação desta proposta reside no facto de subverter os acordos bilaterais em vigor.

Contudo, esta autoridade apoia uma alteração de natureza semelhante introduzida no AMC relativo à alínea a) do ponto M.A.613, n.º 2.8.

- (18) Além disso, em virtude das observações efectuadas pela AustroControl e pela DGAC da França sobre as disposições visadas na alínea d) do ponto M.A.502 e na alínea c) do ponto M.A.801 relativas a trabalhos de manutenção complexos em aeronaves ELA1, a Agência irá elaborar um AMC com o intuito de esclarecer que o acordo entre o proprietário e a autoridade competente pode abranger a execução de uma série de trabalhos complexos durante um período prolongado, caso o referido acordo descreva os dados, as ferramentas, o equipamento, os materiais e as instalações que serão utilizados, e caso a autoridade competente realize controlos aleatórios para verificar a conformidade.
- (19) Por último, tendo em conta as observações da DGAC da França e da Alitalia Servizi a respeito da realização de manutenção de componentes “na asa” (alíneas b) e c) do ponto M.A.502), a Agência irá adicionar material de AMC para explicar o âmbito de manutenção que pode ser aprovado e os procedimentos de controlo que deverão estar em vigor.