

PARECER n.º 02/2006

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

Sobre a oportunidade de alteração do artigo 7º, nº 3, alínea c) do 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

I. Generalidades

1. O presente parecer tem por objectivo esclarecer a posição da Agência no que diz respeito à oportunidade de adiar a data limite de entrada em vigor das disposições das partes 145.A.30(g) e 145.A.30(h)(1) aplicáveis a aeronaves de grandes dimensões com uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg (28 de Setembro de 2006), estabelecidas no artigo 7º, nº 3, alínea c) do Regulamento (CE) 2042/2003 da Comissão¹.
2. O presente Parecer foi aprovado segundo o procedimento² especificado pelo Conselho de Administração da Agência, em conformidade com as disposições do artigo 14º do Regulamento (CE) nº 1592/2002³.

ANTECEDENTES:

3. Em 20 de Novembro de 2003, a Comissão Europeia aprovou o Regulamento (CE) nº 2042/2003 da Comissão. O Apêndice II deste regulamento (Parte 145) estabelece que o pessoal responsável pela certificação deve possuir as devidas qualificações, conforme disposto no anexo III (Parte 66). A Parte 66 baseia-se no JAR-66. A implementação do JAR-66 tinha começado em 1998 e todos os estados membros das JAA tinham acordado iniciar a implementação antes de 2001, tendo fixado para 2011 o final do período de transição para a conversão das qualificações nacionais para licenças JAR-66.
4. Ao estabelecer o Regulamento (CE) nº 2042/2003, foi decidido que não seria necessário um período de transição tão longo e que os plenos benefícios da acção comunitária nesta área seriam alcançados de forma mais eficaz através de uma aplicação imediata. Embora a implementação do JAR-66 tenha tido início em 1998, alguns estados membros das JAA confirmaram que tinha sido adiada nos respectivos países. Por conseguinte, solicitaram a possibilidade de adiar a implementação da Parte 66 até 28 de Setembro de 2006 para aeronaves de grandes dimensões e até 28 de Setembro de 2008 para as aeronaves de pequenas dimensões, dado que esta última não tinha sido regulamentada pelas JAA. O pedido foi aceite e o artigo 7º, nº 3, alínea c) do Regulamento (CE) nº 2042/2003 estabelece a base jurídica para esta possibilidade de isenção.
5. Depois de analisar a situação relativa ao uso desta cláusula de isenção, observou-se que:
 - Todos os Estados Membros e associados⁴ decidiram aplicar a segunda linha do artigo 7º, nº 3, alínea c) do Regulamento (CE) nº 2042/2003 da Comissão.
 - Todos os Estados Membros e associados, excepto um, decidiram aplicar a terceira linha do artigo 7º, nº 3, alínea c) do Regulamento (CE) nº 2042/2003 da Comissão.

¹ Regulamento (CE) nº 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, 28.11.2003, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 707/2006 da Comissão, de 8 de Maio de 2006 (JO L 122, 9.5.2006, p. 17).

² Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e documento de orientação (“Procedimento de Regulamentação”). EASA MB/7/03 de 27.06.2003.

³ Regulamento (CE) nº 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2002, relativo às regras comuns no domínio da aviação civil e que cria uma Agência Europeia para a Segurança da Aviação (JO L 240, 7/09/2002, p.1.), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento pelo Regulamento (CE) nº 1701/2003 da Comissão de 24 de Setembro (JO L 243, 27.09.2003, p.5).

⁴ Os Estados Associados são a Islândia, o Liechtenstein, a Noruega e a Suíça.

Consequentemente, resulta claro que, ao optarem pela cláusula de isenção, todos os Estados sujeitos às disposições da Parte 145 sabiam que teriam de prever a emissão de licenças conformes com a Parte 66 ou a conversão das suas licenças nacionais para licenças conformes com a Parte 66, de modo a estarem, em 28 de Setembro de 2006, em total conformidade com as disposições da Parte 66 relativas às qualificações do pessoal responsável pelas certificações no que se refere à manutenção de linhas e base em aeronaves com uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg.

6. No que se refere ao actual estado de prontidão no sentido de cumprir esta data de entrada em vigor, o controlo levado a cabo pela Agência demonstrou o seguinte:
 - Metade dos Estados Membros e associados tinham iniciado a conversão das qualificações nacionais e a emissão de licenças conformes com a Parte 66, e estarão aptos a cumprir a data de entrada em vigor.
 - Nove Estados Membros e associados tinham iniciado o mesmo processo. No entanto, apresentam um atraso e consideram que terão dificuldades em cumprir o prazo limite.
 - Quatro dos vinte e oito Estados Membros e associados sujeitos a estes requisitos apresentaram um atraso considerável, pelo que não estavam em condições de cumprir o prazo. Três dos mesmos ainda não tinham elaborado quaisquer relatórios de conversão.

Em 31 de Janeiro de 2006, a Agência enviou à Comissão Europeia o seu relatório anual de normalização, realçando o estado crítico do processo de conversão da Parte 66 relativamente à data limite de 28 de Setembro de 2006.

7. Colocou-se então a questão da oportunidade de prorrogar o período de transição, tendo em conta todas as implicações de tal prorrogação.

II. Processo de consulta

8. Foi publicado um Anúncio de Proposta de Alteração – NPA 08/2006⁵ – no *website* da Agência (www.easa.europa.eu), em 12 de Julho de 2006, em conformidade com o disposto no processo standard de elaboração da regulamentação da EASA. O período de consulta foi limitado a seis semanas a contar da data de publicação do NPA, de modo a que as observações fossem recebidas e respondidas e se pudesse emitir um parecer antes de 28 de Setembro de 2006.
9. À data de encerramento do processo, em 21 de Agosto de 2006, a Agência recebera 15 observações apresentadas por 12 autoridades nacionais, entidades profissionais e particulares.
10. Todas as observações recebidas foram tidas em conta e incorporadas num Documento de Resposta às Observações (CRD) que se encontra publicado juntamente com o presente parecer no *website* da Agência. O referido documento de resposta contém uma lista de todas as pessoas e organizações que apresentaram observações, bem como as respostas da Agência.
11. Todas as observações recebidas, à excepção de uma, apoiam o não adiamento da data de entrada em vigor das disposições da Parte 145, relativas às qualificações do pessoal

⁵ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

responsável pelas certificações, no que se refere à manutenção de linhas e base em aeronaves com uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg. Nenhum dos Estados Membros assinalou eventuais dificuldades para implementar o regulamento actual.

12. Em conformidade com as disposições do artigo 8º do processo standard de elaboração da regulamentação da EASA, o Director Executivo só deverá adoptar o seu parecer relativo ao assunto em questão 2 meses após a data de publicação do documento de resposta às observações, para que as partes interessadas disponham de tempo suficiente para reagir ao conteúdo das mesmas. Contudo, pelos motivos referidos no número 8 em cima, o parecer da Agência deve ser publicado o mais rapidamente possível, de modo a que as partes interessadas sejam informadas de que o artigo 7º, nº 3, alínea c) do Regulamento (CE) nº 2042/2003 não será alterado e que, conseqüentemente, não será alterada a data de entrada em vigor (28 de Setembro de 2006) das disposições da Parte 145 relativas às qualificações do pessoal responsável pelas certificações, no que se refere à manutenção de linhas e base em aeronaves com uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg.

III. Conteúdo do parecer da Agência

13. Com base nos resultados do CRD (consultar o número 11), a Agência Europeia para a Segurança da Aviação sugere à Comissão que não altere o artigo 7º, nº 3, alínea c) do Regulamento (CE) nº 2042/2003.

IV. Avaliação do impacto regulamentar

14. Sectores envolvidos

O principal sector envolvido é o dos operadores de aeronaves de grandes dimensões. Tendo em conta que os engenheiros de manutenção que não sejam titulares de uma licença conforme com a Parte 66 não poderão certificar as aeronaves como aptas para o serviço, os operadores terão de encontrar pessoal com as qualificações adequadas a esse efeito.

As organizações de manutenção que não conseguirem contratar engenheiros com licenças apropriadas poderão perder parte dos seus contratos, visto não estarem em conformidade com as disposições da Parte 145 durante um período de transição.

Alguns dos próprios engenheiros de manutenção poderão perder os privilégios de que beneficiavam ao abrigo dos sistemas nacionais até as suas qualificações serem convertidas.

As Autoridades Nacionais de Aviação que não tenham convertido as suas qualificações nacionais para licenças apropriadas ou emitido as ditas licenças em quantidade suficiente terão de intensificar os esforços e ser objecto de processos de infracção iniciados pela Comissão Europeia.

15. Impacto sobre a Segurança

A decisão de manter a data acordada para a entrada em vigor do regulamento é, em princípio, a mais favorável à melhoria da segurança na Comunidade, visto que apenas serão certificadas como aptas para o serviço as aeronaves que tenham sido sujeitas a uma verificação apropriada por engenheiros que reúnam os melhores requisitos de qualificação.

Contudo, esta decisão poderá levar a que alguns Estados Membros se precipitem a converter as qualificações nacionais em licenças conformes com a Parte 66 sem um

relatório de justificação/conversão apropriado e concedam privilégios indevidos a engenheiros de manutenção. Obviamente, esta situação poderá ter consequências sobre a segurança, caso aeronaves com uma manutenção imprópria recebam uma certificação de aptidão para o serviço.

No entanto, este risco parece limitado no caso das aeronaves de grandes dimensões que estejam sujeitas a um controlo adicional por organizações encarregadas da manutenção da aeronavegabilidade. Além disso, a função da Agência consiste em dirigir as inspecções de normalização, a fim de verificar que tal prática não ocorre ou que seja imediatamente seguida de uma acção correctiva adequada.

16. Impacto económico

Em princípio, esta opção não deverá ter qualquer impacto económico a nível global, visto que o investimento para a conversão para o novo regime regulamentar adoptado pela Comunidade deve ser implementado de qualquer forma, de modo a que todas as partes interessadas desfrutem dos benefícios proporcionados pela conclusão do mercado interno nesta área.

A possível falta de engenheiros licenciados em alguns Estados Membros poderá causar demoras na certificação de aptidão para serviço das aeronaves e induzir custos indirectos significativos para os operadores. Este facto poderá também afectar o funcionamento do mercado do pessoal certificado e provocar o aumento do nível médio dos seus salários, com um efeito directo sobre as organizações de manutenção e, de forma indirecta, sobre os seus clientes. Contudo, não devem ser exageradas as consequências sobre o período necessário para que as autoridades nacionais de aviação compensem o atraso, dado que a fraca mobilidade no mercado deste tipo de serviços de certificação deverá afectar apenas os países cujo processo de conversão não progrediu o suficiente até à data.

A maior parte das Autoridades Nacionais de Aviação não será tão afectada, na medida em que já emitiram um número suficiente de licenças. Apenas as Autoridades que apresentem atraso terão de intensificar os esforços, o que poderá causar alguns custos suplementares caso tenham de contratar pessoal adicional para converter todas as licenças a partir do seu sistema nacional, de modo a estarem em conformidade com o Regulamento (CE) nº 2042/2003 da Comissão.

17. Impacto ambiental

Nenhum

18. Impacto social

Existe uma probabilidade de que, a partir de 28 de Setembro de 2006, os engenheiros responsáveis pela certificação que não tenham obtido uma licença conforme com a Parte 66 deixem de ter qualificação para emitir certificados de aptidão para serviço para aeronaves de grandes dimensões. Isto poderá afectar as suas situações profissionais.

V. Conclusão

Com base na análise efectuada relativamente à oportunidade de adiar a data de entrada em vigor das disposições da Parte 145.A.30 (g) e da Parte 145.A.30 (h) (1) aplicáveis à qualificação de pessoal responsável pelos certificados de aptidão para serviço de aeronaves com uma massa máxima à descolagem de 5700 kg (manutenção de linhas e base), a Agência

conclui que as disposições artigo 7º, nº 3, alínea c) do Regulamento (CE) nº 2042/2003 não devem ser alteradas e que a data especificada nas mesmas deve ser mantida.

Colónia, 25 de Setembro de 2006

P. GOUDOU