



PARECER N.º 06/2008

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 10 de Outubro de 2008

sobre um Regulamento da Comissão que altera o 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

E

sobre um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas

“Certificado de Aptidão para Serviço - Formulário 1 da EASA”

I. Generalidades

1. O presente parecer tem por finalidade sugerir à Comissão a alteração:
 - da parte 21 do anexo do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão¹ (a seguir designada parte 21), nomeadamente do seu apêndice I - Formulário 1 da EASA - Certificado de Aptidão para Serviço;
 - do anexo I do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão² (a seguir designado parte M), nomeadamente do seu apêndice II - Formulário 1 da EASA, e
 - do anexo II do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão (a seguir designado parte 145), nomeadamente do seu apêndice I - Formulário 1, da EASA.
2. O presente parecer foi aprovado segundo o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a "Agência")³, nos termos do disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008⁴ (a seguir designado "regulamento de base").

II. Processo de consulta

3. A notificação de proposta de alteração - (NPA) 2007-13⁵ – que contém o projecto de parecer sobre um regulamento da Comissão que altera a Parte 21, a Parte M e a Parte 145 foi publicado no sítio Web da Agência em 12 de Setembro de 2007.
4. À data de encerramento de 12 de Dezembro de 2007, a Agência recebera 171 observações da parte de 25 autoridades nacionais, entidades profissionais e privadas.
5. Todas as observações recebidas foram tomadas em consideração e incorporadas num Documento de Resposta às Observações (CRD), publicado no sítio *Web* da Agência em 24 de Julho de 2008. Esse CRD inclui uma lista de todas as pessoas e/ou entidades que teceram observações, bem como as respostas da Agência.
6. Até 25 de Setembro de 2008, foram recebidas quatro reacções ao documento de resposta às observações (CDR), provenientes de duas entidades.

As reacções relacionadas com os métodos de conformidade aceitáveis e os documentos de orientação, que não constituem o objecto do presente parecer,

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). JO L 243, 27.09.2003, p. 6. Regulamento 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. 17).

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). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 376/2007 (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 (procedimento de regulamentação). EASA MB 08-2007 de 13.6.2007.

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

⁵ Consultar o arquivo "Rulemaking" em http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php

serão tratadas no âmbito da pertinente Decisão da Agência relativa à alteração desses documentos. As reacções relacionadas com o objecto do presente parecer (alterações propostas dos regulamentos de execução) são abordadas em seguida.

Uma reacção sugere que sejam mantidas as actuais instruções para o preenchimento da caixa 4 - "Nome e endereço da entidade aprovada" – do Formulário 1 da EASA. As novas instruções propostas no presente parecer já não requerem a inclusão de um segundo endereço no caso de o local de fabrico não constar do título de certificação da entidade certificada, o que pode acontecer, por exemplo, no caso de algumas peças serem fabricadas por um fornecedor. A Agência não concorda com a sugestão apresentada, pela seguinte razão: a supressão do segundo endereço na caixa 4 foi exaustivamente discutida nas reuniões do grupo de redacção. O grupo de redacção concluiu que o nome e o endereço da entidade certificada são suficientes para identificar a entidade responsável pela emissão do Formulário 1 da EASA e para assegurar a rastreabilidade das peças e equipamentos. A Agência concorda com esta conclusão.

Uma segunda reacção sugere a alteração do ponto M.A.802 – "Certificado de aptidão de componentes de aeronave para serviço", a fim de lembrar que o Formulário 1 da EASA não constitui uma autorização de instalação. A Agência não concorda com esta alteração na medida em que o Formulário 1 da EASA esclarece esta questão na sua nota 1, sob o título "Responsabilidades do utilizador/instalador".

A última reacção prende-se com a supressão da caixa 9 – "Elegibilidade" – do Formulário 1 da EASA e recomenda que a caixa seja mantida, mas que ostente a menção "reservado", a fim de limitar o impacto da renumeração das restantes caixas. Este ponto foi igualmente objecto de exaustiva discussão nas reuniões do grupo de redacção, tendo sido alcançado um amplo consenso entre a indústria e as autoridades de todo o mundo. A manutenção da caixa 9 poderia criar ambiguidade entre a actual e a nova versão do Formulário 1 da EASA, que teriam a mesma aparência, mas instruções de preenchimento diferentes. Acresce que durante a consulta pública no âmbito da NPA não foram recebidos quaisquer comentários negativos sobre esta questão. A Agência considera que a caixa 9 deve ser suprimida.

Uma nova revisão do texto pela Agência revelou pequenas incoerências textuais entre o apêndice I da parte 21, o apêndice II da parte M e a e o apêndice I da parte 145, que foram corrigidas.

III. Conteúdo do parecer da Agência

7. O presente parecer tem em vista a alteração do certificado de aptidão para voo (a seguir designado "Formulário 1 da EASA") e as respectivas instruções de preenchimento na parte 21, parte M e parte 145. O conteúdo destas alterações é explicado em seguida.
8. O conteúdo e o formato de diversos certificados de aptidão para voo (por exemplo, o Formulário 1 da EASA, o Formulário 8130-3 da Federal Aviation Administration (FAA), o Formulário 24-0078 da Transport Canada e o Formulário brasileiro SEGV00 003) foram harmonizados. Contudo, o facto de as instruções para o preenchimento destes formulários nunca terem sido harmonizadas deu origem a diferentes interpretações de determinadas informações introduzidas nos formulários, o que, por seu turno, gerou algumas dificuldades com a aceitação dos formulários.
9. Acresce que, desde a última revisão, se foram acumulando problemas e questões relacionados com estes certificados de aptidão para voo. Em consequência, a EASA, a FAA, a Transport Canada e diversas outras autoridades aeronáuticas reviram o

certificado de aptidão para voo, a sua utilização e as respectivas instruções. Entre os domínios que foram objecto de especial atenção, podem referir-se:

- a necessidade de utilizar Formulários 1 da EASA distintos para peças novas (produção) e peças usadas (manutenção);
 - a harmonização das instruções de preenchimento com as de outras autoridades aeronáuticas, reconhecendo embora que determinados termos apenas serão utilizados unilateralmente;
 - a utilização do Formulário 1 da EASA electrónico;
 - o controlo de cópias do Formulário 1 da EASA;
 - a necessidade da caixa 9 – “Elegibilidade”.
10. Pretendendo um elevado nível de harmonização com as outras autoridades e a aceitação do certificado de aptidão para voo em todo o mundo, a EASA criou um grupo de reflexão. O grupo de redacção cooperou com a Global Manufacturing Initiative [Iniciativa Mundial de Fabricantes] (GMI), em que participaram representantes de autoridades aeronáuticas e da indústria de fora da Europa. Desta cooperação resultou uma proposta de conteúdo, apresentação e instruções para preenchimento do formulário, bem como critérios de aceitação da utilização voluntária de certificados de aptidão para voo electrónicos. Esta proposta foi utilizada como base para a NPA 2007-13 da EASA e para o projecto de especificações 8130.21 da FAA. Prevê-se que outras autoridades aeronáuticas utilizem igualmente o projecto como base para a alteração das suas regulamentações. A consulta pública sobre a NPA da EASA e a consulta interna sobre as especificações da FAA suscitaram comentários, que foram analisados pelo grupo de redacção da EASA e pela FAA. Em consequência, o Formulário 1 da EASA e as instruções para o preenchimento no CRD 2007-13 resultantes reflectem um elevado nível de harmonização, conforme ao objectivo deste esforço.
11. A fim de assegurar uma aplicação harmoniosa das alterações propostas no presente parecer, a Agência propõe um período de transição de um ano, a contar da data de entrada em vigor das alterações dos regulamentos de execução. Durante o período de transição poderão ser utilizadas a actual e a nova versão do Formulário 1 da EASA. Após este período, o Formulário 1 da EASA deve ser emitido em conformidade com as novas regras. Não obstante, ambas as versões do Formulário 1 da EASA emitidas antes do final do período de transição permanecerão válidas relativamente à parte 21A.307, à parte M.A.501 e à parte 145.A.42, para efeitos da instalação do(s) elemento(s) abrangido(s) pelo formulário.
12. O presente parecer incide unicamente nas alterações sugeridas pela Agência aos regulamentos da Comissão aplicáveis (parte 21, parte M e parte 145). Os métodos de conformidade aceitáveis (AMC) e os documentos de orientação (GM) conexos, que foram especificados na NPA 2007-13 e no CRD, serão emitidos pela Agência logo que as alterações supramencionadas aos regulamentos de execução sejam adoptadas pela Comissão. A Agência considera os AMC e os GM supramencionados importantes para melhorar a compreensão das alterações propostas.
13. O anexo I do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, nomeadamente o apêndice II - Formulário 1 da EASA - à parte M, é alinhado com as alterações às instruções para preenchimento propostas no Parecer 02/2008.

IV. Avaliação do impacto regulamentar

14. Finalidade e efeito pretendido

O presente parecer tem por objectivo:

- Introduzir um Formulário 1 da EASA e instruções para preenchimento revistos, mais claros do que os actuais e que reflectem um elevado nível de harmonização

com o certificado de aptidão para voo alterado pela FAA. Prevê-se que outras autoridades aeronáuticas introduzam alterações similares nos seus certificados de aptidão para voo, melhorando, assim, a harmonização global.

- Suprimir a caixa 9, que contém as informações de elegibilidade dos elementos certificados como aptos para serviço através de um Formulário 1 da EASA. A supressão destas informações relativas a elegibilidade do actual Formulário 1 da EASA elimina eventuais incoerências com dados de instalação certificados.
- Suprimir, nas instruções para preenchimento, indicações que obviem à utilização de um Formulário 1 da EASA electrónico.

15. Dimensão da questão e sectores em causa

O Formulário 1 da EASA e certificados de aptidão para voo equivalentes são utilizados no âmbito da maior parte dos sistemas regulamentares para a certificação de aptidão de peças e equipamentos para aviação. Estes formulários são utilizados por milhares de entidades de produção e de manutenção em todo o mundo. Em consequência, afectam as autoridades aeronáuticas, as entidades de produção e as entidades de manutenção.

16. Opções

As opções identificadas são a de manter os actuais requisitos e o actual Formulário 1 da EASA e a de avançar para um nível superior de harmonização mundial, alterando o Formulário 1 da EASA em conformidade com a proposta.

17. Impactos

Uma maior harmonização dos certificados de aptidão para voo dos diferentes sistemas regulamentares é considerada benéfica para assegurar um entendimento comum da utilização e do significado dos dados constantes do certificado de aptidão para voo. A adopção da alteração proposta do Formulário 1 da EASA, acompanhada de instruções para preenchimento melhoradas, que aumentam a compreensão do formulário, deverá ter um impacto económico positivo considerável, na medida em que evita a desnecessária rejeição ou bloqueio de elementos certificados em conformidade com o quadro jurídico pertinente. Deverá igualmente ter um efeito positivo na segurança, na medida em que reduz a margem para informações ambíguas ou conflituosas. O intercâmbio electrónico de dados do Formulário 1 da EASA terá igualmente um efeito económico positivo devido à redução dos custos de tratamento e do tempo necessário à sua gestão.

Colónia, 10 de Outubro de 2008

P. GOUDOU
Director Executivo