



PARECER N.º 03/2009

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 7 de Dezembro de 2009

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

"Certificados-tipo restritos e certificados de aeronavegabilidade restritos"

I. Generalidades

1. O presente parecer tem por finalidade sugerir à Comissão a alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003¹ da Comissão e do respectivo Anexo (a seguir designado Parte 21), através da inclusão de requisitos elaborados e melhorados para a emissão de certificados-tipo restritos (R-TC) e certificados de aeronavegabilidade restritos (R-CoA).
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")², em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008³ (doravante designado "Regulamento de Base").

II. Processo de consulta

3. A notificação de proposta de alteração (NPA) n.º 2008-06⁴ que contém o projecto de parecer sobre um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 foi publicada no sítio Web da Agência em 10 de Abril de 2008.
4. À data de encerramento de 10 de Julho de 2008, a Agência tinha recebido 120 observações da parte de 24 autoridades nacionais, entidades profissionais e empresas 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 21 de Agosto de 2009. Esse CRD inclui uma lista de todas as pessoas e/ou entidades que teceram observações, bem como as respostas da Agência.
6. O NPA n.º 2008-06 visa, sobretudo, elaborar e melhorar os requisitos para a emissão de R-TC e R-CoA. O NPA apresenta uma descrição de todas as situações passíveis da emissão de um R-CoA. São incluídas situações em que, num passado recente, se procedia à emissão de licenças de voo permanentes em conformidade com o disposto na Parte 21A.701(15). Esta opção contemplada na Parte 21 foi considerada como medida transitória até se proceder à actualização das regras respeitantes aos R-CoA, de modo a que também fossem aplicadas a esta categoria de aeronave. Por conseguinte, o objectivo da NPA passava por revogar a disposição da Parte 21A.701(15).
7. A comunidade de proprietários de aeronaves, que presentemente voam ao abrigo de uma licença de voo permanente, bem como as autoridades aeronáuticas nacionais, teceram inúmeras observações negativas sobre a supressão da opção de licença de voo prevista na Parte 21A.701(15).
8. A Agência reconhece que o impacto da medida proposta não pode ser integralmente avaliado sem ter os resultados finais do NPA n.º 2008-07 ("Processo ELA", "Alterações e reparações normalizadas" e "Especificações de certificação para

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).

² Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a ser aplicado pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e documentos de orientação (Procedimento de regulamentação). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

³ 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, 19.03.2008, p. 1)

⁴ Consultar Arquivos de Regulamentações em http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

aeronaves desportivas ligeiras") e que a supressão da opção de licença de voo permanente poderia causar a imobilização de aeronaves.

Assim, a Agência decidiu retirar desta NPA as alterações propostas aos pontos 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 e as alterações conexas no AMC e GM à Parte 21.

9. Não obstante o atrás exposto, a Agência continua a considerar que a licença de voo não é o certificado de aeronavegabilidade adequado para as aeronaves que operem permanentemente com praticamente a mesma configuração e as mesmas condições indicadas na nota explicativa sobre a NPA.
10. Por conseguinte, a Agência pretende iniciar um novo trabalho de regulamentação consagrado aos requisitos de aeronavegabilidade inicial e permanente e aos certificados adequados para as aeronaves em causa. Tal regulamentação poderá tomar em consideração a nova situação regulamentar após a aplicação do NPA n.º 2008-07, bem como os problemas específicos referentes às aeronaves que presentemente operam ao abrigo de uma licença de voo permanente.
11. Em resposta a outras observações, a Agência introduziu novas disposições no projecto de alteração que possibilitam a fácil transferência de um CoA normal para um R-CoA, caso o modelo da aeronave se torne "órfão". Contudo, tal não resolverá os problemas da aeronavegabilidade permanente apontados nas inúmeras observações apresentadas como, por exemplo, a disponibilidade das peças sobresselentes com certificação adequada.
12. Todas as decisões acima referidas foram tomadas em conta no CRD, publicado em conjunto com os textos regulamentares resultantes da incorporação das observações.
13. Em 8 de Junho de 2009, foram recebidas quatro reacções de três entidades em resposta ao CRD. Nenhuma destas reacções levou a Agência a introduzir alterações adicionais nas suas propostas.

III. Conteúdo do parecer da Agência

14. O presente parecer propõe a alteração da Parte 21, nomeadamente as disposições respeitantes à emissão de R-TC e R-CoA. O conceito do R-CoA está contido no Regulamento de Base, sendo utilizado para aeronaves que não possam satisfazer todos os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, mas cuja segurança adequada poderá ser assegurada por restrições, limitações e outras medidas de mitigação. Este conceito está contido também na Parte 21, mas a falta de tempo impediu a elaboração de um conjunto de requisitos detalhado e abrangente e de AMC/GM. Entretanto, o R-CoA é utilizado para aeronaves sem titular activo de certificado-tipo (TC) e aeronaves reguladas pela Agência, que (ainda) não tenham recebido qualquer TC da Agência. As actividades práticas desenvolvidas para estas aeronaves necessitam de ser codificadas na Parte 21.
15. A regra actualmente vigente já descreve dois métodos para a obtenção de um R-CoA. Tais métodos são definidos e descritos de forma detalhada no presente parecer:
 - *R-CoA baseado num R-TC:*
destina-se a aeronaves que não possam satisfazer todos os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis em virtude de a sua concepção se destinar a uma finalidade especial como, por exemplo, pulverização aérea de campos agrícolas, controlo meteorológico, etc.
 - *R-CoA baseado numa aprovação de projecto que atesta a conformidade com especificações de aeronavegabilidade especiais (SAS) emitidas pela Agência para o caso em apreço:*

destina-se a aeronaves individuais que, por diversas razões, não possam satisfazer todos os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, mas cuja segurança adequada poderá ser assegurada por restrições, limitações e outras medidas de mitigação. Esta opção é actualmente utilizada, por exemplo, para aeronaves sem titular activo de TC (aeronave "órfã") e aeronaves concebidas na ex-União Soviética que (ainda) não tenham sido objecto de qualquer TC emitido pela Agência. As novas disposições propostas possibilitam a fácil transferência de um CoA normal para um R-CoA, caso o modelo da aeronave se torne "órfão".

O presente parecer considera ainda a inclusão de uma terceira opção:

- *R-CoA baseado num TC e num certificado-tipo suplementar restrito (R-STC)*: destina-se a aeronaves que já são titulares de um certificado de aeronavegabilidade (CoA) normal baseado num TC normal, mas que são objecto de modificação para uma finalidade especial, conforme especificado no primeiro caso atrás indicado. Sem esta nova opção, as entidades responsáveis pela modificação da aeronave para fins especiais só poderiam obter uma aprovação pela via do requerimento de um novo R-TC. A responsabilidade associada à concepção completa da aeronave ultrapassaria, normalmente, a capacidade do "modificador" e não seria coerente com a forma de tratamento das modificações "normais" da aeronave especificado na Subparte E.

IV. Avaliação do impacto regulamentar

16. Espera-se que a alteração produza um efeito positivo moderado no domínio da segurança, tendo em conta que o principal objectivo da medida regulamentar é o de fazer reflectir nos requisitos as práticas actuais da Agência e as práticas precedentes nos Estados-Membros.
Relativamente às aeronaves "órfãs", as responsabilidades dos diversos intervenientes serão melhor definidas e permitirão uma visão mais eficiente da aeronavegabilidade permanente. Espera-se que tal contribua para a melhoria da segurança.
No que diz respeito às aeronaves da ex-União Soviética, as condições para a emissão de especificações de aeronavegabilidade especiais pela Agência assegurará um nível de segurança básico e consistente. Apenas os tipos de aeronaves que sejam aprovados no teste de conformidade com tais SAS poderão continuar a operar ao abrigo de um R-CoA. Espera-se que tal contribua também para a melhoria da segurança.
17. Prevê-se que o impacto económico global da alteração seja positivo.
Todas as aeronaves em causa necessitam de um tipo de certificado de aeronavegabilidade. Em todos os casos, será necessária uma aprovação de projecto emitida pela Agência, à qual se segue uma determinação de conformidade emitida pelo Estado-Membro de registo. Isto implica que todos os emolumentos e taxas associados ao envolvimento da autoridade serão semelhantes nas diversas opções. A alteração automática e quase automática de uma categoria de certificado de aeronavegabilidade para uma aeronave "órfã" aliviará o peso administrativo e produzirá um impacto económico positivo. A mudança na categoria de certificado de aeronavegabilidade para aeronaves "órfãs" e aeronaves da ex-União Soviética e a eventual mudança nas operações autorizadas para essas aeronaves resultam dos requisitos já existentes, não sendo afectados pela alteração.
As medidas propostas no sentido de evitar a "orfandade" de tipos de aeronaves produzirão um impacto económico positivo, dado que os titulares de TC poderão manter os seus TC através de meios relativamente simples. Tal permitirá aos titulares mais vulneráveis de TC manter-se em actividade.
Espera-se que a nova possibilidade de R-STC produza um impacto económico positivo moderado. Tal permitirá às entidades responsáveis pela modificação da aeronave concentrarem os seus esforços de conformidade apenas no projecto

alterado, sem ser necessário requerer um novo R-TC completo. Todavia, a conformidade da aeronave completa terá de ser comprovada com base nos mais recentes requisitos.

18. Equidade e justiça em termos de repartição de impactos positivos e negativos nos sectores em questão: a maioria dos impactos afectará apenas uma parte relativamente pequena do sector da aviação. Trata-se, no entanto, de uma consequência lógica do assunto abordado pelo presente NPA: os R-CoA são emitidos única e exclusivamente para aeronaves destinadas a fins especiais ou aeronaves que, por diversas razões, não possam satisfazer todos os requisitos de aeronavegabilidade. Por essa razão, é inevitável que a alteração só venha a beneficiar algumas entidades.

Colónia, 7 de Dezembro de 2009

P. GOUDOU
Director Executivo