



Parecer n.º 05/2009

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 15 de Dezembro de 2009

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

«Prerrogativas das licenças de manutenção aeronáutica B1 e B2

E

Qualificações por tipo e por grupo

E

Formação de tipo»

I. Generalidades

1. O presente parecer tem por finalidade propor à Comissão a alteração do Regulamento (CE) n.º 2042/2003¹. O objectivo desta actividade de regulamentação encontra-se descrito mais 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»)², em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008³ («Regulamento de Base»).

II. Processo de consulta

3. Embora o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 já estabeleça no seu anexo III (parte 66) um sistema de licenciamento para pessoal responsável pela certificação, as reacções recebidas das partes interessadas e das autoridades nacionais revelaram a necessidade de rever o regulamento no que toca aos seguintes aspectos:
 - Prerrogativas das licenças de manutenção aeronáutica B1 e B2.
 - Qualificações por tipo e por grupo.
 - Formação de tipo.

Cada um destes domínios suscita as preocupações específicas seguintes:

Prerrogativas das licenças de manutenção aeronáutica B1 e B2:

4. Actualmente, o anexo III (parte 66) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 estabelece as prerrogativas descritas a seguir para cada categoria de licença de manutenção aeronáutica:
 - As licenças de manutenção aeronáutica de categoria A autorizam os seus titulares a emitir certificados de aptidão para serviço na sequência de pequenas operações de rotina de manutenção de linha e rectificação de falhas simples, no âmbito das tarefas especificadas na respectiva licença. As competências de certificação são limitadas às operações que o titular da licença já tenha realizado pessoalmente ao serviço de uma entidade homologada nos termos da parte 145.
 - As licenças de manutenção aeronáutica da categoria B1 autorizam os seus titulares a emitir certificados de aptidão para serviço na sequência de operações de

¹ 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 1056/2008 da Comissão, de 27 de Outubro de 2008 (JO L 283 de 28.10.2008).

² 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»).

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 de 19.3.2008, p. 1).

manutenção, incluindo na estrutura, nos grupos motopropulsores e nos sistemas mecânicos e eléctricos das aeronaves. A substituição de unidades aviónicas possíveis de serem substituídas em linha, que exige a realização de testes simples para verificar o funcionamento destas unidades também faz parte das operações de manutenção abrangidas nesta categoria. A categoria B1 inclui automaticamente a subcategoria A relevante.

- As licenças de manutenção aeronáutica de categoria B2 autorizam os seus titulares a emitir certificados de aptidão para serviço na sequência de operações de manutenção efectuadas nos sistemas aviónicos e eléctricos.
- As licenças de manutenção aeronáutica de categoria C autorizam os seus titulares a emitir certificados de aptidão para serviço na sequência de operações de manutenção de base efectuadas em aeronaves. Esta categoria abrange todas as partes da aeronave numa entidade homologada nos termos da parte 145.

5. As reacções que a Agência recebeu das partes interessadas e das autoridades nacionais referiam o facto de o actual regulamento não definir com clareza o que se entende por um sistema eléctrico e por um sistema aviónico. Além disso, os actuais métodos de conformidade aceitáveis (AMC) e materiais de orientação (GM) não se afiguram suficientes para esclarecer quais as tarefas aviónicas que podem ser executadas pelos titulares de uma licença B1 e o que se entende por um teste simples.
6. As reacções adicionais que a Agência recebeu das partes interessadas e das autoridades nacionais indicavam que as prerrogativas dos titulares de licenças B2 são demasiado restritas. Além disso, a duração da formação de base para a categoria B2 (2400 horas) é igual à da categoria B1, embora se depreenda do conteúdo do apêndice I à parte 66 que a formação da categoria B2 deveria ser mais curta do que a da categoria B1.

Qualificações por tipo e por grupo:

7. Actualmente, o anexo III (parte 66) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 prevê que, para efeitos de averbamento de qualificações para tipos de aeronaves nas licenças de manutenção aeronáutica, as aeronaves sejam classificadas como se segue:
 - Aeronaves para as quais os titulares de licenças têm de ter uma qualificação de tipo de aeronave específica averbada na licença. Estas incluem todas as aeronaves de grandes dimensões na acepção do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 (ou seja, aviões com uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg e helicópteros multimotor) e aeronaves para as quais a Agência tenha determinado que a complexidade da aeronave exige uma qualificação de tipo. Para estas aeronaves é exigida formação de tipo.
 - Aeronaves para as quais os titulares de licenças podem, em alternativa, ter uma qualificação de tipo de aeronave específica averbada na licença ou uma qualificação apropriada por grupo ou por grupo de um mesmo fabricante. Neste caso, não é exigida formação de tipo. Contudo, é necessário concluir um exame de tipo e demonstrar experiência prática (pelo menos 50 % das tarefas contidas no apêndice II à parte 66⁴).

⁴ Decisão n.º 2003/19/RM do Director Executivo da Agência, de 28 de Novembro de 2003, relativa aos meios aceitáveis de conformidade e materiais de orientação para 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. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 2009/016/R de 1 de Dezembro de 2009.

8. As reacções que a Agência recebeu das partes interessadas e autoridades nacionais davam conta das preocupações seguintes:
- Não é explícito o que significa um «tipo de aeronave» em termos de manutenção e, por conseguinte, também não é claro quando é que dois modelos/variantes diferentes de uma aeronave são suficientemente semelhantes para se considerar que pertencem à mesma «qualificação de tipo». Esta incerteza levou a imprecisões na lista de qualificações de tipo no apêndice I aos meios de conformidade aceitáveis (AMC) relativos à parte 66.
 - Não existe, actualmente, nenhum documento que descreva as condições em que uma aeronave deve ser considerada complexa em termos de manutenção, o que pode ser diferente da definição de «aeronave a motor complexa» contida no Regulamento de Base.
 - Os diversos grupos de aeronaves actualmente considerados não reflectem efectivamente a complexidade da aeronave. Algumas aeronaves não são de concepção simples e, ainda assim, requerem apenas uma qualificação por grupo, o que é contrário à sua definição.
 - As prerrogativas dos titulares de uma licença B2 são demasiado limitadas no que se refere às qualificações por grupo de um mesmo fabricante. Faz sentido considerar-se que as qualificações por grupo deveriam estar mais bem adaptadas às capacidades profissionais dos titulares de uma licença B2, já que a tecnologia utilizada é muito semelhante de um fabricante para outro.
 - As aeronaves elegíveis para as qualificações por grupo de um mesmo fabricante e para as qualificações por grupo integral requerem, actualmente, a realização de um exame de tipo para um número representativo de aeronaves. Contudo, muitas vezes é difícil encontrar uma entidade que organize estes exames (entidade certificada ou autoridade competente).

Formação de tipo:

9. Actualmente, o anexo III (parte 66) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 estabelece que, salvo disposição em contrário prevista na alínea (g) do ponto 66.A.45, o titular de uma licença de manutenção aeronáutica de categoria B1, B2 ou C só poderá exercer as suas competências de certificação relativamente a um determinado tipo de aeronave se estiver averbada na sua licença a qualificação correspondente ao tipo de aeronave visado.
10. Além disso, salvo disposição em contrário prevista na alínea h) do ponto 66.A.45, as qualificações de tipo serão atribuídas após conclusão satisfatória do curso de formação específica correspondente à categoria B1, B2 ou C, aprovado pela autoridade competente ou ministrado por uma organização de formação em manutenção devidamente certificada nos termos da parte 147.
11. De acordo com o actual regulamento e os AMC, os cursos aprovados de formação específica correspondente às categorias B1 e B2 consistirão numa componente teórica e prática que deverá satisfazer os requisitos do apêndice III à parte 66. Para satisfazer o requisito de formação prática, poderá ser elaborado um programa de formação estruturada em contexto real de trabalho. A formação prática deverá ter a duração de quatro meses para os requerentes que não apresentem provas recentes de experiência prática prévia em aeronaves cuja construção e sistemas, incluindo os motores, sejam semelhantes, podendo este período ser reduzido até ao mínimo de duas semanas para os requerentes que demonstrem essa experiência prévia.

12. As reacções que a Agência recebeu das partes interessadas e autoridades nacionais davam conta das preocupações seguintes:

- Os elementos descritos no apêndice III à parte 66 (embora sendo bastante extensos) não se afiguram suficientemente detalhados para abarcar todas as possibilidades de formação de tipo, deixando uma margem excessiva para interpretação e desigualdade de tratamento. Foram relatados casos em que o mesmo curso de formação varia em termos de nível, duração e conteúdo no que se refere à formação teórica, prática, em contexto real de trabalho, experiência prática, e em que a componente prática se limita a duas semanas de formação, independentemente da experiência do requerente. Além disso, não é prestada suficiente atenção à formação em diferenças.
- Acresce que os actuais meios aceitáveis de conformidade (AMC) e materiais de orientação (GM) prevêem que seja a autoridade competente a decidir se a duração da componente prática (que pode variar entre 2 semanas e 4 meses) é adequada em cada caso individual antes de averbar a qualificação. Isto deu origem a situações em que a autoridade competente não considerou suficiente, para efeitos de averbamento da qualificação, um curso de formação de tipo certificado concluído numa entidade homologada nos termos da parte 147 e exigiu a realização de formação prática adicional.

13. Para resolver estas questões, a Agência criou três tarefas de regulamentação:

- 66.006: Prerrogativas das licenças de manutenção aeronáutica B1 e B2.
- 66.009: Qualificações por tipo e por grupo.
- 66.011: Formação de tipo.

Para cada uma destas tarefas, a Agência criou um grupo de redacção correspondente, composto por representantes das autoridades nacionais e do sector. O objectivo consistia em avaliar a situação, apresentar uma proposta e elaborar orientações para a emissão de um parecer com vista à alteração da parte 66 e/ou de uma decisão com vista à alteração dos meios aceitáveis de conformidade e dos materiais de orientação relativos a esta parte, juntamente com as especificações técnicas correspondentes. No caso específico da tarefa 66.011, o âmbito da actividade limitou-se às aeronaves que exigem formação de tipo.

14. Com base no contributo dado pelos grupos de redacção, a Agência emitiu o anúncio de proposta de alteração NPA2007-07 em 28 de Junho de 2007 no seu sítio Web em: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

15. À data limite de 28 de Outubro de 2007 (já incluindo uma prorrogação de um mês em relação ao processo de consulta inicial de 3 meses), a Agência tinha recebido 409 observações de autoridades aeronáuticas nacionais, organizações profissionais e organizações privadas/particulares.

16. Para analisar as observações recebidas, a Agência criou um grupo de análise para cada uma das três tarefas, 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 NPA2007-07. Em resultado desta análise, a Agência publicou, em 6 de Outubro de 2009, o CRD2007-07, que continha as respostas a todas as observações e a redacção proposta para o regulamento e para os AMC/GM.

17. Importa referir que os grupos de análise levaram também em conta as observações recebidas durante a consulta do NPA2008-03.
18. Depois da publicação do CRD2007-07, a Agência organizou, em 29 de Outubro de 2009, um *workshop* em Colónia para explicar o teor do documento e ajudar as partes interessadas a compreender a proposta antes da apresentação de reacções.
19. Na sequência da consulta externa do CRD2007-07, concluída em 5 de Dezembro de 2009, a Agência recebeu reacções de:
 - 4 autoridades competentes: AAC dos Países Baixos, AAC da Suécia, AAC do Reino Unido e DGAC da França.
 - 12 entidades e associações: Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Tyrolean Airways, European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC) e EAT-DHL Technical Training Department.
 - 4 particulares.

Estas reacções são analisadas em pormenor no anexo.

III. Conteúdo do parecer da Agência

20. O presente parecer tem em conta, na medida do possível, as sugestões apresentadas pelas diversas partes interessadas e autoridades nacionais que participaram na consulta e reagiram ao CRD.
21. Tendo em consideração a hierarquia das regras da EASA, o presente parecer visa apenas as alterações propostas pela Agência ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003. A Agência pode e irá exercer o direito de só emitir os meios aceitáveis de conformidade (AMC) e os materiais de orientação (GM), descritos em pormenor no CRD, após a Comissão aprovar os regulamentos supramencionados. Cumpre, no entanto, esclarecer que as medidas apresentadas no presente parecer devem ser lidas em conjunto com os referidos AMC e GM, os quais fazem parte do pacote do acordo.

a) Alterações relacionadas com a tarefa 66.006: Prerrogativas das licenças de manutenção aeronáutica B1 e B2

22. No que se refere às prerrogativas do pessoal de certificação de categoria B1, a Agência propõe que sejam autorizados a certificar «trabalhos realizados em sistemas aviónicos» (em vez da actual «substituição de unidades aviónicas possíveis de serem substituídas em linha»), desde que os testes a realizar sejam simples e não seja necessária a resolução de avarias.

Esta alteração será ainda sustentada por AMC e GM, a fim de esclarecer:

- o que se entende por um «sistema eléctrico» e por um «sistema aviónico»;
- o que se entende por um «teste simples»;
- o que se entende por «resolução de avarias»;
- que as áreas típicas abrangidas pelo Módulo 7.7 são consideradas «tarefas eléctricas», o que significa que podem ser certificadas tanto por pessoal de certificação da categoria B1 como da categoria B2.

23. No que se refere ao pessoal de certificação da categoria B2, a Agência propõe que as suas prerrogativas passem a incluir a certificação de tarefas de natureza eléctrica e aviónica efectuadas nos grupos motopropulsores e sistemas mecânicos (ponto 66.A.20(a)3(i) da parte 66). Em consequência dessa alteração, os apêndices I, II e III foram revistos no que toca aos sistemas em causa, a fim de aumentar o nível de conhecimentos/formação para a categoria B2, aproximando-o do nível correspondente à categoria B1, e de acrescentar novas perguntas aos respectivos exames.
24. De modo a não obrigar todos os actuais titulares de uma licença B2 a sujeitar-se a nova formação/exame, a Agência propõe no artigo 7.º, n.º 9, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, que obtenham essa prerrogativa automaticamente. Tal justifica-se, em parte, pelo facto de a entidade de manutenção certificada ter de avaliar sempre as competências do pessoal de certificação antes de emitir a respectiva licença. Ainda assim, a Agência introduziu uma medida de compensação adicional no ponto 66.A.20(b)3 da parte 66, que estabelece que o pessoal de certificação só poderá exercer as suas competências se for proficiente na aeronave correspondente.

Esta medida será completada por AMC relativos ao ponto 66.A.20(b)3, a fim de esclarecer que o titular da licença deve assegurar que adquiriu os conhecimentos adequados e a

experiência necessária para certificar a aeronave em questão. Trata-se de uma garantia fundamental, uma vez que alguns dos sistemas e tecnologias existentes na aeronave visada podem não ter sido abrangidos pelos requisitos relativos aos conhecimentos básicos previstos no ponto 66.A.25 ou pelos requisitos para a qualificação de tipo previstos no ponto 66.A.45.

Isso verifica-se normalmente nos casos seguintes:

- qualificações de tipo averbadas numa licença utilizando as designações definidas no apêndice I ao AMC «Lista de Qualificações de Tipo», na sequência de uma formação/um exame de tipo que não abrangeu todas as variantes incluídas na referida designação da qualificação.
- trabalhos efectuados num modelo cuja tecnologia evoluiu face ao modelo original utilizado para a formação/o exame de tipo.
- evolução dos requisitos relativos aos conhecimentos básicos, sem que tal implique um novo exame para os titulares de licenças já existentes.
- tecnologias e opções específicas escolhidas por cada cliente, que podem não ter sido abrangidas pela formação/exame de tipo.
- averbamento de qualificações por grupo/subgrupo com base na experiência num número representativo de tarefas ou com base numa formação/exame de tipo realizado num número representativo de aeronaves.

25. Relativamente ao pessoal de certificação da categoria B2, a Agência propõe que seja também prevista a possibilidade de a entidade certificada nos termos da parte 145 autorizar o titular de uma licença B2 a certificar tarefas de categoria A (ponto 66.A.20(a)3(ii) da parte 66). A Agência deixou claro que a licença de categoria B2 não inclui automaticamente nenhuma subcategoria A e, embora os conhecimentos básicos necessários para a licença de categoria B2 não cubram integralmente os conhecimentos básicos exigidos para a licença de categoria A, a Agência considerou conveniente este aumento de prerrogativas, sujeito às medidas de compensação seguintes:

- A prerrogativa de categoria A abrange apenas os tipos de aeronaves já averbados na licença B2;
- É obrigatório realizar formação adequada em operações para cada tipo de aeronave, na entidade certificada nos termos da parte 145 que emite a autorização;
- São exigidos 6 meses de experiência prática comprovada na entidade certificada nos termos da parte 145 que emite a autorização. Esta experiência tem de corresponder ao âmbito da autorização que será emitida;
- Tanto a formação em operações como a experiência prática têm de ser seguidas de um adequado exame/avaliação.

26. O apêndice I à parte 66 foi alterado no sentido de:

- incluir novas tecnologias, tais como «*Integrated Modular Avionics (ATA42)*», «*Sistemas de cabina (ATA44)*» e «*Sistemas de informação (ATA46)*»;
- ampliar os módulos 13 e 14, a fim de cobrir o alargamento das prerrogativas da licença B2 previsto no ponto 66.A.20(a)3(i) da parte 66.

Esta ampliação do conteúdo do apêndice I não implicou nenhuma alteração no número de horas de formação exigidas para os cursos básicos previstos na parte 147 pelas seguintes razões:

- A alteração introduzida no programa B1 (nova tecnologia) é insignificante considerando a duração do curso completo.
- A alteração introduzida para cobrir o aumento das prerrogativas da licença B2, embora sendo muito mais significativa, é compensada pela redução do número de horas que a Agência tencionava introduzir depois de ter confirmado que a actual formação da categoria B2 deveria ser mais curta do que a formação da categoria B1. Esta redução resultou de uma análise detalhada do conteúdo programático (módulos, submódulos e itens) e do nível de formação para cada item específico. Em consequência dessa análise, a duração final do curso básico B2 mantém-se nas 2400 horas.

27. O apêndice II à parte 66 foi alterado no sentido de:

- adaptar o número de perguntas às alterações introduzidas no apêndice I;
- assegurar que o número de perguntas para cada módulo é divisível por quatro, de modo a ser possível obter uma pontuação de 75 %. Resolve-se assim o problema actual de, em alguns casos, ser necessária uma pontuação superior a 75 % para obter a aprovação.

28. O apêndice III à parte 66 foi alterado a fim de o adaptar às alterações introduzidas no apêndice I.

29. A alínea g) do ponto 145.A.30 da parte 145 foi alterada mediante o aditamento da expressão «conforme aplicável», a fim de permitir que a autoridade competente aprove entidades que empreguem apenas pessoal de certificação da categoria B1 ou da categoria B2, desde que tal se justifique claramente devido ao âmbito de actividade.

Será adicionado um AMC relativo ao ponto 145.A.30(g) para esclarecer que essa possibilidade só existe se o âmbito de actividade, tal como definido no Manual da Entidade de Manutenção, revelar que não é necessário dispor de pessoal de certificação de ambas as categorias B1 e B2. Importa ter especial atenção para limitar claramente o âmbito das operações de manutenção de linha programadas ou não programadas (rectificação de falhas) exclusivamente às tarefas que podem ser certificadas pela categoria de pessoal de certificação disponível.

30. Por último, a Agência introduziu disposições adequadas no artigo 7.º, n.º 9, alíneas b) e c), do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, a fim de assegurar uma fase de transição adequada para as entidades certificadas nos termos da parte 147 que ministram cursos básicos de formação e realizam exames básicos, assim como para as autoridades competentes que realizam exames básicos.

b) Alterações relacionadas com a tarefa 66.009: Qualificações por tipo e por grupo

31. No que se refere ao documento para determinar as condições em que um modelo/variante de aeronave requer uma «qualificação de tipo» separada ou pode ser incluído numa «qualificação de tipo» existente, este encontra-se actualmente em análise no âmbito da tarefa 21.039 relativa aos «Dados de aptidão operacional». Esta tarefa visa, entre outras alterações, a obrigação de os titulares de um CT e CTS definirem o programa mínimo para a formação de tipo do pessoal de certificação de manutenção.

32. No que se refere aos critérios para determinar quando uma aeronave deve ser considerada «complexa» em termos de manutenção e exige, por conseguinte, uma qualificação de tipo específica baseada numa formação de tipo específica, a Agência agrupou-os no grupo 1 que, de acordo com o novo ponto 66.A.42, é definido como:

Grupo 1: «todas as aeronaves a motor complexas e as aeronaves a motor não complexas que exigem uma qualificação de tipo individual. As aeronaves a motor não complexas exigem uma qualificação de tipo nos casos definidos pela Agência.»

Nesta definição, o termo «aeronave a motor complexa» corresponde à aceção do Regulamento de base.

Os critérios que a Agência utilizará para classificar uma aeronave a motor não complexa no grupo 1 serão os seguintes:

- se os procedimentos de manutenção exigirem formação específica (o que significa que uma das suas características não é abrangida de forma adequada pelo programa básico do apêndice I à parte 66), ou
- se a altitude de operação máxima certificada exceder FL 290, ou
- se se tratar de um helicóptero multimotor, ou
- se estiver equipada com sistemas «Fly-by-wire».

Trata-se de critérios simples que permitem identificar facilmente as aeronaves que pertencem ou não ao grupo 1.

33. No que se refere ao agrupamento das aeronaves, os 13 grupos de qualificações de tipo de manutenção actualmente enumerados no apêndice I ao AMC relativo à parte 66, aqui referido como «Lista de Qualificações de Tipo», são substituídos por 3 grupos (novo ponto 66.A.42 da parte 66):

- Grupo 1: todas as aeronaves a motor complexas e as aeronaves a motor não complexas que exigem uma qualificação de tipo de aeronave, conforme determinado pela Agência.
- Grupo 2: as aeronaves não incluídas no Grupo 1, pertencentes aos subgrupos seguintes:
 - subgrupo 2a: aviões monomotor turbo-hélice
 - subgrupo 2b: helicópteros monomotor de turbina
 - subgrupo 2c: helicópteros monomotor de pistão
- Grupo 3: aviões com motor de pistão não incluídos no grupo 1.

34. Com base nos grupos e subgrupos definidos no ponto 66.A.42 da parte 66, a Agência introduziu no ponto 66.A.45 da parte 66 diversas possibilidades de averbamento na licença, assim como os requisitos correspondentes em termos de formação/exame/experiência. Um quadro semelhante ao seguinte será introduzido no material de orientação (GM 66.A.45), resumindo todos os requisitos e opções:

Requisitos de qualificação aeronáutica			
	Licença B1	Licença B2	Licença C
<p>Grupo 1 Aeronaves a motor complexas+ outras aeronaves determinadas pela Agência</p>	<p>QUALIFICAÇÃO DE TIPO específica <i>Formação de tipo:</i> - Formação teórica + exame - Formação prática + avaliação</p> <p><i>Formação em contexto real de trabalho (para a primeira aeronave na subcategoria da licença)</i></p>	<p>QUALIFICAÇÃO DE TIPO específica <i>Formação de tipo:</i> - Formação teórica + exame - Formação prática + avaliação</p> <p><i>Formação em contexto real de trabalho (para a primeira aeronave na subcategoria da licença)</i></p>	<p>QUALIFICAÇÃO DE TIPO específica <i>Formação de tipo:</i> - Formação teórica + exame</p>
<p>Grupo 2: (excepto as aeronaves do grupo 1)</p> <p>Subgrupos:</p> <p>2a: aviões monomotor turbo-hélice</p> <p>2b: helicópteros monomotor de turbina</p> <p>2c: helicópteros monomotor de pistão</p>	<p><i>(Titulares de uma licença B1.1, B1.3, B1.4)</i></p> <p>QUALIFICAÇÃO DE TIPO específica <i>(formação de tipo + formação em contexto real de trabalho) ou (exame de tipo + experiência prática)</i></p> <p>ou</p> <p>QUALIFICAÇÃO POR SUBGRUPO de um mesmo fabricante <i>(formação de tipo + formação em contexto real de trabalho) ou (exame de tipo + experiência prática) em, pelo menos, 2 aeronaves representativas do subgrupo do mesmo fabricante</i></p> <p>ou</p> <p>QUALIFICAÇÃO POR SUBGRUPO integral <i>(formação de tipo + formação em contexto real de trabalho) ou (exame de tipo + experiência prática) em, pelo menos, 3 aeronaves de diferentes fabricantes representativas do subgrupo</i></p>	<p>QUALIFICAÇÃO DE TIPO específica <i>(formação de tipo + formação em contexto real de trabalho) ou (exame de tipo + experiência prática)</i></p> <p>ou</p> <p>QUALIFICAÇÃO POR SUBGRUPO de um mesmo fabricante <i>(com base na demonstração de experiência adequada)</i></p> <p>ou</p> <p>QUALIFICAÇÃO POR SUBGRUPO integral <i>(com base na demonstração de experiência adequada)</i></p>	<p>QUALIFICAÇÃO DE TIPO específica <i>(formação de tipo) ou (exame de tipo)</i></p> <p>ou</p> <p>QUALIFICAÇÃO POR SUBGRUPO de um mesmo fabricante <i>(formação de tipo ou exame de tipo) em, pelo menos, 2 aeronaves representativas do subgrupo do mesmo fabricante</i></p> <p>ou</p> <p>QUALIFICAÇÃO POR SUBGRUPO integral <i>(formação de tipo ou exame de tipo) em, pelo menos, 3 aeronaves de diferentes fabricantes representativas do subgrupo</i></p>

<p>Grupo 3</p> <p>aviões com motor de pistão (excepto os incluídos no grupo 1).</p>	<p><i>(titulares de uma licença B1.2)</i></p> <p>QUALIFICAÇÃO DE TIPO específica <i>(formação de tipo + formação em contexto real de trabalho) ou (exame de tipo + experiência prática)</i></p> <p>ou</p> <p>QUALIFICAÇÃO POR GRUPO integral 3 <i>(com base na demonstração de experiência adequada)</i></p> <p>Limitações:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aeronaves pressurizadas ▪ Estruturas (metal / material compósito / madeira / tubo metálico e material têxtil) <p><i>(As limitações serão retiradas com base na demonstração de experiência adequada)</i></p>	<p>QUALIFICAÇÃO DE TIPO específica <i>(formação de tipo + formação em contexto real de trabalho) ou (exame de tipo + experiência prática)</i></p> <p>ou</p> <p>QUALIFICAÇÃO POR GRUPO integral 3 <i>(com base na demonstração de experiência adequada)</i></p>	<p>QUALIFICAÇÃO DE TIPO específica <i>(formação de tipo) ou (exame de tipo)</i></p> <p>ou</p> <p>QUALIFICAÇÃO POR GRUPO integral 3 <i>(com base na demonstração de experiência adequada)</i></p>
--	---	---	---

35. Importa referir que, para alguns grupos de aeronaves e licenças, é possível obter qualificações por grupo/subgrupo com base em experiência adequada, sem necessidade de formação de tipo ou de exames de tipo. Isso aplica-se nos seguintes casos:

- Aeronaves do grupo 3 para todas as licenças (B1.2, B2 e C).
- Aeronaves do grupo 2 para a licença B2.

A razão pela qual a licença B2 também tem a possibilidade de obter qualificações por subgrupo em aeronaves do grupo 2 com base na experiência, sem necessidade de formação/exame de tipo num número representativo de aeronaves, prende-se com o facto de a tecnologia aviónica existente nos diferentes tipos de aeronave ser tendencialmente muito semelhante.

No que se refere às licenças de categoria B1 e C, a tecnologia existente para as estruturas e sistemas mecânicos é muito mais variada. Por conseguinte, para as licenças de categoria B1 e C, não é possível obter qualificações por subgrupo em aeronaves do grupo 2 com base na experiência. Além disso, mesmo nos casos em que é possível obter uma qualificação por grupo integral 3 numa licença B1.2 com base na experiência, essa qualificação será sujeita às seguintes limitações se o titular da licença não demonstrar experiência adequada:

- aeronaves pressurizadas;
- aeronaves com estrutura em madeira;
- aeronaves com estrutura de tubos metálicos cobertos com material têxtil;
- aeronaves com estrutura metálica;
- aeronaves com estrutura em material compósito.

Neste contexto, importa referir que o número de limitações previsto no NPA2007-07 era mais extenso, incluindo também as seguintes limitações:

Para a licença B1.2 e C:

- trem de aterragem retráctil;

- hélice de passo variável;
- motor sobrealimentado;
- FADEC.

Para a licença B2:

- pilotos automáticos para helicópteros;
- pilotos automáticos para aeronaves;
- EFIS;
- FADEC.

Estas limitações adicionais foram, no entanto, retiradas da proposta final, em concertação com o grupo de análise relativo ao NPA2008-03, no âmbito do qual foram introduzidas limitações semelhantes para as licenças B3 e L.

As limitações relativas a estes sistemas foram retiradas pelas seguintes razões:

- Era discutível por que motivo estes sistemas tinham sido seleccionados em detrimento de outros.
- O sistema para averbar e retirar limitações pode criar encargos significativos para as autoridades competentes e os titulares de licenças.
- Não obstante, o titular da licença continua a ter de cumprir todos os requisitos relativos aos conhecimentos básicos e à experiência.
Além disso, a título de medida de compensação, foi introduzida uma disposição no ponto 66.A.20(b) da parte 66, que deixa bem claro que o pessoal de certificação só poderá exercer as suas competências se for proficiente na aeronave em questão. Esta disposição reforça a actual responsabilidade da entidade de manutenção ou do pessoal de certificação independente de verificar estas competências antes de certificar uma aeronave.

36. As limitações averbadas na licença:

- significam «exclusões» das competências de certificação.
- afectam toda a aeronave. Não podem ser certificadas quaisquer operações efectuadas na aeronave, a não ser operações de manutenção efectuadas por pilotos-proprietários.
- Podem ser retiradas mediante:
 1. Demonstração de experiência adequada (a explicar melhor em AMC), ou
 2. Demonstração de experiência adequada ou na sequência de uma avaliação prática satisfatória realizada pela autoridade competente.

37. O ponto 66.B.125 da parte 66 foi alterado no sentido de fornecer instruções às autoridades competentes sobre como as licenças existentes emitidas nos termos da parte 66 serão convertidas para as novas qualificações previstas no ponto 66.A.45 da parte 66. Todavia, essa conversão só é obrigatória quando a licença existente emitida nos termos da parte 66 expirar ou precisar de ser alterada (ver artigo 7.º, n.º 9, alínea h), do Regulamento (CE) n.º 2042/2003). Além disso, as qualificações de tipo para aeronaves específicas averbadas numa licença emitida nos termos da parte 66 não serão sujeitas a conversão e deverão manter-se na licença.

c) Alterações relacionadas com a tarefa 66.011: Formação de tipo**38. Formação de tipo e formação em contexto real de trabalho**

A formação de tipo incluirá sempre:

- uma componente teórica e exame;
- uma componente prática e avaliação.

A formação em contexto real de trabalho não é considerada parte da formação de tipo. A formação em contexto real de trabalho é complementar à formação de tipo, sendo apenas obrigatória para a obtenção da primeira qualificação de tipo numa categoria/subcategoria de licença de manutenção aeronáutica, de modo a permitir que o mecânico adquira experiência para além da componente prática da formação de tipo.

A formação em contexto real de trabalho é um programa que deve ser realizado em circunstâncias reais de manutenção e sob a vigilância de um supervisor nomeado. A formação em contexto real de trabalho será seguida de avaliação. Todos estes elementos deverão ser aceites pela autoridade competente responsável pelo averbamento da qualificação de tipo.

Por todos estes motivos, a formação de tipo passa a ser descrita na alínea k) do ponto 66.A.45 da parte 66, em separado da formação em contexto real de trabalho, que é descrita na alínea l) do ponto 66.A.45 da parte 66.

39. Tipo de aeronave relevante para a formação em contexto real de trabalho

A formação em contexto real de trabalho só pode ser efectuada no tipo de aeronave que será averbado na licença, e não em qualquer outra aeronave pertencente à mesma ou a outras subcategorias. Tal justifica-se pelo facto de este ser o primeiro tipo de aeronave na subcategoria e de o titular da licença precisar de adquirir experiência nessa aeronave para poder realizar a certificação.

40. Formação de tipo e competências de certificação

O averbamento de uma qualificação de tipo na licença de manutenção aeronáutica não é suficiente para exercer as competências de certificação. Existem outros requisitos, que são descritos na alínea b) do ponto 66.A.20 da parte 66 e no ponto 145.A.35 da parte 145. Com vista a uma maior clareza, foi criado um novo ponto 66.A.20(b)3 da parte 66 e serão emitidos outros AMC a este respeito, tanto relativos ao ponto 66.A.20(b)3 como ao ponto 145.A.35(a).

41. Componente teórica da formação de tipo: duração mínima

Para evitar casos como os que foram relatados pelas equipas de normalização da EASA, em que os cursos de formação de tipo tinham uma duração demasiado curta, introduziu-se, como solução de compromisso, o conceito de duração mínima para a componente teórica da formação de tipo. Todavia, não foi possível propor durações susceptíveis de englobar toda a ampla diversidade em termos de tecnologia, complexidade, peso. Assim sendo, as alterações tiveram de se limitar a categorias genéricas e amplas.

Para além da categoria de helicópteros, são propostas três categorias genéricas para os aviões, com base na massa máxima à descolagem:

- inferior a 5700 kg
- entre 5700 kg e 30 000 kg
- superior a 30 000 kg

Além disso, foi prestada atenção especial aos tipos de aeronave com peso inferior a 2T (aeronaves leves): para as aeronaves não pressurizadas com motor de pistão com uma massa máxima à descolagem inferior a 2000 kg, a duração mínima pode ser reduzida em 50 %.

Para os helicópteros pertencentes ao grupo 2, agora definido no ponto 66.A.42, a duração mínima pode ser reduzida em 30 %.

Todos os tempos mínimos de duração para a formação de tipo teórica baseiam-se em categorias genéricas de aeronaves e equipamento standard mínimo e foram definidos, tendo designadamente em conta o seguinte:

- A duração dos cursos de formação de tipo nos termos da parte 147 existentes em toda a Europa, organizados pelo *European Aircraft Maintenance Training Committee* (EAMTC).
- A duração dos cursos de formação de tipo nos termos da parte 147 organizados por entidades estrangeiras sob a supervisão da Agência.

42. Disposições de flexibilidade relativas à duração mínima – justificação da duração da formação de tipo

O conteúdo e a duração da formação de tipo devem ser definidos com base numa análise detalhada de necessidades de formação.

A metodologia para identificar as necessidades de formação será definida no material de orientação (GM) relativo ao apêndice III à parte 66.

Sendo impossível cobrir toda a diversidade de aeronaves, tecnologias, etc., e dado o carácter obrigatório do apêndice III à parte 66, no qual essa duração é proposta, qualquer derrogação teria de ser concedida ao abrigo do artigo 14.º do Regulamento de base.

A fim de evitar esta situação de impasse, a Agência propôs a introdução de disposições de flexibilidade, que deverão ser:

- apenas admissíveis em circunstâncias excepcionais;
- justificadas, aceites e arquivadas pela autoridade competente;
- baseadas na análise de necessidades de formação.

A duração dos cursos pode ser inferior à duração mínima proposta, desde que devidamente justificada, ou superior à duração mínima proposta quando tal for necessário para cumprir os pontos de instrução exigidos e para cobrir todas as necessidades de formação e atingir os objectivos de aprendizagem.

O documento propõe também uma definição de hora de instrução.

43. Número máximo de horas de formação por dia

A bem da eficácia da «formação» e por questões de «factores humanos», o número de horas de instrução por dia não deve exceder 6 horas de formação teórica; em casos excepcionais, a autoridade competente pode admitir derrogações a esta norma, desde que devidamente justificadas. Este número máximo de horas também se aplica à

- combinação de formação teórica e prática, se forem realizadas em simultâneo;
- combinação de formação e trabalho normal de manutenção de rotina (tais como operações de manutenção ou formação em contexto real de trabalho), se forem realizadas em simultâneo.

44. Assiduidade (faltas)

O tempo mínimo de participação corresponde a pelo menos 90 % das horas de instrução do curso de formação teórica. Se este requisito não for cumprido, o certificado de reconhecimento não será emitido. A entidade de formação poderá ministrar formação adicional para cumprir o tempo mínimo de participação.

45. Melhoria do actual conteúdo e nível da componente teórica da formação de tipo

O quadro (normas de formação de tipo/componente teórica) existente no apêndice III à parte 66 foi revisto e actualizado por forma a integrar novos sistemas, novas tecnologias, etc., e, na medida do possível, foi alinhado com a especificação ATA104 (*Air Transport Association Specification 104*). Além disso, cada um dos números do quadro passou a ser considerado um capítulo específico, para efeitos de exame.

Procedeu-se à coordenação com a tarefa de regulamentação 66.006, no âmbito da qual foram revistas as prerrogativas dos titulares de licenças B1 e B2.

Os procedimentos de aceleração do motor no solo não são considerados parte da formação de tipo.

46. Componente prática da formação de tipo (conteúdo)

A formação prática passa a ter um conteúdo fixo, baseado numa lista específica de tarefas práticas contidas no apêndice III à parte 66.

A componente prática tem de ser representativa da aeronave e dos sistemas, tanto em termos de complexidade como em termos de conhecimentos técnicos necessários. Embora possa envolver tarefas relativamente simples, a formação também deve incluir a realização de outras tarefas de manutenção mais complexas.

O quadro proposto inclui tarefas das categorias seguintes:

- LOC: Localização
- FOT: Ensaio funcional/operacional
- SGH: Assistência e apoio em terra
- R/I: Remoção/instalação
- MEL: Lista de Equipamento Mínimo
- TS: Resolução de avarias

Os AMC irão abordar os aspectos seguintes:

- realização de uma avaliação e o papel desempenhado pelo avaliador da formação prática no quadro da formação prática para a qualificação de tipo, e
- cumprimento do requisito de comprovar a componente prática quer através de um programa detalhado, quer através de folhas de serviço/registos práticos (prova documental a fornecer para o averbamento do tipo na licença);
- conservação da prova documental da formação prática realizada.

47. Componente prática da formação de tipo (duração)

Embora a componente prática da formação de tipo seja orientada para conteúdos (quadro no apêndice III à parte 66), independentemente do tempo necessário para realizar essas tarefas, para os aviões com uma massa máxima à descolagem superior a 30 000 kg, a duração mínima deverá ser de 2 semanas (10 dias úteis), salvo nos casos devidamente justificados pela autoridade competente. Esta questão será objecto de um AMC.

48. Formação em contexto real de trabalho

Como já foi explicado anteriormente, para efeitos de averbamento da primeira qualificação de tipo numa (sub)categoria da licença, o formando terá de realizar formação em contexto real de trabalho em circunstâncias reais de manutenção. As tarefas a realizar na formação em contexto real de trabalho têm de ser representativas da aeronave e dos sistemas, tanto em termos de complexidade como de conhecimentos técnicos necessários para a sua realização.

A Agência emitirá AMC adequados para esclarecer o significado do termo «representativas». Para o efeito, será utilizado o apêndice II ao AMC relativo à parte 66, que também será aplicável a aeronaves que exigem formação de tipo.

A formação em contexto real de trabalho ficará registada em folhas de serviço/livros de registo, que terão de ser elaborados pelos formandos.

Além disso, um relatório de conformidade elaborado por um avaliador nomeado deverá confirmar que a formação em contexto real de trabalho realizada pelo formando satisfaz os requisitos. O avaliador deverá basear a sua apreciação nos registos assinados diariamente por ele ou pelo(s) supervisor(es) nomeado(s) a quem compete a supervisão de cada tarefa da formação em contexto real de trabalho. O papel e as qualificações do avaliador e do(s) supervisor(es) nomeados serão descritos em maior pormenor num AMC.

49. Responsabilidades da AAN no que se refere ao averbamento de tipo

O ponto 66.B.115 da parte 66 foi alterado com vista a uma melhor definição das responsabilidades da autoridade competente aquando do averbamento de qualificações de tipo.

Entre outros aspectos, clarificou-se que, para efeitos de averbamento de uma segunda ou subsequente qualificação de tipo numa categoria/subcategoria de licença, basta um Certificado de Reconhecimento emitido por uma entidade homologada nos termos da parte 147 que cubra todos os elementos da formação de tipo. Este ponto foi incluído devido à falta de reconhecimento mútuo entre os Estados-Membros, que não respeitavam o princípio da aceitação automática do certificado.

Nos casos em que a formação de tipo é dividida em várias partes e realizada em entidades diferentes (entidades de manutenção nos termos da parte 147 e/ou entidades de manutenção certificadas ou aprovação directa do curso), a autoridade deve certificar-se de que as áreas de intersecção foram devidamente abordadas.

50. Exame - pequenas alterações adicionais decorrentes das alterações globais

Foram introduzidas algumas melhorias:

- A duração das perguntas do exame de tipo foi alterada, passando de uma combinação de 75 e 120 segundos para 90 segundos em todos os níveis, a fim de normalizar o processo de criação de perguntas.
- O número de perguntas por capítulo foi alterado
 - o para simplificar o sistema actualmente em vigor e;
 - o para o adaptar ao tempo de formação dedicado a cada matéria.
- O nível das perguntas de exame tem de ser equivalente ao nível da formação realizada.

No que se refere ao exame, deixa de existir um número mínimo de perguntas por capítulo como anteriormente proposto, já que algumas partes interessadas manifestaram a opinião de que não é necessário ter sistematicamente uma pergunta por capítulo quando a matéria é de natureza simples. Assim sendo, o número de perguntas tem de corresponder, no mínimo, a 1 pergunta por hora de formação e ser coerente com:

- as horas de formação efectivamente despendidas na instrução do capítulo e do nível em questão;
- os objectivos de aprendizagem estabelecidos na análise de necessidades de formação.

Acresce que a nota mínima de aprovação no exame corresponde a 75 %. Isso significa que, se o exame da formação de tipo for composto por vários testes, a nota mínima a obter em cada teste será de 75 %. Para que seja possível obter a nota exacta de 75 %, o número de perguntas no exame tem de ser um múltiplo de 4.

A entidade que organiza o curso deve propor a distribuição das perguntas e dos níveis de acordo com esta regra. A autoridade competente do Estado-Membro avaliará o número e o nível das perguntas quando aprovar o curso, designadamente se a duração da instrução for inferior a uma hora para um determinado capítulo.

51. Formação em diferenças

A formação em diferenças passa a ser definida como a formação necessária para abranger as diferenças existentes entre as qualificações correspondentes a dois tipos de aeronave diferentes do mesmo fabricante, conforme determinado pela Agência.

A formação em diferenças tem de ser definida caso a caso, tendo em conta o apêndice III no que respeita às componentes teórica e prática da formação de tipo.

A qualificação de tipo só será averbada na licença no seguimento de uma formação em diferenças se o requerente também cumprir uma das seguintes condições:

- ter já averbada na licença a qualificação de tipo de aeronave com base na qual são identificadas as diferenças, ou
- ter cumprido os requisitos de formação de tipo para a aeronave com base na qual são identificadas as diferenças.

Estas disposições, que não existiam no passado, são agora descritas na alínea k) do ponto 66.A.45 como parte dos requisitos de qualificação aeronáutica.

52. Procedimento de aprovação directa da formação de tipo

Embora a parte 147 já estabeleça requisitos para o desenvolvimento de cursos de formação de tipo por entidades homologadas nos termos da parte 147, o mesmo não acontece com os cursos aprovados directamente pela autoridade competente. Por esse motivo, foi criado um novo ponto 66.B.130 na parte 66, que obriga a autoridade competente a adoptar procedimentos para assegurar que os cursos de formação de tipo aprovados directamente cumprem o disposto no apêndice III à parte 66.

A Agência irá emitir novos AMC a este respeito.

53. Disposições de transição

Face ao acima exposto, todos os actuais cursos de formação de tipo (conteúdos, exames e duração, se for caso disso) terão de ser analisados para verificar se cumprem os novos requisitos. De modo a assegurar uma transição harmoniosa, a Agência propõe, no entanto, que essa análise possa ser adiada até 15 meses após a entrada em vigor do presente regulamento de alteração. Após essa data, os cursos têm de satisfazer todos os requisitos do presente regulamento de alteração, dispensando-se apenas a necessidade de elaborar uma análise de necessidades de formação para os cursos aprovados antes dessa data, se a sua duração já for superior à duração mínima prevista no apêndice III à parte 66.

Todos os cursos novos desenvolvidos após esse prazo de 15 meses terão de ser sustentados numa análise de necessidades de formação e em objectivos de aprendizagem.

As entidades de formação em manutenção homologadas nos termos da parte 147 que requeiram a certificação de novos cursos de formação de tipo podem optar por não aplicar o presente regulamento de alteração até 15 meses após a data da sua entrada em vigor. Não é permitida a aplicação parcial nem selectiva do presente regulamento de alteração.

Os cursos de formação de tipo aprovados de acordo com os requisitos aplicáveis antes da entrada em vigor do presente regulamento de alteração só poderão ser ministrados até 15 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento de alteração. Contudo, os certificados desses cursos de formação de tipo que tenham sido emitidos o mais tardar até 15 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento de alteração, considerar-se-ão emitidos de acordo com o presente regulamento de alteração, o que significa que o curso não terá de ser repetido.

As entidades de formação em manutenção nos termos da parte 147 que tenham apresentado um requerimento para a certificação inicial e já sejam alvo do processo de investigação aplicável à data da entrada em vigor do presente regulamento de alteração, permanecem sujeitos aos requisitos aplicáveis antes da entrada em vigor do presente regulamento de alteração.

IV. Avaliação do impacto legislativo

54. A avaliação do impacto legislativo encontra-se na íntegra no NPA 2007-07.

Colónia, 15 de Dezembro de 2009

P. GOUDOU
Director Executivo

ANEXO: reacções ao documento de resposta às observações CRD 2007-07**Reacções relativas à tarefa 66.006 «Prerrogativas B1 e B2»:**

(1) A «MONARCH» apresentou as observações seguintes:

- Pretende saber por que razão os quadros que contêm os requisitos de formação na parte 66 não seguem a Especificação 104 da ATA (Associação de Transporte Aéreo).

A Agência explica que, no que se refere à formação de tipo e à formação em contexto real de trabalho (apêndice III à Part-66), a ATA104 foi seguida na medida do possível. Contudo, no que se refere aos conhecimentos básicos (apêndice I à parte 66), tal não foi feito para manter a estrutura actual do apêndice I.

- Comenta o facto de a proposta da Agência permitir que a licença B2 inclua a licença A, apesar de o programa B2 não cobrir integralmente o programa A.

A Agência esclarece que a licença B2 não inclui qualquer subcategoria A (ver ponto 66.A.20(a)3). O que foi incluído no ponto 66.A.20(a)3(ii) foi uma prerrogativa no quadro da licença B2, sujeita a certas medidas de compensação.

- Não concorda com a obrigação de repetir o período de experiência de 6 meses para manter as prerrogativas previstas no ponto 66.A.20(a)3(ii), nos casos em que o titular da licença B2 muda de empregador. A mesma observação foi também recebida da parte da AAC dos Países Baixos.

A posição da Agência é que esta obrigação é absolutamente necessária, uma vez que se trata de uma das medidas para compensar a falta de conhecimentos básicos completos correspondentes à categoria A. Este requisito visa assegurar que o titular da licença tenha uma experiência de 6 meses nas tarefas específicas que irá desempenhar ao serviço do novo empregador e que poderão ser diferentes das tarefas desempenhadas no empregador anterior.

(2) Um particular apresentou as observações seguintes:

- Solicita que a prerrogativa prevista no ponto 66.A.20(a)3(ii) seja alargada às entidades de manutenção referidas na subparte F.

A posição da Agência é que esta prerrogativa está limitada às entidades referidas na parte 145, tal como acontece com a prerrogativa para o pessoal de certificação de categoria A prevista no ponto 66.A.20(a)1. As entidades de manutenção referidas na subparte F não estão autorizadas a recorrer a pessoal de certificação de categoria A pelas seguintes razões:

- Não existe o conceito de manutenção de linha ou de base na parte M, subparte F.
 - Não existe o conceito de estações de manutenção de linha na parte M, subparte F.
 - As entidades de manutenção referidas na subparte F não estão sujeitas ao requisito de ter um sistema de qualidade para controlar esse tipo de qualificações e autorizações.
- Propõe que a prerrogativa prevista no ponto AMC 66.A.20(a), que permite a realização de testes ao sistema pitot estático, seja transferida de B1 para B2 devido à complexidade

dos testes necessários para testar os sistemas de dados aéreos EFIS com respondedores e pilotos automáticos ligados.

A Agência concorda com esta observação, passando o ponto AMC 66.A.20(a) a ter a seguinte redacção:

«Formalmente, os instrumentos enquadram-se nas prerrogativas dos titulares de uma licença B2. Contudo, os componentes electromecânicos e do sistema pitot estático também podem ser certificados por titulares de uma licença B1.»

- Refere que as prerrogativas dos titulares de uma licença B2 foram desvalorizadas devido à introdução das prerrogativas previstas no ponto 66.A.20(a)3(ii) que permitem a realização de «pequenas operações de rotina de manutenção de linha e rectificação de falhas simples».

A Agência indica que as prerrogativas não foram desvalorizadas mas, antes pelo contrário, valorizadas. Os titulares da licença mantêm todas as prerrogativas da categoria B2 que já possuíam e, além disso, passam a ter competência para realizar «pequenas operações de rotina de manutenção de linha e rectificação de falhas simples» relativamente a tarefas que não faziam parte das suas prerrogativas.

- (3) A «THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING» observa que a nova prerrogativa incluída no ponto 66.A.20(a)3(i) para os titulares de uma licença B2, que os autoriza a certificar tarefas de natureza eléctrica e aviónica efectuadas nos grupos motopropulsores e sistemas mecânicos, está limitada às tarefas que exigem a realização de testes simples para verificar o respectivo funcionamento. Afirma também que, se o teste exigido não for simples, isso significa que a tarefa não pode ser certificada nem por titulares de uma licença B2 nem por titulares de uma licença B1, uma vez que estes últimos só podem certificar tarefas aviónicas se o teste for simples.

A Agência esclarece que os titulares de uma licença B1 podem certificar essas tarefas. Chama a atenção para o facto de se tratar de «tarefas de natureza eléctrica e aviónica efectuadas nos grupos motopropulsores e sistemas mecânicos». As prerrogativas dos titulares de uma licença B1 incluem a certificação de trabalhos efectuados nos grupos motopropulsores e sistemas mecânicos, independentemente da natureza específica da tarefa. A limitação imposta aos titulares de uma licença B1 afecta a certificação de sistemas aviónicos se a tarefa não for simples, mas, uma vez mais, não estamos a falar de sistemas aviónicos, mas de grupos motopropulsores e sistemas mecânicos.

- (4) Um particular solicitou que, no módulo 13 do apêndice I à parte 66, o nível de formação para os titulares de uma licença B2 para os «comandos de voo» fosse alterado do nível 1 para o nível 2, de modo a corresponder ao nível exigido para a componente teórica da formação de tipo.

A Agência concordou com esta observação e alterou esta matéria para o nível 2.

- (5) Um particular propôs que fosse incluído no módulo 11.11 «Sistemas hidráulicos» uma matéria designada «Filtros» e, no módulo 11.13 «Trem de aterragem», uma matéria designada «Sensores ar-terra».

A Agência concordou com esta observação e alterou os módulos 11A (submódulos 11.11 e 11.13), 11B (submódulos 11.11 e 11.13), 12 (submódulos 12.12 e 12.14) e 13 (submódulos 13.14 e 13.16) do apêndice I à parte 66.

- (6) A «TYROLEAN AIRWAYS» solicitou que, no ponto 66.A.20(a)3(i), a palavra ... «componentes» aviónicos ... fosse substituída por ... «equipamentos» aviónicos. A AAC dos Países Baixos, por sua vez, propôs o termo «tarefas».

Com o objectivo de esclarecer que a prerrogativa adicional está relacionada com a natureza das tarefas, a Agência preferiu reformular a frase, dando-lhe a seguinte redacção:

«tarefas de natureza eléctrica e aviónica efectuadas nos grupos motopropulsores e sistemas mecânicos, que exigem a realização de testes simples para verificar o respectivo funcionamento»

- (7) Um particular solicitou que fosse retirada a limitação relativa ao número de passos contida na definição de «teste simples» no AMC 66.A.20(a). A mesma pessoa solicitou também que a Agência esclarecesse se um teste cujo resultado implique a leitura de um valor para verificar se se encontra numa determinada margem de tolerância deixaria de ser considerado simples por isso.

A posição da Agência é que, na maioria dos casos, a duração de um teste está associada à sua complexidade. Os casos específicos em que um teste mais demorado deve ser claramente considerado simples podem ser acordados com a autoridade competente, uma vez que se trate de um AMC, e tanto a autoridade competente como a entidade em causa podem propor outros AMC.

No que se refere à segunda pergunta, o facto de o teste incluir a leitura de um valor para verificar se se encontra numa determinada margem de tolerância não significa que deixe de ser considerado um teste simples, desde que a margem de tolerância tenha sido definida pelos dados de manutenção e não pelo titular da licença. Esta questão será esclarecida em maior profundidade no AMC 66.A.20(a).

- (8) A «AAC da Suécia» discorda da prerrogativa proposta pela Agência no ponto 66.A.20(a)3(ii), que autoriza os titulares de uma licença de categoria B2 a realizar «pequenas operações de rotina de manutenção de linha e rectificação de falhas simples». A autoridade afirma que a licença de categoria B2 não tem subcategorias, contrariamente ao que acontece com a licença de categoria A. Além disso, considera que o efeito seria o mesmo que acabar com a licença da categoria A e atribuir as suas prerrogativas a qualquer pessoa titular de uma licença prevista na parte 66, segundo o critério exclusivo da entidade de manutenção que emite a licença.

A Agência refere que as novas prerrogativas concedidas aos titulares de uma licença B2 são mais limitadas e estão sujeitas a requisitos mais rigorosos do que os que se aplicam às licenças de categoria A. Não existe, pois, qualquer intenção de acabar com a licença de categoria A.

Também é do conhecimento da Agência que a licença B2 não tem quaisquer subcategorias. Esta é, aliás, uma das razões para limitar as prerrogativas aos tipos de aeronave já averbados na licença B2. Esta limitação é complementada por medidas de compensação adicionais para assegurar que os titulares de uma licença B2 tenham os necessários conhecimentos e experiência que lhes permitam compensar as lacunas iniciais ao nível dos conhecimentos básicos.

Além disso, os conhecimentos básicos incluídos no módulo 13 do apêndice I à parte 66 foram alterados no sentido de abranger os sistemas mecânicos.

- (9) A «AAC da Suécia» solicitou esclarecimentos sobre os 6 meses de experiência exigidos no ponto 66.A.45(b) e sobre a forma que estes devem revestir (emprego a tempo inteiro ou apenas desempenho ocasional das tarefas específicas durante o período necessário).

A Agência explicará este requisito em maior pormenor no AMC 66.A.45(b).

- (10) A «AAC dos Países Baixos» considera que os sistemas de licenciamento resultantes do CRD 2008-03 e do CRD 2007-07 são demasiado complexos e propõe que seja lançada uma tarefa com vista à reestruturação e simplificação de todo o sistema de licenciamento.

A Agência toma nota desta observação.

- (11) A «AAC dos Países Baixos» considera que a nova prerrogativa atribuída aos titulares de uma licença B2, autorizando-os a certificar tarefas de natureza eléctrica e aviônica efectuadas nos grupos motopropulsores e sistemas mecânicos deve ser aplicável apenas aos sistemas abrangidos pelo nível 3 da formação de tipo. Também entende, porém, que o facto de as prerrogativas serem limitadas às tarefas que exigem a realização de testes simples pode justificar que tenham um nível de formação mais baixo.

A Agência refere que tanto o apêndice I como o apêndice III à parte 66 foram alterados a fim de contemplar o aumento das prerrogativas. O nível 3 é exigido para todas as matérias que normalmente envolvem titulares de uma licença B2, tais como «Sistemas de indicação e aviso», «Controlo», etc. Outras matérias mais ligadas à estrutura e à configuração física destes sistemas foram mantidas no nível 1 ou 2. Além disso, tal como a «AAC dos Países Baixos» salientou, as prerrogativas estão limitadas às tarefas que exigem apenas testes simples.

- (12) A «AAC dos Países Baixos» propôs a reformulação das alíneas a) e b) do ponto 66.A.45, a fim de aproximar a sua redacção.

A Agência explica que não é possível aproximar a redacção das duas alíneas em virtude das medidas de compensação introduzidas na alínea b) do ponto 66.A.45 com o objectivo de atribuir aos titulares de uma licença B2 a competência de certificar «pequenas operações de rotina de manutenção de linha e rectificação de falhas simples».

- (13) A «AAC dos Países Baixos» solicitou esclarecimentos adicionais quanto à necessidade de efectuar um novo exame para as novas prerrogativas. Refere-se ao caso específico de um titular de uma licença B1.1 que requerer o alargamento à subcategoria B1.2.

A Agência procedeu a uma nova alteração do artigo 7.º, n.º 9, alínea a), com a seguinte redacção:

*«Os titulares de uma licença nos termos da parte 66, válida para uma determinada categoria/subcategoria e emitida antes de **(15 meses após a data de entrada em vigor)**, obterão automaticamente as competências previstas no ponto 66.A.20(a) alterado, correspondentes a essa categoria/subcategoria. Os requisitos relativos aos conhecimentos básicos correspondentes a estas novas competências devem considerar-se cumpridos para efeitos de alargamento do âmbito da licença a uma nova categoria/subcategoria.»*

Por conseguinte, se uma pessoa já era titular de uma licença B1.1 antes da data-limite acima estabelecida, essa pessoa mantém as prerrogativas da licença B1.1 sem ter de realizar exames relativamente às diferenças introduzidas no apêndice I à parte 66. Além disso, essas diferenças serão creditadas para efeitos de alargamento da licença B1.1 a outras categorias/subcategorias, mesmo que esse alargamento se realize após a data-limite acima estabelecida.

- (14) A «AAC dos Países Baixos» considera que os titulares de uma licença B2 deveriam obter as prerrogativas completas da categoria A, em vez de ficarem limitados às qualificações de tipo já averbadas na licença. A justificação que apresenta é que as lacunas dos titulares de uma licença B2 se verificam ao nível dos conhecimentos básicos, que nada têm a ver com o tipo de aeronave.

A Agência não concorda com a proposta, uma vez que esta limitação foi introduzida como medida de compensação. A Agência considera que é mais provável os titulares de uma licença B2 dominarem melhor as tarefas mecânicas a efectuar nos tipos de aeronave já averbados na licença, nos quais receberam formação de tipo e em cuja manutenção participam normalmente.

- (15) A «AAC dos Países Baixos» solicitou que as prerrogativas do pessoal de certificação de categoria A incluíssem a resolução de avarias, desde que tal se enquadrasse nas suas prerrogativas para realizar tarefas simples. A justificação que apresenta é que todos os defeitos requerem de alguma forma operações de resolução de avarias antes de poderem ser rectificadas.

A Agência não concorda que todos os defeitos necessitem de operações de resolução de avarias. Cita exemplos como:

- a substituição de rodas (se os pneus estiverem gastos).
- a substituição de conjuntos de roda e travão (se os travões estiverem gastos).
- a substituição de escovas do limpa pára-brisas (se não limparem devidamente).
- a substituição de pavios electrostáticos (se estiverem partidos ou faltarem).

- (16) A «ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)» apresentou as observações e perguntas seguintes:

- A NVLT referiu que, na secção de Perguntas Frequentes (FAQ) do *site* da EASA, consta que «o pessoal de certificação de categoria A está autorizado a realizar qualquer tipo de resolução de avarias ou a adiar a rectificação de um defeito no âmbito da autorização conferida ao pessoal de certificação», ao passo que o texto proposto no CRD2007-07 indica que a resolução de avarias não deverá ser permitida.

A Agência responde que a Pergunta Frequente (FAQ) n.º 34 no *site* da EASA se refere unicamente ao «adiamento» e não à «resolução de avarias».

- A NVLT discorda da resposta dada no CRD2007-07 à sua observação #311. Pergunta por que razão a Agência respondeu à observação como «FOI TOMADO NOTA» e solicita que a Agência responda a todas as perguntas formuladas na observação.

A Agência respondeu à observação como «FOI TOMADO NOTA» porque esta não continha qualquer pedido de alteração à regra ou ao material AMC/GM.

Além disso, a observação continha apenas uma pergunta à qual a Agência respondeu. O resto da observação consistia na cópia das perguntas e respostas obtidas do *site* da EASA.

- A NVLT observou que, se a nova proposta não permite a resolução de avarias, como pode o pessoal de certificação de categoria A identificar a origem de uma falha quando adiar itens da MEL.

A posição da Agência é que o pessoal de certificação de categoria A não deve adiar defeitos que exigem a identificação da origem da falha. A pessoa em causa deve apenas adiar itens da MEL que podem ser adiados sem realizar qualquer operação de resolução de avarias, por exemplo:

- adiamento da substituição de um pavio electrostático (se está partido ou falta)
- adiamento da substituição de equipamento de emergência danificado (se permitido pela MEL)

O AMC 145.A.30(g) estabelece, porém, que «a resolução de avarias não deve ser permitida», o que significa que podem ser propostos outros AMC pela autoridade competente ou pela entidade, desde que a tarefa específica se enquadre claramente no âmbito de competências do pessoal de certificação de categoria A.

- A NVLT solicitou esclarecimentos sobre as diferenças entre adiar uma tarefa e rectificar essa tarefa para pessoal de certificação de categoria A.

A posição da Agência é exposta claramente no AMC 145.A.30(g):

- O adiamento de defeitos é permitido nos termos da alínea q) do n.º 2, ou seja quando não é necessário proceder à resolução de avarias, a tarefa está prevista na MEL e a operação de manutenção exigida na MEL é considerada simples pela autoridade competente.
- A rectificação do defeito adiado pode ser certificada desde que a tarefa esteja incluída na lista prevista no n.º 2, que inclui a alínea q). Esta alínea permite a certificação de qualquer outra tarefa considerada simples pela autoridade competente.

Isso significa que, mesmo que a autoridade competente considere que a operação de manutenção necessária para adiar um defeito é simples, ela pode ou não entender que a operação de manutenção necessária para rectificar esse defeito é igualmente simples.

- A NVLT perguntou se o pessoal de certificação de categoria B1 pode adiar a rectificação de defeitos em sistemas/componentes aviónicos e se o pessoal de certificação de categoria B2 pode adiar a rectificação de defeitos em sistemas/componentes mecânicos.

A posição da Agência é que isso não é possível.

- A NVLT solicitou que a Agência esclarecesse se um piloto pode adiar itens da MEL que requerem uma operação de manutenção e se a «resolução de avarias» é considerada «manutenção». A NVLT solicitou ainda esclarecimentos sobre se um «teste simples» é considerado parte da «resolução de avarias».

A posição da Agência é que, nos casos em que a MEL exige a realização de uma operação classificada como «manutenção» na MEL, é necessária a certificação pelo

pessoal de certificação competente. A Agência refere, neste contexto, que o AMC 145.A.30(j)(4) permite a emissão de uma licença limitada de pessoal de certificação para o piloto-comandante.

A «resolução de avarias» é considerada «manutenção» e, como tal, exige uma declaração de aptidão para serviço. Contudo, tal não se aplica se a operação for parte da MEL e não tiver sido identificada como «manutenção» na MEL. O piloto-comandante pode adiar qualquer item permitido na MEL desde que não implique nenhuma operação classificada como «manutenção» na MEL.

No que se refere ao «teste simples», a posição da Agência é que existem casos em que este não é considerado parte da «resolução de avarias», por exemplo, quando o teste simples é realizado após a substituição de uma unidade aviónica possível de ser substituída em linha para verificar o respectivo funcionamento.

- A NVLT observou que a definição de «manutenção de linha» contida no AMC 66.A.20(a) inclui a frase «qualquer operação de manutenção executada antes do voo para assegurar que a aeronave está apta a efectuar o voo». Considera existir aqui uma incoerência, dado que a definição de «inspecção antes do voo» contida no artigo 2.º, alínea j), do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, também inclui a frase «a inspecção executada antes do voo destina-se a assegurar que a aeronave está apta a efectuar o voo». Além disso, a «inspecção antes do voo» não é considerada manutenção.

A posição da Agência é que não existe qualquer incoerência ou contradição. Para assegurar que «uma aeronave está apta a efectuar o voo» é necessário efectuar outras operações prévias à «inspecção antes do voo». É necessário cumprir os requisitos dos pontos M.A.201(a) e M.A.708(b), que incluem, entre outros aspectos, a execução de toda a manutenção em conformidade com o programa de manutenção e a correcção de defeitos.

A «inspecção antes do voo» é o último passo para assegurar que a «aeronave está apta a efectuar o voo» e inclui igualmente a verificação da caderneta técnica e o cumprimento dos procedimentos do operador para assegurar que foram concluídos todos os passos anteriores (incluindo a manutenção).

De acordo com o EU-OPS 1.290, o piloto-comandante é o último responsável pela aceitação da aeronave antes do voo. É essa a razão pela qual a caderneta técnica inclui uma caixa na qual o piloto-comandante regista que a «aeronave está apta a efectuar o voo».

Reacções relativas à tarefa 66.009 «Qualificações por tipo e por grupo»:

- (17) A «HELICOPTERS ITALIA» observou que, de acordo com a proposta da Agência, nas licenças B2 para aeronaves do grupo 2 só é possível averbar «qualificações de tipo específicas» e «qualificações por subgrupo integral». Propõe que seja igualmente possível averbar «qualificações por subgrupo de um mesmo fabricante», já que alguns titulares de licenças B2 podem trabalhar apenas em aeronaves de um fabricante específico, sendo-lhes difícil demonstrar experiência representativa de todo o subgrupo.

A Agência concordou com a proposta e alterou a alínea d) do ponto 66.A.45. A alínea e) do ponto 66.A.45 tornou-se, assim, desnecessária. Procedeu-se, por isso, à renumeração

completa das alíneas do ponto 66.A.45. O quadro incluído no GM66.A.45 será alterado em conformidade para corresponder ao quadro apresentado na presente nota explicativa.

- (18) A «AAC do Reino Unido» observou que, na resposta ao comentário #331 do CRD2007-07, a Agência indicou que a formação em equipamento aviónico específico era da responsabilidade da entidade de manutenção, o que a autoridade considera contrário ao disposto no AMC 147.A.300, que permite uma subdivisão da formação de tipo a fim de cobrir os «sistemas aviónicos».

A Agência refere que a proposta apresentada pela «AAC do Reino Unido» na observação #331 incluía a criação de qualificações de tipo B2 com base em instalações de equipamento para aeronaves no espectro mais limitado, como por exemplo, o sistema aviónico integrado Primus 1000.

A Agência mantém a sua posição. Não é necessário criar qualificações diferentes com base na instalação de equipamento para o grupo 2 e o grupo 3 uma vez que, na maioria dos casos, o equipamento dos diferentes fabricantes é semelhante, considerando-se suficiente demonstrar experiência representativa do grupo/subgrupo para o qual foi apresentado o requerimento. Assim sendo, é da responsabilidade da entidade de manutenção que emprega a pessoa em causa avaliar a sua competência e providenciar qualquer formação suplementar considerada necessária. Essa formação pode ser realizada numa entidade homologada nos termos da parte 147, mas, em vez de fazer parte dos requisitos de licenciamento, faz parte dos requisitos para a emissão da autorização de pessoal de certificação.

- (19) A «BRITISH AIRWAYS ENGINEERING» propôs que as aeronaves de transporte de passageiros fossem consideradas um grupo à parte das aeronaves de transporte de mercadorias para efeitos de definição das qualificações contidas na «Lista de Qualificações de Tipo» do apêndice I ao AMC relativo à parte 66. Considera que o facto de as variantes de transporte de mercadorias e de transporte de passageiros estarem incluídas na mesma qualificação, como acontece actualmente, torna difícil, senão impossível, para as companhias aéreas disporem de formação para a variante em que não operam.

A posição da Agência é que não é necessário realizar formação de tipo em todas as variantes contidas numa qualificação de tipo específica para obter o averbamento da qualificação completa. Com efeito, se a Agência decide que duas variantes podem ser incluídas na mesma qualificação de tipo no apêndice I ao AMC relativo à parte 66, é porque entende que ambas as variantes são suficientemente próximas do ponto de vista da manutenção e que não é necessária formação em diferenças para efeitos de licenciamento. A partir do momento em que uma variante é incluída na licença, a outra variante pode ser automaticamente averbada.

Não obstante, isso não significa que a pessoa possa obter uma autorização de pessoal de certificação para a variante em que não teve formação. Esta responsabilidade compete à entidade de manutenção que emprega a pessoa ou ao próprio titular da licença se este agir como agente de certificação independente. Esta questão foi esclarecida no novo ponto 66.A.20(b)3 e no AMC 66.A.20(b)3 que lhe está associado.

Por conseguinte, a Agência considera não ser necessário separar as variantes como foi proposto pela «BRITISH AIRWAYS ENGINEERING».

- (20) A «DGAC da França» propôs a supressão da referência contida no ponto 15 do apêndice V à parte 66, que estabelece que as limitações averbadas na licença constituem exclusões das competências de certificação. Propõe que seja substituída por material AMC que explique que as limitações devem ser colocadas por escrito, deixando claro se se trata de competências de certificação ou de exclusões de competências de certificação. A justificação apresentada é que, em certos casos, a autoridade competente pode já ter emitido licenças em que as limitações derivadas da conversão de qualificações nacionais correspondem a competências de certificação.

Não obstante, a «DGAC da França» subscreve a ideia de que as limitações averbadas em aplicação do ponto 66.A.45 devem ser consideradas tarefas excluídas das competências de certificação.

Uma observação semelhante foi recebida da parte da «AAC dos Países Baixos».

A Agência concorda que existem algumas incoerências no regulamento. Por exemplo:

- o ponto 66.B.305 refere-se a «exames para assegurar a conversão para a licença de manutenção aeronáutica sem limitações», o que significa que a limitação se refere a tarefas que não podem ser certificadas.
- O ponto 15 da licença segundo a parte 66 (apêndice V à parte 66) estabelece que «Caso não haja limitações aplicáveis, a página relativa às LIMITAÇÕES será emitida com a indicação da menção "Sem limitações"». Isso significa, uma vez mais, que a limitação se refere a tarefas que não podem ser certificadas.
- A parte 145 usa limitações para restringir o âmbito das actividades, o que significa que a limitação se refere a tarefas que podem ser certificadas.

Embora a Agência tenha decidido dispor que as limitações averbadas numa licença B3 são tarefas que não podem ser certificadas, concorda que, em certos casos, pode ser mais prático fazer referência às tarefas que podem ser certificadas, por exemplo, quando as prerrogativas são muito reduzidas comparativamente com as tarefas que não são autorizadas. Nesses casos, não é prático listar todas as tarefas que não podem ser certificadas.

No futuro, poderá ser necessário adoptar nova regulamentação para resolver todas estas incoerências.

- (21) A «AAC dos Países Baixos» solicitou que a Agência assegurasse a devida normalização em toda a União Europeia, designadamente definindo na «Lista de Qualificações de Tipo» todas as qualificações e qualificações por grupo a serem averbadas nas licenças referidas na parte 66.

A Agência irá considerar esta proposta no âmbito da próxima revisão anual da «Lista de Qualificações de Tipo» (apêndice I ao AMC relativo à parte 66).

- (22) A «AAC dos Países Baixos» propôs que fosse eliminada a opção de «Qualificações de tipo específicas» para as aeronaves do grupo 3. Assume que estas «Qualificações de tipo específicas» serão sujeitas às mesmas limitações que o grupo 3.

A Agência refere que as limitações são apenas aplicáveis à licença B1.2 para as aeronaves do grupo 3, mas não no caso de «Qualificações de tipo específicas». A explicação é que, para obter uma «Qualificação de tipo específica», é necessário concluir a componente

prática da formação de tipo ou, no caso de não ser realizada formação de tipo, demonstrar a experiência prática exigida após o exame de tipo.

Além disso, a Agência refere que a opção de ter «Qualificações de tipo específicas» se mantém para conferir flexibilidade aos titulares de licenças que só trabalham num determinado tipo de aeronaves que não é representativo de todo o grupo 3.

- (23) A «AAC dos Países Baixos» solicitou que a experiência em aeronaves do grupo 1 e do grupo 2 fosse considerada para efeitos da experiência exigida para obter uma qualificação do grupo 3.

A Agência concorda com a proposta e irá alterar os pontos AMC66.A.45(g)(3) e (h) em conformidade.

Reacções relativas à tarefa 66.011 «Formação de tipo»:

- (24) A «AIRBUS SAS, AIR FRANCE», a «DGAC da França», a «BRITISH AIRWAYS ENGINEERING», a «FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL» e a «KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE» apresentaram diversas observações relativas ao conteúdo das componentes teórica e prática da formação de tipo descrito na alínea e) do ponto 2.1 e na alínea b) do ponto 2.2 do apêndice III à parte 66.

No que se refere ao nível da formação ou à natureza das tarefas, a Agência concordou com a maioria das propostas e corrigiu as tarefas em conformidade.

No que diz respeito ao conteúdo do quadro da componente prática, três entidades referiram o facto de o volume de tarefas ser demasiado extenso e, como tal, irrealista, designadamente no que toca às tarefas de remoção e instalação, que requerem muito tempo. A Agência concordou com esta observação e aligeirou o conteúdo mediante a introdução de alguma flexibilidade: em vez de todos os itens assinalados com uma cruz, exige-se agora que, pelo menos, 50 % destes sejam concluídos no âmbito da formação prática.

Acrescentou-se também a ressalva de que apenas devem ser concluídos os itens relevantes para o tipo específico de aeronave.

- (25) A «EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC)», a «FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL» e um particular solicitaram esclarecimentos e manifestaram alguma preocupação relativamente à duração da componente teórica da formação de tipo, designadamente no que se refere ao número máximo de horas de instrução por dia. Após ter considerado a motivação das observações, a Agência decidiu
- limitar o número de horas de instrução a 6 horas por dia. Neste caso, «por dia» deve ser entendido como «por cada 24 horas»;
 - confirmar que as horas de instrução devem excluir quaisquer intervalos, trabalhos de preparação, exames, etc.;
 - retirar a limitação «horas de expediente normais», uma vez que, em determinadas circunstâncias, a formação pode ser ministrada durante a noite ou ao fim-de-semana.

Esta decisão está igualmente de acordo com o actual AMC 147.A.200.

- (26) A «ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)» solicitou que a Agência confirmasse se, no âmbito da formação, nos casos em que as tarefas práticas são consideradas tarefas de manutenção reais, tais como a abertura e o fecho de painéis, a remoção/instalação de componentes, etc., essas tarefas devem resultar na emissão do Certificado de Aptidão para Serviço (CRS) pelo pessoal de certificação, mesmo que sejam realizadas sob a vigilância dos formadores ou supervisores.

A posição da Agência relativamente a esta questão é que os formandos não possuem, como é óbvio, as prerrogativas do pessoal de certificação e, assim sendo, apenas o pessoal de certificação da entidade de manutenção está habilitado a emitir o CRS. Esta posição é ainda mais pertinente no caso das tarefas efectuadas na formação em contexto real de trabalho, uma vez que estas são sempre realizadas em circunstâncias reais de manutenção e sob a vigilância do supervisor.

Por outro lado, a EAMTC solicitou que a componente prática da formação ministrada por entidades homologadas nos termos da parte 147 não implicasse jamais actividades de manutenção efectivas. A Agência rejeitou esta observação por existirem casos em que a formação prática implica actividades de manutenção, por exemplo, quando uma entidade homologada nos termos da parte 147 subcontrata a actividade a uma entidade homologada nos termos da parte 145. O certificado de aptidão para serviço tem de ser emitido porque a aeronavegabilidade permanente da aeronave tem de ser restabelecida de cada vez que um componente é, por exemplo, desinstalado e reinstalado.

- (27) A «ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)» e um particular apresentaram observações sobre a definição, o papel e a qualificação dos avaliadores nomeados.

A Agência analisou esta questão e melhorou o texto. Além disso, a Agência irá elaborar material AMC para explicar melhor o papel e as qualificações dos avaliadores e supervisores. Esse material será fornecido para a componente prática da formação de tipo e para a formação em contexto real de trabalho.

- (28) A «KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE» manifestou a opinião de que, segundo a proposta actual, as entidades homologadas nos termos da parte 145 que empregam pessoal com licenças emitidas por diferentes autoridades competentes terão de obter a aprovação do programa de formação em contexto real de trabalho junto de cada uma dessas autoridades para efeitos de averbamento da primeira qualificação de tipo para um tipo específico. Propunha uma nova opção para a formação em contexto real de trabalho, pois pretendia que o programa de formação em contexto real de trabalho fosse aprovado pela autoridade competente responsável pela supervisão da entidade de manutenção e que esse programa de formação em contexto real de trabalho fosse reconhecido por todos os Estados-Membros.

Em primeiro lugar, a Agência gostaria de referir que a formação em contexto real de trabalho só é exigida para o averbamento da primeira qualificação de tipo para uma determinada categoria/subcategoria, e não para o averbamento da primeira qualificação de tipo para um tipo específico como foi indicado pela KLM. Por conseguinte, o problema só se colocaria às entidades que contratam pessoal de diferentes Estados-Membros, que apenas sejam titulares de licenças básicas (sem qualificações averbadas). É duvidoso que esta seja uma prática habitual.

Além disso, a proposta apresentada pela KLM é contrária aos requisitos estabelecidos no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, que não prevê que uma entidade de manutenção possa ser aprovada para fins de formação. Essa prerrogativa está reservada às entidades homologadas nos termos da parte 147.

Embora seja verdade que os cursos podem ser aprovados directamente pela própria autoridade competente quando não são ministrados por uma entidade homologada nos termos da parte 147, assume-se que essa aprovação directa seja feita caso a caso, não sendo alvo de reconhecimento mútuo entre os Estados-Membros da União Europeia. Um curso aprovado directamente pela autoridade competente só é válido para efeitos de licenciamento junto dessa mesma autoridade.

(29) A «FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL» e um particular formularam duas recomendações a respeito do exame de formação de tipo:

- A primeira observação, formulada pela «FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL», questiona a necessidade de o número de perguntas ser um múltiplo de 4 e sugere que este requisito seja substituído por uma proibição de arredondar as notas por excesso.

A Agência responde que esta proposta não resolveria o actual problema. Se o número de perguntas não for um múltiplo de 4, pode ser necessária uma pontuação superior a 75 % para obter a aprovação, o que é contrário à regra. Já foram instaurados processos judiciais por causa desta questão.

A Agência mantém, por isso, os requisitos que estabelecem que o número de perguntas deverá ser um múltiplo de 4, não apenas no apêndice III à parte 66 para as normas de formação de tipo, mas também no apêndice II à parte 66 para as normas de exames básicos.

- A segunda recomendação, formulada por um particular, propõe que seja introduzido no apêndice III à parte 66 o número de perguntas exigido para cada capítulo.

Esta proposta foi rejeitada pela Agência, porque o número de perguntas depende das horas de formação dedicadas a cada capítulo, o que, por sua vez, resulta dos objectivos de aprendizagem e da análise de necessidades de formação, e é específico para cada tipo de aeronave.

(30) A «AIRBUS SAS», a «FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL» e a EAMTC indicaram que não era claro em que casos a análise de necessidades de formação é obrigatória e em que casos não é.

Na alínea d) do ponto 2.1 do apêndice III à parte 66, a Agência deixou patente que a análise de necessidades de formação é sempre necessária. As únicas excepções são as referidas no artigo 7.º, n.º 9, alínea f). Assim sendo, não é necessário elaborar uma análise de necessidades de formação para os cursos aprovados até 15 meses após a entrada em vigor do presente regulamento de alteração, se a sua duração já for superior à duração mínima prevista no apêndice III à parte 66.

(31) A «AIRBUS SAS» apresentou uma observação relativa ao AMC 66.A.45(k) e ao AMC 66.B.115, em que a Agência refere que as áreas de intersecção entre os sistemas motor/estrutura têm de ser abordadas na formação de tipo relativa à estrutura ou ao

grupo motopropulsor. No entender da Airbus SAS, as áreas de intersecção devem ser abordadas no âmbito da formação de tipo relativa ao grupo motopropulsor.

A posição da Agência é que isso depende do tipo/da categoria da aeronave. Em certos casos, por exemplo, na aviação geral, pode ser mais pertinente abordar as áreas de intersecção durante o curso sobre a estrutura devido à ampla variedade de aeronaves que podem ter o mesmo tipo de motor instalado.

- (32) A «AIR FRANCE» apresentou uma observação relativa à alínea j) do ponto 3 do apêndice III à parte 66. Considera que deveria existir um AMC que estabelecesse, relativamente ao exame de nível 3, a percentagem de perguntas que devem ser de nível 1, de nível 2 e de nível 3.

A Agência não considera que as regras devam ser tão taxativas. Não obstante, a alínea j) do ponto 3 do apêndice III foi suprimida e as alíneas d) e f) do ponto 3 foram alteradas a fim de esclarecer que:

- a utilização de um número limitado de perguntas a um nível mais baixo é aceitável;
- a autoridade competente do Estado-Membro avaliará o número e o nível das perguntas aquando da aprovação do curso.

- (33) A EAMTC considera que os itens MPD (Documento de planeamento da manutenção), SRM (Manual de reparação da estrutura), RVSM (Mínimos de Separação Vertical Reduzida) e outros não deveriam fazer parte do AMC 66.A.45(k)(1) e (k)(2) e não deveriam ser levados em conta na elaboração do conteúdo teórico de um curso de formação de tipo. Justifica a sua posição afirmando que estes itens não são específicos de um tipo de aeronave.

A Agência não concorda com a proposta, porque um determinado tipo de aeronave pode ter reparações muito específicas contidas no SRM (incluindo operações de manutenção resultantes dos requisitos de RVSM) que pode ser necessário levar em conta na elaboração do conteúdo do curso.

- (34) O «EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT» recomendou a alteração da alínea f) do ponto 147.A.100 no sentido de reduzir de 15 para 7 o número máximo de formandos por supervisor a receber formação prática no âmbito de um curso de formação.

A Agência não pode aceitar esta proposta, porque a alínea em questão não foi objecto da análise do grupo de trabalho e não fazia parte das consultas externas realizadas. Por conseguinte, só poderá ser abordada em futuras acções de regulamentação.