



**Parecer n.º 01/2011
da Agência Europeia para a Segurança da Aviação
de 18 de Março de 2011**

sobre um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção

e

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

"Processo aeronave ligeira europeia (ELA)" e "alterações e reparações normalizadas"

Sumário executivo

O presente parecer tem impacto principalmente na aviação geral e aborda as questões que se seguem.

É introduzido um processo de certificação simplificado e mais proporcional para as aeronaves ligeiras europeias (ELA). O requerente de um certificado-tipo para aeronaves ELA (por exemplo, aeronaves com menos de 1 200 kg) pode utilizar um programa de certificação para demonstrar a sua aptidão de projectista. Este processo dispensará as pequenas empresas de se submeterem ao processo administrativo moroso e pesado necessário para obter uma certificação de entidade de projecto (*Design Organisation Approval – DOA*) ao mesmo tempo que se submetem ao processo de certificação. Esta alteração beneficiará os novos requerentes de um certificado-tipo para uma aeronave ELA1.

É introduzido o conceito de "alterações normalizadas e reparações normalizadas". O novo conceito elimina a necessidade de submeter alterações e reparações consideradas normalizadas ao processo de certificação de projecto. Nesse sentido, será incluído um catálogo das alterações e reparações normalizadas numa nova especificação de certificação. O novo conceito reduzirá os encargos administrativos, mantendo simultaneamente um nível de segurança elevado. Todos os proprietários/operadores de pequenas aeronaves podem beneficiar desta regra.

Nos termos das regras em vigor, o formulário 1 da EASA é um pré-requisito para a instalação de todas as peças sobresselentes numa aeronave. Alguns equipamentos e peças de aeronaves ELA, no entanto, são fabricados por uma indústria não regulamentada pela aviação. Estes fabricantes não regulamentados não podem certificar estas peças com um formulário 1 da EASA. Este problema não se aplica a aeronaves novas, porque a aceitação das peças é coberta pela entidade de produção certificada do fabricante da aeronave. Em regra, porém, as peças sobresselentes são obtidas directamente da origem. Para cumprir a obrigação imposta por um formulário 1 da EASA estas peças devem, no entanto, ser certificadas por entidades de produção aprovadas, nas quais o seu valor acrescentado não é sempre iminente. O presente parecer introduz a possibilidade de os proprietários de aeronaves ELA aceitarem a instalação de determinadas peças não críticas para a segurança sem um formulário 1 da EASA. Esta alteração pretende reduzir a sobrecarga regulamentar para um nível proporcional aos riscos de segurança.

Generalidades

1. O presente parecer tem por objectivo propor que a Comissão altere o anexo do Regulamento (CE) n.º 1702/2003¹ da Comissão (doravante designado por "parte 21") e, em particular, introduzir um processo de certificação simplificado e mais proporcional para as aeronaves ligeiras europeias (ELA). Para manter a coerência com a parte 21, propõe-se igualmente que a Comissão altere o Regulamento (CE) n.º 2042/2003² da Comissão e os anexos parte M e parte 145.
2. O presente parecer foi adoptado de acordo com o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a "Agência")³, em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008⁴ (doravante denominado "Regulamento de Base").

II. Consulta

3. Os últimos anos têm registado um decréscimo na actividade da aviação de recreio "clássica" e o desenvolvimento do movimento ultraleve na Europa. As reacções da indústria e dos operadores mostram que o quadro regulamentar aplicado à aviação recreativa se tem tornado progressivamente demasiado pesado para a natureza das actividades envolvidas e constitui uma penosa sobrecarga administrativa para as entidades que projectam e fabricam estes tipos de aeronaves.
4. A Agência criou a tarefa de regulamentação MDM.032 para responder a estas preocupações. Como a tarefa possui um âmbito abrangente, em 2006 a Agência emitiu uma Notificação de Proposta de Alteração (*Notice of Proposed Amendment – NPA*) prévia para debater um conceito de melhor regulamentação da aviação geral. As reacções a esta NPA foram utilizadas pelo grupo MDM.032 para desenvolver um conceito de melhor regulamentação da aviação geral. Este conceito abordou a aeronavegabilidade inicial e permanente, as operações e o licenciamento da aviação geral.
5. A Agência tomou também em consideração a regra introduzida pela Administração Federal da Aviação (*Federal Aviation Administration – FAA*) para as aeronaves desportivas ligeiras (LSA), que tornou patente uma redução da harmonização entre a Agência e a FAA no domínio da regulamentação da aviação recreativa. Embora a maioria dos tipos de aeronaves desportivas ligeiras nos Estados Unidos seja de origem europeia, estas LSA só podem operar

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). Regulamento (CE) n.º 1702/2003, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1194/2009 da Comissão de 30 de Novembro de 2009 (JO L 321 de 6.12.09, p. 5).

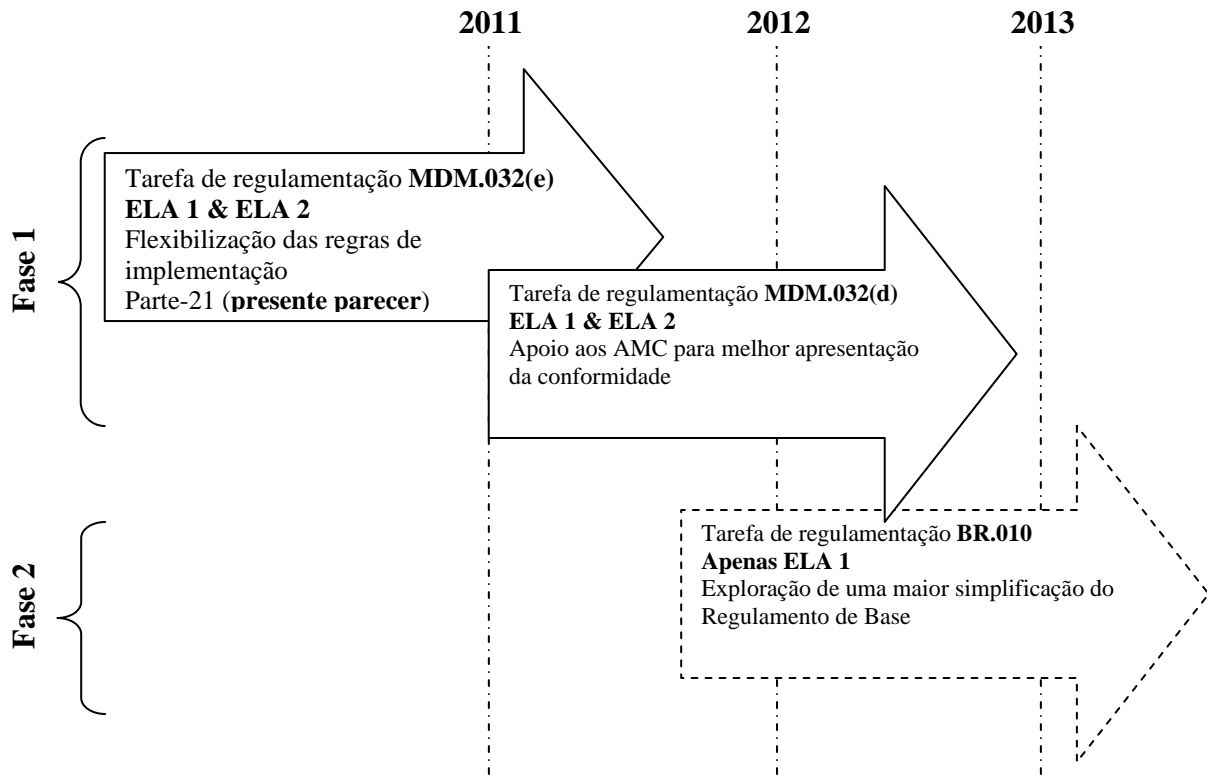
² Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, de 20 de Novembro de 2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 315 de 28.11.2003, p. 1). Regulamento (CE) n.º 2042/2003, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 962/2010 da Comissão de 27 de Outubro de 2010 (JO L 281 de 27.10.2010, p. 78).

³ Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação. EASA MB 08-2007 de 11 de Junho de 2007 («Procedimento de Regulamentação»).

⁴ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 159/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.03.08, p.1). Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de Outubro de 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

legalmente na União Europeia se possuírem um peso à descolagem inferior a 450 kg (e, consequentemente, forem abrangidas pelo anexo II do Regulamento de Base), ou se tiverem sido certificadas como CS-VLA (aeronave ultraleve) ou um outro código mais elevado.

6. Como subconjunto do conceito de melhor regulamentação da aviação geral, o grupo MDM.032 debateu várias opções de aeronavegabilidade inicial. Com a publicação da NPA 2008-07, em 18 de Abril de 2008, o grupo propôs o seguinte para a aeronavegabilidade inicial:
 - Não alterar o âmbito das aeronaves (em particular ultraleves) do anexo II do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão (doravante denominado "parte 21") e manter essas aeronaves fora do âmbito do presente regulamento.
 - Criar um regime regulamentar mais ligeiro, baseado num novo processo para as aeronaves europeias ligeiras (ELA), e introduzir um conceito para alterações e reparações normalizadas.
 - Subdividir o regime regulamentar mais ligeiro para as ELA em dois processos:
 - o ELA1 para aeronaves, planadores ou motoplanadores que não são classificados como aeronaves a motor complexas, com um peso máximo à descolagem até **1 200 kg**.
 - o ELA2 para aeronaves, planadores ou motoplanadores que não são classificados como aeronaves a motor complexas, com um peso máximo à descolagem até **2 000 kg**.
7. O novo processo proposto na NPA 2008-07 para as ELA era um processo significativamente mais simples para a regulamentação das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos que tinha por objectivo continuar a emitir certificados-tipo para o tipo e certificados de aeronavegabilidade para a aeronave individual. Isto implica que o novo processo obedeceria aos princípios consagrados na parte 21.
8. No final do prazo, 18 de Julho de 2008, a Agência tinha recebido 843 observações da parte de 79 autoridades aeronáuticas nacionais, entidades profissionais e empresas privadas.
9. Muitos autores de observações consideraram que a NPA não garantia o que pretendiam, que era designadamente uma certificação comparável com a que existe nos EUA (a regra para as aeronaves desportivas ligeiras – LSA), que não inclui a certificação de entidades ou um envolvimento significativo da Administração Federal da Aviação (*Federal Aviation Administration* - FAA) Estas observações, no entanto, foram produzidas sobretudo por partes interessadas no âmbito do processo ELA1.
10. Consequentemente, a Agência propôs uma modificação estratégica importante das propostas no Documento de Resposta às Observações (*Comment Response Document* - CRD) relativo à NPA 2008-07. Foi proposta uma fase de regulamentação 2 paralela mediante a qual, para estas aeronaves da categoria ELA1, será estudada uma maior simplificação do regime de regulamentação na tarefa de regulamentação "BR-010", que está mais próxima das regras LSA da FAA. Simultaneamente, avançar-se-ia com as propostas da NPA 2008-07 para as aeronaves ELA1 e ELA2, permitindo introduzir com a maior brevidade uma simplificação no processo de certificação existente ao abrigo da parte 21.



11. A Agência decidiu separar a publicação do CRD relativo à NPA 2008-07, para comunicar de forma mais clara esta abordagem bi-faseada e fornecer um resumo abrangente dos debates, conclusões e conseqüente proposta de texto de alterações da parte 21 para simplificação do actual processo de certificação. Crê-se que, apesar das reacções adversas, também expressas no anexo ao presente parecer, esta separação melhorou a consulta sobre esta estratégia e proporcionou, simultaneamente, um processo mais rápido para as alterações à parte 21, propostas no presente parecer.
12. Em 25 de Novembro de 2010 foi publicada uma parte II separada do CRD relativo à NPA 2008-07 contendo a totalidade das 843 observações e das respostas, bem como a correspondente proposta de texto das novas Especificações de Certificação para aeronaves no âmbito ELA1 até 600 kg (CS-LSA). Esta nova CS-LSA, cuja publicação está prevista para o início de 2011, utiliza normas da indústria também usadas nas regras LSA da FAA.
13. Em preparação para a fase 2 (tarefa BR.010) proposta pela Agência foi realizado um estudo sobre os sistemas de regulamentação nacionais existentes para aeronaves ultraleves em alguns Estados-Membros e sobre dados relacionados com a segurança. Pretende-se saber se é possível retirar ensinamentos destes sistemas de regulamentação aplicados a categorias de aeronaves próximas das aeronaves ELA1. Os resultados deste estudo serão utilizados para explorar opções na tarefa BR.010.
14. Os prós e contras do rumo escolhido pela Agência para promover as alterações da parte 21 propostas no presente parecer são:
 - Simplificação do processo de certificação existente para todas as aeronaves das categorias ELA1 e ELA2, mantendo simultaneamente o certificado-tipo ou o certificado-tipo restrito (*Restricted type certificate* - RTC);

- As alterações ficam disponíveis logo que este processo de regulamentação o permitir;
 - O conceito de "alterações normalizadas" e "reparações normalizadas" é introduzido para:
 - a. as aeronaves ELA1 e ELA2,
 - b. as aeronaves com uma massa máxima à descolagem (MTOM) igual ou inferior a 5 700 kg, e
 - c. os autogiros com uma massa máxima à descolagem igual ou inferior a 3 175 kg.
 - Considera-se que a proposta não é a solução ideal para as ELA1, pelo que será necessário mais tempo para desenvolver uma nova proposta.
 - O regulamento relativo às taxas e encargos, adoptado pela Comissão, mantém-se aplicável, embora as partes interessadas o considerem um forte obstáculo à certificação de novas aeronaves ou à certificação de alterações ou reparações em aeronaves existentes. Foi proposto que se recorra a um financiamento baseado numa pequena taxa cobrada sobre os bilhetes de avião, à semelhança do que sucede nos EUA. Esse sistema garantirá o financiamento do sistema EASA sem um aumento significativo do preço dos bilhetes de avião.
15. O anexo ao presente parecer apresenta as reacções ao CRD 2008-07, parte I, e, por razões práticas, uma tradução ou um resumo abrangente de algumas reacções. Sete associações do sector da aviação geral dedicado às ELA1, seis autoridades europeias, a FAA e dois particulares enviaram as suas reacções.
16. Em especial as partes interessadas activas na categoria ELA1 exprimem a sua decepção com a presente proposta. Consideram que ela não irá proporcionar a simplificação necessária para a sua comunidade e ainda que se demorou demasiado tempo a redigir esta alteração. A Agência já esclareceu no CRD que as alterações propostas na parte 21 não fornecerão a solução final, pelo que propõe um procedimento de acompanhamento para analisar opções de alterações eventualmente necessárias ao Regulamento de Base, que será, no entanto, considerado separadamente da proposta contida no presente parecer.
17. As reacções ao CRD, parte I, indicam que não se considera que a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção, tal como proposta numa nova subparte L da parte 21, proporcione as vantagens antecipadas pelo sector. A proposta subparte L é considerada demasiado complicada, podendo, a longo prazo, conduzir a inconsistências com as subpartes constantes da parte 21 relativas à certificação de entidade de projecto (DOA) e à certificação de entidade de produção (*Production Organisation Approval* - POA). Também é considerada mais burocrática. A Agência apreciou estas reacções e concluiu que a nova subparte L, que apenas se aplica às aeronaves que satisfazem os critérios das ELA1 e ELA2, complicaria excessivamente a parte 21, com poucas ou nenhuma vantagem para as entidades. Também se tornou evidente que a proposta de uma certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção dependia da aplicação do artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), por um Estado-Membro. A certificação combinada apenas poderia ser emitida se um Estado-Membro solicitasse à Agência para assumir a responsabilidade por uma certificação de entidade de produção específica nesse Estado-Membro. De facto, com a existência do artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea (i), do Regulamento de Base, uma certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção já é possível ao abrigo das actuais normas de execução. Quando um Estado-Membro concorda em utilizar esta disposição, a Agência combina a supervisão da POA e da DOA e pode eventualmente emitir uma certificação combinada. Por conseguinte, a subparte L proposta foi retirada.

III. Conteúdo do parecer da Agência

18. O presente parecer toma em consideração na medida do possível as sugestões apresentadas pelas partes interessadas e pelas autoridades que participaram na consulta e reagiram ao CRD, parte I, relativo à NPA 2008-87. As alterações à proposta de alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 e ao seu anexo I (parte 21) contidas no CRD 2008-07, parte 1, são apresentadas individualmente para cada número, quando aplicável. As correcções editoriais não são mencionadas explicitamente.

19. 1702/2003

É introduzida uma definição de ELA1 e de ELA2 no artigo 1.º, para melhorar a legibilidade dos requisitos da parte 21.

20. Parte 21

21A.14 Prova de capacidade

O texto resultante da parte 21 no CRD 2008-07, parte I, alterou incorrectamente o ponto 21A.14, alínea c), de modo semelhante ao ponto 21A.14, alínea b), relativamente aos motores e hélices. Este ponto deveria permitir apenas o programa de certificação para motores e hélices instalados nas aeronaves nele mencionadas. Os pontos 21A.14, alíneas b) e c), são corrigidos e simplificados utilizando a definição de ELA1 e de ELA2 consagrada no artigo 1.º.

21A.35 Ensaio de voo

As aeronaves ELA1 e ELA2 são incluídas na alínea b) de acordo com o texto resultante do CRD 2008-07, parte I.

21A.90A Âmbito de aplicação

Este ponto é renumerado e as alterações normalizadas são adicionadas ao âmbito desta subparte.

21A.90B Alterações normalizadas

Este requisito é reformulado e renumerado (ver o ponto 21A.98 no CRD 2008-07, parte I) para separar de forma clara o processo de certificação de alterações das alterações normalizadas, que não precisam de ser submetidas a um processo de aprovação de alterações. O texto também é simplificado mediante a utilização das definições de ELA1 e de ELA2 introduzidas no artigo 1.º.

21A.112B Prova de capacidade

É introduzida uma referência ao novo ponto 21A.14, alínea c), em consonância com o texto resultante do CRD 2008-07, parte I.

21A.116 Transmissibilidade

O requisito foi alterado para as aeronaves ELA1, em consonância com o texto resultante do CRD 2008-07, parte I.

21A.307 Certificação de aptidão de peças e equipamentos para fins de instalação

O texto resultante do CRD 2008-07, parte I, continha, incorrectamente, uma alínea c) que já estava abrangida pela alínea b), pelo que essa alínea é suprimida.

O requisito é reformulado, tirando partido das definições de ELA1 e ELA2 introduzidas no artigo 1.º. É também aditado um requisito de identificação específico para peças fabricadas sob responsabilidade do proprietário.

SUBPARTE L – Certificação combinada de entidades responsáveis pelo projecto e pela produção de aeronaves definidas no ponto 21A.14, alíneas b) e c)

A proposta para esta nova subparte foi retirada.

21A.431A Âmbito de aplicação

Este ponto, inalterado no CRD 2008-07, é agora renumerado, sendo as reparações normalizadas adicionadas ao âmbito desta subparte.

21A.431B Reparações normalizadas

Este requisito foi reformulado e renumerado (ver o ponto 21A.436 no CRD 2008-07, parte I) para separar de forma clara o processo de aprovação de reparações das reparações normalizadas, que não precisam de ser submetidas a um processo de certificação de reparações. O texto também é simplificado mediante a utilização das definições de ELA1 e de ELA2 introduzidas no artigo 1.º.

21A.432B Prova de capacidade

O requisito foi alterado de modo a incluir a opção de utilizar um programa de certificação para a prova de capacidade das aeronaves ELA1, em consonância com o texto resultante do CRD 2008-07, Parte I.

21A.439 Produção de peças de substituição

Este requisito foi inicialmente alterado de modo a incluir a nova subparte L. Como esta subparte foi retirada, o ponto mantém-se inalterado.

21A.441 Execução de reparações

Este requisito foi inicialmente alterado de modo a incluir a nova subparte L, que foi retirada. A expressão "entidades de manutenção certificadas" é substituída por uma referência à parte M e à parte 145, de modo a remover restrições involuntárias à parte M e à parte 145.

SUBPARTE P E SUBPARTE Q

As alterações propostas a pontos destas subpartes foram suprimidas com a retirada da subparte L.

SECÇÃO B

As alterações propostas a pontos destas subpartes foram suprimidas com a retirada da subparte L.

21. Para além da alteração ao ponto M.A.501, alínea a), incorporada no Regulamento (CE) n.º 1056/2008, propõem-se alterações ao Regulamento (CE) n.º **2042/2003** da Comissão, de modo a preservar a coerência com o Regulamento (CE) n.º 1702/2003.

O artigo 2.º, alínea k), é alterado de modo a alinhar a definição de aeronaves ELA1 com a nova definição proposta para o Regulamento 1702/2003 no presente parecer. Estas alterações permitirão uma utilização plena das possibilidades agora proporcionadas na parte 21.

22. **Parte M**

M.A.302 Programa de manutenção das aeronaves

A alínea d) é alterada com o objectivo de garantir que as instruções de aeronavegabilidade permanente incluídas nas especificações de certificação para alterações e reparações normalizadas serão tomadas em consideração no programa de manutenção.

M.A.304 Dados relativos a alterações e reparações

Este ponto é alterado de modo a incluir as especificações de certificação que serão emitidas pela Agência para alterações normalizadas e para reparações normalizadas.

M.A. 502 Manutenção de componentes

Este ponto é alterado para definir as condições em que componentes referidos no ponto 21A.307, alínea b), devem receber manutenção e para esclarecer que estes componentes não são elegíveis para a emissão de um formulário 1 da EASA após a manutenção.

M.A.613 Certificado de aptidão de componente de aeronave para serviço

Este ponto é alterado para esclarecer que os componentes referidos no ponto 21A.307, alínea b), não são elegíveis para a emissão de um formulário 1 da EASA após a manutenção.

M.A.614 Registos de manutenção

A alínea b) é alterada para a tornar compatível com dados utilizados para alterações normalizadas e para reparações normalizadas que não obedecem ao processo de aprovação da parte 21.

M.A.710 Avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade

A redacção da alínea a), subalínea vi), é alterada para garantir coerência com o conceito de alterações normalizadas e de reparações normalizadas.

M.A.802 Certificado de aptidão de componentes de aeronave para serviço

Este ponto é alterado para esclarecer que os componentes referidos no ponto 21A.307, alínea b), não são elegíveis para a emissão de um formulário 1 da EASA após a manutenção.

M.A.902 Validade dos certificados de avaliação da aeronavegabilidade

A redacção da alínea b), subalínea 5), é alterada para garantir coerência com o conceito de alterações normalizadas e de reparações normalizadas.

23. Parte 145

145.A.42 Aceitação de componentes de aeronave

A alínea a) é alterada para incluir os componentes referidos no ponto 21A.307, alínea c), e as condições em que esses componentes podem ser instalados.

145.A.50 Certificação de manutenção

Este ponto é alterado para esclarecer que os componentes referidos no ponto 21A.307, alínea b), não são elegíveis para a emissão de um formulário 1 da EASA após a manutenção.

145.A.55 Registos de manutenção

A alínea b) é alterada para a tornar compatível com dados utilizados para alterações normalizadas e para reparações normalizadas.

145.A.65 Política de segurança e qualidade, procedimentos de manutenção e sistema de qualidade

A redacção da alínea b) é alterada para garantir coerência com o conceito de alterações normalizadas e de reparações normalizadas.

Colónia, 18 de Março de 2011

P. GOUDOU
Director Executivo

ANEXO: Reacções ao documento de resposta às observações CRD 2008-07**(1) Um particular apresentou as seguintes observações:**

- Lamenta que o "conceito de uma melhor regulamentação" inicial tenha resultado em meros ajustamentos das actuais regras da parte 21. Estas propostas têm o seu mérito, mas não salvarão a aviação geral (AG). Afirma-se que um sistema nacional menos burocrático como o alemão ("deutsches Luftrecht"), ou o alargamento do anexo II a um MTOW até 2 000 kg, teria melhorado a regulamentação da aviação geral.

Resposta: A Agência já clarificou no CRD que as alterações propostas na parte 21 não fornecerão a solução final, pelo que será iniciado um procedimento de acompanhamento para analisar opções de alterações eventualmente necessárias ao Regulamento de Base. Estas alterações poderão tomar a direcção indicada na reacção. É provável que uma alteração a nível do Regulamento de Base demore algum tempo.

- O actual conceito de regras separadas para o projecto, a produção, as licenças, a manutenção e as operações não é considerado adequado para a aviação geral porque torna as regras incompreensíveis e demasiado volumosas para as pessoas e entidades envolvidas na AG. Por que razão não é possível elaborar regras dedicadas para a AG quando, em contrapartida, é possível introduzir novas especificações técnicas para classes de peso específicas?

Resposta: A consequência da alteração proposta dentro do actual Regulamento de Base é que os princípios não podem mudar, pelo que se mantêm as regras separadas para o projecto e a produção.

- **As taxas e encargos** ainda são aplicáveis e são demasiado elevadas para as entidades da aviação geral. É sugerido que se recorra a um financiamento baseado numa pequena taxa cobrada sobre os bilhetes de avião, à semelhança do que sucede nos EUA. Esse sistema garantirá o financiamento do sistema EASA sem um aumento significativo do preço dos bilhetes de avião.

Resposta: A Agência submeterá a sugestão à consideração da Comissão.

- **Prova de capacidade para projecto.** A introdução do "Programa de Certificação" é considerada uma melhoria, desde que este seja reduzido ao mínimo. Também os procedimentos alternativos para a certificação da entidade de projecto (AP-DOA), embora fossem inicialmente um sistema relativamente menos burocrático, são por vezes implementados de uma forma que os torna inapropriados para pequenos projectos. Sugere-se ainda a criação de uma "Certificação de Projecto" para uma DOA que seja um particular e não uma entidade.

Resposta: A Agência reconhece que a actual implementação dos requisitos colocados às entidades de projecto podem ser demasiado exigentes para uma entidade da aviação geral. Por conseguinte, a Agência propõe no CRD 2008-07 o desenvolvimento de Meios de Conformidade Aceitáveis (Acceptable Means of Compliance - AMC) para a DOA que facilitem a demonstração da conformidade. Isto teria a vantagem de criar prerrogativas totais para a entidade de projecto certificada. A sugestão de uma "Certificação de Projecto" para um particular não foi considerada nesta fase porque a abordagem da EASA se centra nas certificações de entidades.

- **As peças não necessitam de um formulário 1 da EASA.** Esta afirmação é considerada um bom desenvolvimento.

Pergunta: Por que se exige uma aprovação para a instalação de equipamento aprovado quando isso também inclui as instruções de instalação? O processo e os custos de aprovação da instalação impedem a implementação de equipamentos modernos como o sistema FLARM, que poderia melhorar a segurança. Quantos acidentes actualmente têm causas técnicas?

Resposta: A Agência agradece ao autor da observação o seu apoio à proposta. É defendido que a instalação de "alterações normalizadas" deve ser facilitada para a aviação civil e é por isso que é incluída nesta proposta (ver ponto seguinte). A Agência concorda que a maioria dos acidentes de aviação geral estão associados a causas operacionais.

- **Alterações e reparações normalizadas.** Em princípio, este desenvolvimento merece apoio. A forma de o concretizar, contudo, parece redundar numa solução burocrática. A circular consultiva AC 43-13 da FAA é um documento pragmático e não se defende a necessidade de uma nova Especificação de Certificação (*Certification Specification – CS*).

Resposta: A Agência propõe a introdução de uma nova especificação de certificação que abrangerá normas e reparações normalizadas com um teor que utilizará dados da circular consultiva AC 43-13 da FAA. O estatuto legal, contudo, não será o da circular consultiva da FAA, porque a especificação de certificação conterá reparações e alterações pormenorizadas que não exigem um processo de aprovação. O processo de desenvolvimento e emissão desta especificação de certificação poderá parecer burocrático, mas permitirá à Agência publicar projectos aprovados no âmbito da sua competência que podem ser implementados sem a necessidade de uma aprovação para cada alteração ou reparação normalizada individual.

(2) A *British Gliding Association* e a *European Gliding Union* apresentaram reacções idênticas:

Alterações e reparações normalizadas. A parte 21, mesmo alterada em função das aeronaves desportivas ligeiras, adopta a posição legal simplista de que QUALQUER alteração executada numa aeronave, por pequena que seja, tem um impacto na base da certificação-tipo que fundamentou a aeronavegabilidade da aeronave. O processo completo, incluindo a DOA, é aplicado à incorporação de equipamento desportivo, o que é oneroso e inapropriado, tendo em consideração que as implicações de segurança são absolutamente mínimas. A medida sugerida na notificação de proposta de alteração (*Notice of Proposed Amendment - NPA*) através da proposta de Especificação de Certificação – Alterações e reparações normalizadas, ainda que extremamente bem-vinda, poderia ser tomada em consideração em conjunto com outras medidas, como por exemplo:

- o Redefinição no âmbito das aeronaves europeias ligeiras, que confira ao proprietário, entidade responsável pela manutenção, associação local ou autoridade aeronáutica nacional a possibilidade de realizar um conjunto limitado e definido de alterações.
- o Liberdades mais vastas no âmbito da parte 21 – sobretudo através de orientação proporcionada por meios de conformidade aceitáveis.
- o Prestação de orientações adicionais, mais apropriadas, às autoridades aeronáuticas nacionais através de regras do Conselho de Administração na parte 21.
- o Opção minimalista sobre uma nova acreditação DOA, para integrar as mudanças de forma económica e proporcionada.
- o Reconhecimento que esta actividade é, de facto, mais apropriada para a "aeronavegabilidade permanente" ao abrigo da parte M e que as prerrogativas de uma entidade nos termos da parte M poderiam ser consideradas aceitáveis nestes casos.
- o Adopção em bloco do material de orientação restante na nova Especificação de Certificação – Alterações e reparações normalizadas.

A principal preocupação mantém-se relativamente à definição dos níveis de alteração mais baixos que implicam uma acção de modificação. Actualmente, exige-se uma pequena modificação mesmo para a relocalização de um instrumento no painel. Continua por debater a definição efectiva do nível em que uma "instalação revista" justifica o estatuto de "pequena" modificação.

Resposta: A Agência reconhece que a alteração proposta para a parte 21 e a introdução de uma nova especificação de certificação para alterações e reparações normalizadas tem as suas restrições, porque se mantém fiel ao princípio de aprovação de todas as alterações. Tal facto deve-se, no entanto, ao actual Regulamento de Base. A fase 2 de uma "melhor regulamentação para a aviação geral", realizada pela tarefa BR.010, propõe-se analisar as possibilidades propostas pelo autor das observações. Por outro lado, considera-se que a alteração proposta para a parte 21 e a introdução de alterações e reparações normalizadas são ferramentas que, no âmbito das alterações que requerem aprovação, apoiam a introdução de alterações comuns e normalizadas mediante um processo menos burocrático.

Prova de competência para certificação (DOA, POA e DOA/POA). A separação regulamentar por categorias para o projecto, a aeronavegabilidade inicial, a aeronavegabilidade permanente, a reparação e a manutenção traduziu-se por uma multiplicidade de certificações que, embora possam ser apropriadas para grandes aeronaves e empresas, são totalmente inadequadas para associações, PME e pequenos sectores de actividade no domínio da aviação geral/desportiva.

Programa de certificação personalizado – Parece permitir às entidades de projecto executar primeiro o projecto e, espera-se, obter a certificação retroactiva quando se alcançam progressos adequados e se ganha a devida confiança. Esta flexibilidade parece alterar apenas a ordem de submissão dos pedidos de aprovação sem impacto na carga de trabalho global. Lamenta-se que o "conceito alternativo" não seja mantido para alterações ao certificado-tipo.

Prova de capacidade para produção. O documento de resposta às observações tece observações genéricas sobre o processo "simplificado" sem indicar simplificações específicas.

Resposta: Não existem simplificações regulamentares para a POA, mas a Agência desenvolverá meios de conformidade aceitáveis para facilitar a demonstração da conformidade das ELA1 e ELA2.

DOA/POA combinada. Esta é a mais promissora de todas as medidas de "prova de capacidade". No entanto, o seu valor poderá diluir-se facilmente entre a EASA e uma autoridade aeronáutica nacional não cooperante. Que funções serão atribuídas às autoridades aeronáuticas nacionais e à EASA no "processo simplificado"?

Note-se que muitas empresas europeias de planadores, previamente acreditadas com certificações nacionais totais, não conseguiram obter posteriormente a certificação exigida pela parte 21, presumivelmente por motivos de complexidade e pelos custos envolvidos no sistema consagrado pela parte 21. Pode esperar-se que uma ou mais das opções supracitadas lhes permita avançarem rapidamente para a certificação? Do ponto de vista da nossa associação desportiva, o processo de DOA/POA combinada parece ser o candidato mais provável.

Resposta: A ideia que preside ao programa de certificação tem por objectivo permitir a certificação-tipo sem necessidade de uma DOA ou AP-DOA para as ELA1. Reconhece-se que, à primeira vista, este programa apenas simplificará o certificado-tipo inicial e não concederá as prerrogativas DOA que reduziriam os encargos com o apoio continuado ao certificado-tipo. É por isso que estão a ser desenvolvidos meios de conformidade aceitáveis simplificados para obter a DOA.

Nota: A Agência concluiu das reacções ao documento de resposta às observações e das reacções da consulta interna conduzida sobre o presente parecer que a nova subparte L para a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção deveria ser retirada. Concluiu-se que a alteração não teria vantagens. A possibilidade de a Agência emitir certificações POA e DOA já existe se os Estados-Membros aplicarem o artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do Regulamento de Base.

Peças sem formulário 1. A proposta do documento de resposta às observações no sentido de reduzir o âmbito de peças que não exigem um formulário 1 da EASA para certificação não está devidamente justificada. A declarada necessidade de desenvolver uma regulamentação comum com a aviação comercial não é lógica ou razoável.

Por outro lado, a criação de peças de fuselagem de substituição adequadas e de estruturas de apoio local a partir de matérias-primas adquiridas em conformidade é controlada, mais do que adequadamente, pelos responsáveis pela manutenção da aeronave qualificados ao abrigo da parte M e pelos funcionários responsáveis da autoridade de certificação. O devido arquivamento de registos em fichas de trabalho ou em fichas de manutenção, indicando a origem de equipamentos comercialmente qualificados e a criação de pequenas peças de fuselagem em conformidade com as recomendações dos fabricantes, já está em vigor ao abrigo da parte M e é perfeitamente ajustado às necessidades de segurança deste sector, ou para devolver uma aeronave à operação comercial em casos raros.

A elaboração de uma regra proporcional para a aviação desportiva/geral depende inteiramente da implementação detalhada deste material de orientação e do âmbito de aplicação destas liberdades.

Resposta: A proposta de peças sem um formulário 1 da EASA ultrapassa o âmbito das peças produzidas para manutenção. O âmbito é alargado a todas as peças, à excepção das peças e equipamentos com vida útil limitada, das peças da estrutura primária e das peças dos comandos de voo. Esta limitação do âmbito é introduzida para controlar os riscos de segurança e, por conseguinte, para permitir a utilização em operações comerciais.

Entidades competentes (Qualified entities – QE). A inclusão de oportunidades que permitem a PME e associações desportivas exercer funções como entidades competentes é um desenvolvimento importante que pode reduzir as despesas administrativas fixas e, como tal, é bem-vinda. Teme-se que a complexidade do aspecto regulamentar e uma possível falta de empenho a nível do Conselho de Administração possam toldar as vantagens de uma entidade competente, uma função de grande utilidade para o movimento da aviação desportiva/geral, em geral, e para os requerentes, em particular. A entidade competente deve poder dispor da máxima liberdade para exercer as funções escolhidas e ser obrigada a interagir apenas com uma contraparte do lado das autoridades. A viabilidade comercial da operação como entidade competente requer uma apreciação cuidadosa.

Resposta: Reconhecemos a incerteza, para a Agência, aliada ao processo de entidade competente e propomos, por conseguinte, os meios aceitáveis de conformidade simplificados para a actual estrutura regulamentar da DOA.

Os futuros Requisitos das Autoridades AR GEN.205 (ver CRD relativo à NPA 2008-22(b) e 2009-02(d) definiriam a forma como as autoridades competentes podem utilizar as entidades competentes. Essas disposições passariam a ser aplicáveis à POA quando as regras aplicáveis da parte 21 fossem transpostas para a parte AR. Está previsto para 2013 um parecer sobre esta matéria (ver tarefa de regulamentação MDM.060)

(3) CAA NL:

(Página 6, posição 1) Questiona-se se a proposta de restringir as aeronaves, através das regras operacionais, às limitações incluídas nas fichas de dados dos certificados-tipo (*Type certificate data sheets* – TCDS) é exequível sem uma enorme acumulação de alterações às fichas de dados dos certificados-tipo das aeronaves certificadas ao abrigo de regulamentação pré-EASA. Algumas fichas de dados dos certificados-tipo não conterão uma menção específica às limitações de aplicabilidade do código de aeronavegabilidade.

Resposta: Crê-se que existe um equívoco relativamente à intenção do CRD. Por se considerar que a emissão de um certificado-tipo para o motor e a hélice seria demasiado restritivo, o grupo propôs a utilização de um certificado-tipo restrito como forma de contornar a situação. Nessa altura temeu-se que um certificado-tipo restrito pudesse limitar a utilização operacional a operações não comerciais. O projecto de regras operacionais defende que se deve exigir um certificado de aeronavegabilidade (Certificate of Airworthiness – CofA) ou um certificado de aeronavegabilidade restrito para uma aeronave e não estabelece quaisquer limitações genéricas à operação para além das incluídas na sua ficha de dados. Por conseguinte, a utilização de um certificado-tipo restrito não teria quaisquer consequências. Não está prevista uma modificação retroactiva das fichas de dados dos certificados-tipo existentes.

Especificação de certificação para aeronaves ultraleves (CS-VLA) Sugere-se a alteração da CS-VLA para 900 kg, em consonância com a CS-22.

Resposta: Esta observação será apreciada na tarefa de regulamentação específica VLA.008.

(Página 11) Não se defende que um processo de certificação reduzido e simplificado de peças de instalação "amadoras" seja aceitável em aeronaves utilizadas para transporte aéreo comercial.

Resposta: A Agência continua a ser de opinião que se mantém um nível de segurança adequado, considerando que estas peças não integram a estrutura primária ou os comandos de voo, nem são peças com uma vida útil limitada.

(Página 14, topo) Não é claro de que forma a EASA poderá actuar como "representante do Estado de projecto para aeronaves projectadas nos Estados Unidos da América" sem transferência formal do certificado-tipo e das responsabilidades de projecto junto da ICAO.

Resposta: A Agência deve analisar melhor a questão do "Estado de projecto" porque as aeronaves desportivas ligeiras norte-americanas podem atingir os 600/650 kg. Neste caso, estes certificados-tipo restritos não seriam ICAO, porque o limite inferior do anexo 8, parte 5, é de 750 kg e porque o anexo 8 da ICAO só diz respeito a certificados-tipo.

A CAA-NL tece as seguintes observações sobre o texto resultante da parte 21:

21A.98 Alterações normalizadas A actual redacção da alínea a) impede os planadores e os motoplanadores com uma MTOM > 2 000 kg de utilizarem as alterações normalizadas, ao passo que as aeronaves CS-23 podem utilizar alterações normalizadas até uma MTOM < 5 700 kg. Parece lógico não incluir esta possibilidade para todos os planadores e motoplanadores com menos de 5,7 toneladas.

Texto sugerido:

Aplicabilidade: Esta alínea aplica-se apenas às aeronaves com uma massa máxima à descolagem (MTOM) inferior a 5 700 kg, a autogiros com uma MTOM inferior a 3 175 kg, a planadores e motoplanadores com uma MTOM inferior a 5 700 kg e aos balões e dirigíveis definidos no ponto 21A.14, alínea b), ou no ponto 21A.14, alínea c).

Resposta: A Agência não antecipa alterações normalizadas aplicáveis a planadores e motoplanadores que excedem significativamente os actuais projectos de planadores.

21A.307 Certificação de aptidão de peças e equipamentos para fins de instalação.

A alteração proposta ao âmbito das peças sem um formulário 1 da EASA não está reflectida no texto resultante do ponto 21A.307, alíneas b) e c).

Resposta: Aceite. A alínea c) foi mantida indevidamente e será suprimida.

21A.353 Elegibilidade

As frases da alínea b), subalíneas v) e vi), não são claras.

Texto sugerido:

Para efeitos de uma certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção, ser titular de, ou ter requerido,

5. em função do âmbito de trabalho específico, uma aprovação objecto da presente subparte para poder demonstrar a conformidade com um projecto específico. Suprimir o ponto 6.

Resposta: A Agência concluiu das reacções ao documento de resposta às observações e das reacções da consulta interna conduzida sobre o presente parecer que a nova subparte L para a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção deveria ser retirada. Concluiu-se que a alteração não teria vantagens e que, simultaneamente, a opção por estas certificações emitidas pela Agência já existia no caso de ser aplicado o artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do Regulamento de Base.

21A.359 Sistema de garantia do projecto

a) O sistema de garantia do projecto deve ser um sistema **documentado**. Inserir a palavra "documentado" após a expressão "deve ser um sistema".

a), ponto 2. As responsabilidades a cumprir devem estar em conformidade com esta **parte**, tal como as responsabilidades como titular do projecto (ex.: 21A.3), etc. Suprimir "sub" da palavra subparte.

b) O texto para a emissão de uma declaração de conformidade à agência deve ser incluído aqui, tal como é formulado no ponto 21A.239, alínea b). Esta declaração é exigida no ponto 21A.381, alínea b), e no ponto 21A.385, alínea d).

Resposta: A Agência concluiu das reacções ao documento de resposta às observações e das reacções da consulta interna conduzida sobre o presente parecer que a nova subparte L para a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção deveria ser retirada. Concluiu-se que a alteração não teria vantagens e que, simultaneamente, a opção por estas certificações emitidas pela Agência já existia no caso de ser aplicado o artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do Regulamento de Base.

21A.361 Sistema de qualidade da produção

a) O sistema de qualidade deve ser um sistema documentado. Inserir a palavra "documentado" após a expressão "deve ser um sistema".

b) Subalínea ix) Pode ser suprimido, porque a entidade certificada é o requerente ou titular do projecto.

b) Última frase: Aqui, apenas se faz uma referência a peças com vida útil limitada, ao passo que o ponto 21A.307 também dá um tratamento especial a peças da estrutura primária ou dos comandos de voo, normalmente definidas como peças críticas.

Resposta: A Agência concluiu das reacções ao documento de resposta às observações e das reacções da consulta interna ao presente parecer que a nova subparte L para a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção deveria ser retirada. Concluiu-se que a alteração não teria vantagens e que, simultaneamente, a opção para estas certificações emitidas pela Agência já existia no caso de ser aplicado o artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do Regulamento de Base.

21A.363 Manual

Todas as alíneas: por razões de coerência e clareza, incluir as referências às correspondentes alíneas do ponto 21A.365, como acontece no ponto 21A.143.

a) ponto 11. Uma descrição da análise da entidade e do sistema "**de qualidade**" e procedimentos associados. Inserir a expressão "de qualidade". Tal como mencionado no ponto 4 da página 8 do documento, a proposta simplificação da parte de produção da certificação não foi mantida. Além do mais, no ponto 21A.361 é exigido um sistema de qualidade.

Resposta: A Agência concluiu das reacções ao documento de resposta às observações e das reacções da consulta interna conduzida sobre o presente parecer que a nova subparte L para a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção deveria ser retirada. Concluiu-se que a alteração não teria vantagens e que, simultaneamente, a opção para estas certificações emitidas pela Agência já existia no caso de ser aplicado o artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do Regulamento de Base.

21A.365 Requisitos de certificação

Alínea c), subalínea ii). Suprimir "sub" da palavra subparte, porque a entidade deve manter a conformidade com todos os requisitos da parte 21.

Resposta: A Agência concluiu das reacções ao documento de resposta às observações e das reacções da consulta interna conduzida sobre o presente parecer que a nova subparte L para a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção deveria ser retirada. Concluiu-se que a alteração não teria vantagens e que, simultaneamente, a opção por estas certificações emitidas pela Agência já existia no caso de ser aplicado o artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do Regulamento de Base.

21A.367 Alterações à entidade de produção certificada

a) Após a emissão da certificação da entidade, cada alteração na entidade, em particular alterações nos sistemas de garantia do projecto e nos sistemas de análise da entidade **e nos sistemas de qualidade**, aditar a expressão "e nos sistemas de qualidade" e ver a razão no ponto 21A.363, alínea b), subalínea xi).

Inserir o texto do ponto 21A.147, alínea b), porque a autoridade de certificação ou a Agência podem desejar fazer uso desta possibilidade durante alterações da entidade.

Resposta: A Agência concluiu das reacções ao documento de resposta às observações e das reacções da consulta interna conduzida sobre o presente parecer que a nova subparte L para a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção deveria ser retirada. Concluiu-se que a alteração não teria vantagens e que, simultaneamente, a opção por estas certificações emitidas pela Agência já existia no caso de ser aplicado o artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do Regulamento de Base.

21A.381 Prerrogativas de projecto

As frases da alínea c), subalíneas iv) e v), não são claras.

A alínea c), subalínea vi), não está em consonância com o ponto 21A.710, alínea a). O texto deveria ser alterado em consonância com o ponto 21A.263, alínea c), subalíneas vi) e vii).

Alínea d): esta parte pode ser suprimida, porque está regulamentada no ponto 21A.47.

Resposta: A Agência concluiu das reacções ao documento de resposta às observações e das reacções da consulta interna conduzida sobre o presente parecer que a nova subparte L para a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção deveria ser retirada. Concluiu-se que a alteração não teria vantagens e que, simultaneamente, a opção por estas

certificações emitidas pela Agência já existia no caso de ser aplicado o artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do Regulamento de Base.

21A.383 Prerrogativas de produção

Alínea c): a referência ao ponto 21A.307 deveria ser suprimida, à semelhança do ponto 21A.163, alínea c).

Alínea e): também deveria incluir as prerrogativas para emitir uma licença de voo. O texto deve ser alterado em consonância com o ponto 21A.163, alínea e), o que também desencadeia uma alteração do ponto 21A.711, para incluir uma referência a esta alínea.

Resposta: A Agência concluiu das reacções ao documento de resposta às observações e das reacções da consulta interna conduzida sobre o presente parecer que a nova subparte L para a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção deveria ser retirada. Concluiu-se que a alteração não teria vantagens e que, simultaneamente, a opção por estas certificações emitidas pela Agência já existia no caso de ser aplicado o artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do Regulamento de Base.

21A.385 Obrigações do titular da certificação

Alínea j), subalínea i): favor alterar o início para: "O sistema descrito na alínea i) deve incluir todos os casos em que... Como a entidade é simultaneamente titular do projecto e entidade de produção, trata-se de uma questão interna.

Alínea j), subalínea ii): "Quando o titular da certificação combinada...". Não se pode verificar o caso descrito no texto, porque esta certificação só é elegível para entidades que são titulares ou requerentes de uma certificação de projecto. É favor suprimir o texto.

Alínea k): favor suprimir, não é possível.

Alínea n): a referência ao ponto 21A.383, alínea f), não está correcta porque a alínea f) não existe.

Alínea o): favor inserir o texto do actual ponto 21A.165, alínea k). Isto é necessário para que possa ser emitida uma licença de voo.

Resposta: A Agência concluiu das reacções ao documento de resposta às observações e das reacções da consulta interna conduzida sobre o presente parecer que a nova subparte L para a certificação combinada de entidade de projecto e de entidade de produção deveria ser retirada. Concluiu-se que a alteração não teria vantagens e que, simultaneamente, a opção por estas certificações emitidas pela Agência já existia no caso de ser aplicado o artigo 20.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii), do Regulamento de Base.

21A.436 Reparações normalizadas

Ver observação relativa ao ponto 21A.98.

Resposta: Não aceite. Ver resposta ao ponto 21A.98.

21A.711, alíneas b) e c)

Deveria ser incluída uma referência aos pontos 21A.381 e 21A.385.

Resposta: A Agência decidiu retirar a proposta da subparte L, pelo que a observação deixou de ser relevante.

(4) DGAC França

Antes de iniciar as observações, a DGAC França deseja referir que apoiou fortemente o projecto ELA. A DGAC França leu com prazer o CRD 2008-07, parte 1, e apoia as propostas da EASA.

A regulamentação ELA é aguardada com expectativa por toda a comunidade da aviação geral. Como alguns programas ELA já se iniciaram, a regulamentação, o procedimento de certificação e os meios aceitáveis de conformidade são necessários com a maior brevidade possível para garantir a exequibilidade destes programas e a normalização na Europa.

Resposta: A Agência agradece o apoio da DGAC França. Uma lista das acções que carecem de conclusão, fornecida pela DGAC França, será utilizada para organizar o acompanhamento das tarefas MDM.032 e BR.010.

Na página 5/28 está escrito que o titular de um certificado-tipo deve requerer elegibilidade para o regime ELA. Apesar de compreendermos o conceito para os novos produtos, consideramos que, no caso dos produtos usados, a possibilidade de utilizar a regulamentação ELA deveria ser deixada ao critério do proprietário da aeronave.

Resposta: Esta observação está correcta e a redacção proposta na parte 21 não restringirá a aplicabilidade apenas a novas aeronaves ou a titulares de certificados-tipo.

Condições técnicas para o motor e a hélice

Na página 5/28, alínea a), subalínea ii), essas condições são referidas mas não existem. Devem ser publicadas pela EASA para efeitos de normalização.

Resposta: Aceite. No âmbito da fase 2 da tarefa será necessário especificar e publicar estes requisitos técnicos. Actualmente existem apenas para planadores e aeronaves ultraleves nos respectivos códigos de aeronavegabilidade. (Subpartes H e J para a especificação de certificação "CS-22" e referência à especificação de certificação das aeronaves ultraleves "CS-VLA" nestas subpartes).

Harmonização das especificações CS-VLA/CS-22

Nas páginas 6/28 e 7/28, alínea b), subalínea ii) (ponto 2d e quarto subponto), vemos um limite máximo de peso diferente para a CS-VLA e para a CS-22. Devem ser ambas harmonizadas para 900 kg.

Resposta: Esta observação será apreciada na tarefa de regulamentação específica.

(5) European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft (EFLEVA – Federação Europeia dos Aviões Ligeiros Experimentais e dos Aviões de Colecção)

A EFLEVA refere a sua dificuldade em comentar o CRD parte I sem dispor de observações pormenorizadas.

Apoia a fase 2, tarefa BR.010, embora considere que é muito tarde.

Concorda que não será necessário um certificado-tipo para os motores e hélices de determinadas aeronaves ELA.

A EFLEVA acolhe positivamente e concorda com a proposta de aumentar o limite máximo das aeronaves ELA1 para 1 200 kg.

A EFLEVA apoia a introdução destas novas especificações de certificação e as revisões das especificações de certificação existentes. Salienta, no entanto, que a indústria necessita urgentemente da emissão destas especificações de certificação.

A EFLEVA saúda a sugestão da Agência de permitir meios de conformidade simplificados para a parte 21, subparte J, porque essa decisão limitará o envolvimento da Agência na aprovação de alterações e reparações e contribuirá para reduzir os encargos financeiros.

A EFLEVA concorda com o conceito da certificação combinada DOA/POA se reduzir os encargos financeiros para as pequenas empresas de projecto/produção.

A EFLEVA apoia que o conceito de entidades competentes seja afectado a tarefas de certificação específicas. A EFLEVA teme, no entanto, que o processo de abertura de concurso público por notificação no sítio Web da EASA não seja adequado, considerando que também devem ser utilizadas outras formas de notificar os potenciais requerentes.

A EFLEVA secunda a intenção da Agência de harmonizar a regulamentação dos requisitos de aeronavegabilidade inicial das aeronaves desportivas ligeiras com os EUA. As propostas do CRD revelam, no entanto, que o processo de exportação das aeronaves comunitárias para os EUA é relativamente simples, enquanto as aeronaves exportadas pelos EUA para a União Europeia são sujeitas a requisitos de certificação suplementares. Estes requisitos traduzir-se-ão em custos suplementares para os fabricantes norte-americanos e criarão uma barreira desnecessária à venda das suas aeronaves para a UE.

A EFLEVA saúda a proposta de introduzir uma nova especificação de certificação para alterações e reparações normalizadas com base na circular consultiva (AC)43-13 da FAA. A EFLEVA insta novamente a Agência a introduzir esta especificação de certificação com celeridade, porque contribuirá para reduzir/eliminar os custos de aprovação das alterações e reparações.

Resposta: A Agência agradece o apoio manifestado pelo autor das observações e propôs as várias tarefas de acompanhamento (por exemplo, MDM.032, alínea d), e BR.010) em conformidade com o plano de regulamentação publicado. Estamos a analisar formas de acelerar estas tarefas na medida do possível.

(6) European Sailplane Manufacturers (Fabricantes Europeus de Planadores)

A European Sailplane Manufacturers manifesta a sua decepção com a actual alteração proposta em resultado da tarefa MDM.032, que demorou muito e não alcança o objectivo final de que a aviação geral carece tão desesperadamente.

Reitera-se a necessidade de alterar a regulamentação das taxas e encargos da aviação geral, porque a actual regulamentação é prejudicial para a actividade.

Prova de capacidade para projecto. A presente proposta não altera as actuais opções relativamente ao programa de certificação, procedimentos alternativos para a DOA (*Alternative Procedure for Design Organization Approval - APDOA*) e a DOA total e, por conseguinte, não traz vantagens para o sector. Porque se continua a considerar que uma DOA total não é financeiramente acessível, propõe-se a concessão de algumas prerrogativas à APDOA que constituam um incentivo para começar por uma APDOA e, eventualmente, valorizar posteriormente para uma DOA total.

Resposta: A Agência reconhece que a actual implementação dos requisitos colocados às entidades de projecto pode ser demasiado exigente para uma entidade da aviação geral. Por conseguinte, a Agência propõe no CRD 2008-07 o desenvolvimento de Meios de Conformidade Aceitáveis (*Acceptable Means of Compliance - AMC*) para a DOA que facilitem a demonstração da conformidade. Tal teria a vantagem de disponibilizar prerrogativas totais para a entidade de projecto certificada.

Alterações e reparações normalizadas. Concorde-se com a introdução de alterações e reparações normalizadas, embora não se compreenda plenamente a necessidade de uma nova

especificação de certificação. A introdução deverá ser pragmática e urgente. A European Sailplane Manufacturers disponibiliza-se para apoiar esse trabalho.

Resposta: A Agência propõe a introdução de uma nova especificação de certificação que abrangerá normas e reparações normalizadas e utilizará dados da circular consultiva AC 43-13 da FAA. O estatuto legal, contudo, não será o da circular consultiva da FAA, porque a especificação de certificação conterá reparações e alterações pormenorizadas que não exigem um processo de aprovação. O processo de desenvolvimento e emissão desta especificação de certificação poderá parecer burocrático, mas permitirá à Agência publicar projectos aprovados no âmbito da sua competência que podem ser implementados sem a necessidade de uma aprovação para cada alteração ou reparação normalizada individual. Acredita-se que este processo facilitará a implementação.

Alterações à especificação de certificação para aeronaves desportivas ligeiras (CS-LSA).

Apoia-se a introdução de uma especificação de certificação com base nas normas ASTM para as aeronaves LSA. Este novo código deverá ser claramente aplicável a estas aeronaves e não criar ambiguidade relativamente à aplicabilidade de outros códigos de aeronavegabilidade existentes como a CS-VLA ou a CA-22.

Resposta: A CS-LSA é aplicável apenas a aeronaves, pelo que não se aplica a planadores. As aeronaves LSA são, por natureza, aeronaves motorizadas que, eventualmente, poderão possuir boas características planadoras, mas que não foram projectadas para esse fim.

Entidades competentes. Uma queixa fundamental e importante dos fabricantes de planadores é a falta de pessoal da EASA e das autoridades aeronáuticas nacionais com um conhecimento profundo da aviação de pequeno porte.

Muitas vezes, os problemas dos fabricantes da nossa comunidade não têm origem numa regulamentação incorrecta mas na aplicação incorrecta dos regulamentos. As entidades competentes são encaradas como uma solução possível para esta ausência de uma postura e conhecimentos específicos relativamente à aviação de pequeno porte. As entidades competentes deverão preencher os seguintes requisitos:

- a entidade deve possuir experiência/antecedentes na aviação de pequeno porte;
- se necessário, a língua deve ser a língua-mãe do requerente;
- é necessário reverter a tendência para o aumento de processos administrativos e da burocracia em geral;
- é preciso evitar a separação das tarefas e certificações;
- o ideal será a entidade poder supervisionar todos os produtos e entidades dentro da mesma empresa;
- se possível, o requerente deve ter o direito de escolher o local de realização destas tarefas;
- e, por último, mas não menos importante: devem ser financeiramente acessíveis, em comparação com os preços típicos dos produtos.

Resposta: Reconhecemos a incerteza em relação ao processo das entidades competentes para a Agência, pelo que propomos os meios aceitáveis de conformidade simplificados para a actual estrutura regulamentar da DOA como solução de curto prazo. Como referido anteriormente, os requisitos são semelhantes ao raciocínio desenvolvido na NPA e destacam as potenciais vantagens do recurso a entidades competentes.

Peças sem um formulário 1. O acolhimento favorável da flexibilidade adicional conferida por este conceito dependerá fortemente do que constar nos meios aceitáveis de conformidade sobre a forma como será feita a demonstração da conformidade dos dados aprovados. A European Sailplane Manufacturers disponibiliza-se para apoiar o desenvolvimento destes meios aceitáveis de conformidade.

Resposta: A Agência agradece a oferta de apoio.

Um planador não é uma aeronave. Os fabricantes de planadores entendem que o presente parecer deve incluir uma explicação de que um planador não é uma aeronave e que, por conseguinte, não pode ser uma "aeronave a motor complexa", em vez de se alterar a definição no Regulamento de Base.

Resposta: Nós entendemos a possibilidade desta interpretação para planadores com propulsão a jacto e iremos ponderar uma clarificação através dos Meios Aceitáveis de Conformidade relativos à parte 21 (ver tarefa MDM.032, alínea d).

Certificado-tipo de aeronave sem um certificado-tipo de motor e/ou hélice. Apoia-se a opção por um certificado-tipo restrito; deverá manter-se a possibilidade, no entanto, de um certificado-tipo para planadores com motores e hélices não certificados. Esta possibilidade promoveria o desenvolvimento de propulsões mais eficientes e com menor poluição sonora.

Resposta: Esta sugestão será apreciada no âmbito da tarefa BR.010.

(7) FAA

A FAA analisou o CRD e não envia observações.

Resposta: Tomado conhecimento.

(8) Fédération Française de Vol à Voile (FFVV)

Peças sem um formulário 1. A possibilidade conferida às aeronaves ELA1 deveria ser alargada aos planadores propriedade dos clubes e não apenas aos seus proprietários.

Resposta: Uma interpretação semelhante à utilizada na parte M pode ser introduzida nos meios aceitáveis de conformidade.

Entidades competentes. A FFVV tenciona tornar-se uma entidade competente para planadores com um âmbito específico, quando essa possibilidade for uma realidade. A FFVV tem preocupações e ideias específicas sobre a implementação destinadas a reforçar a segurança e a reduzir a burocracia.

Resposta: Reconhecemos a incerteza em relação ao processo das entidades competentes para a Agência, pelo que propomos os meios aceitáveis de conformidade simplificados para a actual estrutura regulamentar da DOA como solução de curto prazo.

(9) Office fédéral de l'Aviation Civile (OFAC), Suíça

Entidades competentes. São necessárias orientações abrangentes e inequívocas sobre as competências exigidas para executar as tarefas de certificação. A qualificação e as responsabilidades da "função da confirmação da conformidade" (equivalente à função de engenheiro de verificação da conformidade, ou *Compliance Verification Engineer* - CVE) devem ser definidas nos meios aceitáveis de conformidade/materiais de orientação.

Resposta: Reconhecemos a incerteza em relação ao processo das entidades competentes para a Agência, pelo que propomos os meios aceitáveis de conformidade simplificados para a actual estrutura regulamentar da DOA como solução de curto prazo.

Alterações à especificação de certificação para aeronaves desportivas ligeiras (CS-LSA).

Embora desconhecendo o conteúdo exacto da CS-LSA, a OFAC apresenta observações pormenorizadas sobre as normas ASTM referidas na NPA, que são reproduzidas em maior detalhe nesta reacção.

Resposta: A CS-LSA foi elaborada com base na norma ASTM aplicável e completada com requisitos e com os meios aceitáveis de conformidade que ajudam a demonstrar a conformidade. A CS-LSA está integrada no CRS 2008-07, parte II.

A OFC tece as seguintes observações sobre o texto resultante da parte 21:

21A.14

a) O texto actual na parte 21, ponto 21A.14, alínea b), é "... uma hélice de passo fixo ou ajustável".

O texto suprimido no CRD é "uma hélice de passo fixo ou variável".

O novo texto no CRD é "uma hélice de passo fixo ou variável".

O texto do CRD deve ser coerente com o actual texto da parte 21.

Resposta: Aceite. A alteração da parte 21 introduzida pela Regulamento 1194/2009 não tinha sido incorporada no CRD.

b) No ponto 21A.14, as alíneas b) e c) especificam a aplicabilidade a uma aeronave com uma MTOM igual ou inferior a 2 000 kg/1 200 kg não classificada como "aeronave a motor complexa". No entanto, e nos termos do artigo 3.º, alínea j), do Regulamento de Base, as aeronaves com uma MTOM inferior a 2 000 kg/1 200 kg qualificam-se automaticamente como aeronaves a motor não complexas. Propõe-se a supressão do texto "não classificada como aeronave a motor complexa" do ponto 21A.14, alíneas b) e c).

Resposta: Deve manter-se a referência a uma aeronave a motor complexa, uma vez que basta a propulsão a jacto para qualificar uma aeronave como "complexa".

c) O ponto 21A.14, alínea c), inclui:

7. um motor de pistão;

9. uma hélice.

Isto representa uma simplificação significativa do actual requisito, pois afigura-se que a prova de capacidade para a certificação destes produtos ficaria limitada à aprovação de um programa de certificação, independentemente de, por exemplo, a potência do motor ou do tipo de hélice da estrutura (afigura-se que um motor de pistão poderá ser certificado ao abrigo do disposto no ponto 21A.14, alínea c), e instalado numa aeronave com uma MTOM > 1 200 kg). Consideramos que estas propostas não são adequadas e que se deveria limitar a aplicabilidade do ponto 21A.14, alínea c), subalíneas 7 e 9.

Resposta: Aceite.

21A.307, alíneas b) e c)

a) No ponto 21A.307, as alíneas b) e c) parecem contradizer-se: o texto deve ser alterado ou clarificado.

b) O texto proposto especifica que o requisito é limitado a situações "sob a responsabilidade do proprietário da aeronave, quando instaladas na sua aeronave". Ora esta afirmação suscita várias questões.

Esta situação impõe limitações a quem fica autorizado a pilotar a aeronave?

Qual seria o requisito aplicável a uma aeronave com uma MTOM igual ou inferior a 1 200 kg numa escola de voo? o ponto 21A.307, alínea a)?

Se assim for, considera-se inadequado, porque a ideia seria ter meios de declarar que um determinado elemento "foi produzido em conformidade com os dados de projecto aprovados e que se encontra em condições de funcionamento seguro" sem impor os pré-requisitos burocráticos necessários para a emissão de um formulário 1 da EASA.

O ponto 21A.307, alínea c), tal como proposto, permitiria que quaisquer peças (incluindo peças e equipamentos com vida útil limitada, peças da estrutura primária e peças dos comandos de voo) fossem "produzidas em conformidade com os dados de projecto aprovados sob a responsabilidade do proprietário da aeronave, quando instaladas na sua aeronave". Embora se compreenda a intenção que preside a este requisito, consideramos que a sua forma excede o propósito inicial de facultar um determinado nível de simplificação. A abordagem proposta é considerada desproporcionada, uma vez que ou se aplica o ponto 21A.307, alínea a) (que define para alguns casos um requisito excessivamente rigoroso), ou o ponto 21A.307, alínea c), que permite um nível de conformidade muito baixo com base na proposta da "responsabilidade do proprietário". Arriscamo-nos a ter um sistema juridicamente correcto (responsabilidade cometida ao proprietário) mas questionável do ponto de vista da segurança: neste contexto, a eficácia das avaliações da aeronavegabilidade para efeitos de conformidade é questionável uma vez que, por exemplo, a avaliação pode ser realizada algum tempo depois da instalação das peças e o âmbito da verificação durante esta análise é limitado.

Propõe-se o seguinte:

— definir uma simplificação do ponto 21A.307, alínea a), que não se limite às peças "produzidas em conformidade com os dados de projecto aprovados sob a responsabilidade do proprietário da aeronave, quando instaladas na sua aeronave";

— no caso de peças e equipamentos com vida útil limitada, peças da estrutura primária e peças de comandos de voo "produzidos em conformidade com os dados de projecto aprovados sob a responsabilidade do proprietário da aeronave, quando instalados na sua aeronave", a Agência/Entidade Competente deve estar envolvida na sua conformidade. Propõe-se neste contexto que se adopte a definição fornecida pela FAA na sua circular consultiva AC 20-62 de peça produzida pelo proprietário/operador.

Um proprietário/operador é considerado produtor de uma peça se o proprietário tiver participado no controlo do projecto, fabrico ou qualidade da peça. A participação no projecto da peça pode incluir a supervisão do fabrico da peça ou a disponibilização ao fabricante dos: dados de projecto, materiais para a construção da peça, processos de fabrico, métodos de montagem ou procedimentos de controlo de qualidade.

— No caso de equipamentos de pilotagem ao abrigo das regras de voo por instrumentos (*Instrument Flight Rules - IFR*), cuja função possa ser classificada como crítica (condições de falha perigosa ou catastrófica), deverá aplicar-se o mesmo princípio utilizado para as peças e equipamentos com vida útil limitada, peças da estrutura primária e peças dos comandos de voo.

— Deve tirar-se partido das certificações de entidade de produção/manutenção, desde que o fabricante disponha de um sistema de garantia da qualidade (ver, também, 21A.439). Poderão ser também concedidas medidas de flexibilização para a produção de quantidades limitadas, desde que os dados aprovados sejam utilizados no fabrico e que se possa comprovar a conformidade de forma aceitável para a Agência/Entidade Competente, que deve ser informada do processo de

produção para poder determinar um nível de envolvimento adequado (por exemplo, necessidade de inspecções de conformidade).

— O ponto 21A.307 deve tomar em consideração possíveis medidas de simplificação aplicáveis a aeronaves "órfãs" (ver observação adicional no fim deste documento).

Resposta: O ponto 21A.307 foi reformulado para demonstrar de uma forma mais clara o seu propósito. Não se aceita uma mudança de filosofia, nem a definição do proprietário como produtor da peça. Compete ao proprietário decidir se pretende considerar uma peça sem um formulário 1 da EASA elegível para instalação, desde que os critérios mencionados estejam satisfeitos. Também deve ser claro que tal só é possível quando as peças são identificadas e instaladas pelos proprietários das aeronaves.

No que diz respeito ao ponto relativo ao equipamento IFR, será apreciada uma referência a equipamentos exigidos por sistemas operacionais e por sistemas de gestão de tráfego aéreo no âmbito da tarefa de regulamentação 21.026 intitulada "Novas categorias de peças que não exigem um formulário 1", que arrancará no início de 2011.

Alterações normalizadas

Recomenda-se que também sejam tomados em consideração os materiais de orientação constantes da circular consultiva "AC-23-27" da FAA, intitulada "Substituição de peças e materiais para aeronaves clássicas", especialmente úteis para aeronaves "órfãs".

Resposta: As aeronaves clássicas ou históricas não são da competência da EASA. As aeronaves "órfãs" não são um tema da NPA em apreço.

O CRD indica que "As alterações e reparações normalizadas da especificação de certificação são na realidade dados aprovados que uma entidade de manutenção pode utilizar em consonância com a parte M". Por que motivo se limita a utilização de reparações normalizadas a "uma entidade de manutenção"? O objectivo deveria ser definir um conjunto de tarefas seleccionadas que também possam ser executadas pelos proprietários/pilotos.

Resposta: Concordamos que esta formulação era demasiado restrita. Os requisitos da parte M e da parte 145 foram verificados e alterados (ver projecto de alteração do Regulamento nº 2042/2003 associado ao presente parecer) quando necessário, para demonstrar que estes também são dados aprovados que podem ser utilizados em consonância com os requisitos da parte M ou da parte 145.

Manual de Voo da Aeronave (AFM)/Suplementos ao Manual de Voo da Aeronave (AFMS) e Instruções de Aeronavegabilidade Permanente (ICA)

Considera-se necessário dispor de meios aceitáveis de conformidade/materiais de orientação para garantir um padrão mínimo para a emissão inicial e subsequentes reavaliações. Também devem ser fornecidas orientações relativamente à classificação das alterações ao AFM, destinadas em particular aos requerentes que optem por demonstrar conformidade com o ponto 21A.14, alíneas b) e c). Devem ainda ser fornecidas orientações relativamente ao ponto 21A.381, alínea c), subalíneas iv) e v).

Resposta: As ICA são objecto de uma tarefa específica em curso (MDM.056). Note-se que o parecer 01/2010 introduziu para todas as DOA a possibilidade de aprovar determinadas alterações ao AFM. Os materiais de orientação para classificação de alterações ao AFM serão publicados com uma decisão resultante da NPA 16-2006.

21A.367, alínea a)

É necessário material de orientação para definir com clareza o que deve ser considerado uma alteração significativa.

Resposta: A Agência decidiu retirar a proposta da subparte L, pelo que a observação deixou de ser relevante.

21A.377, alínea c), subalínea ii)

A duração do tempo concedido para uma acção correctiva não coincide com o Regulamento (CE) n.º 1194/2009 da Comissão, de 30 de Novembro de 2009.

Resposta: A Agência decidiu retirar a proposta da subparte L, pelo que a observação deixou de ser relevante.

21A.381, alínea d)

Este requisito é necessário? Não está já abrangido pelos requisitos exigidos à transferência de certificados-tipo/certificados-tipo suplementares?

Resposta: A Agência decidiu retirar a proposta da subparte L, pelo que a observação deixou de ser relevante.

21A.439 e 21A.441

Devem ser definidas medidas de simplificação para as peças produzidas pelo proprietário, pelo menos para os casos considerados alterações normalizadas.

Resposta: Não aceite. A produção de peças e a certificação de peças não são processos associados. As peças susceptíveis de serem aceites sem um formulário 1 da EASA, em conformidade com o ponto 21A.307, alínea b), ou as peças inerentes a uma alteração ou reparação normalizada, não podem, por definição, ser produzidas pelo proprietário. Os requisitos em vigor, indicados na parte M e na parte 145, mantêm-se aplicáveis.

Aeronaves "órfãs".

Embora inicialmente a NPA não previsse abranger as questões relacionadas com as aeronaves "órfãs", recomenda-se que se tire partido desta actividade de regulamentação para definir orientações específicas para este tipo de aeronaves. Algumas questões poderiam ser abordadas, designadamente:

— orientações para identificar a substituição de peças e materiais (ref. à circular consultiva AC 23-27 da FAA, intitulada "Substituição de peças e materiais para aeronaves clássicas");

Se a instalação (e, se aplicável, o fabrico) for concluída de forma coerente com uma aprovação prévia, essas aprovações podem ser utilizadas como base para a aprovação numa aeronave similar. Neste caso, no entanto, o requerente deve ter todos os dados de aprovações prévias, incluindo eventuais instruções de aeronavegabilidade permanente, ou desenvolver dados em falta com o apoio de uma entidade reconhecida (por exemplo, uma entidade competente, DOA/ADOA, etc.) Em alternativa, a Agência/Entidade competente avaliará a competência do requerente, aquilatando se o requerente possui conhecimentos sólidos sobre os princípios do projecto incorporados no tipo de aeronave que está a ser modificado ou reparado.

— Em primeiro lugar, é difícil encontrar peças sobresselentes em conformidade com o certificado-tipo (pequenas quantidades, tempo de espera longo, questões de obsolescência, etc.), quanto mais peças com um formulário 1. São necessárias orientações relativas à instalação de peças antigas ou usadas (peças reconstruídas, revistas ou certificadas de novo). Deve considerar-se a eventualidade de peças do certificado-tipo estarem obsoletas e de poderem estar disponíveis outras peças tecnologicamente mais avançadas e fiáveis.

Resposta: A Agência agradece a proposta ao autor das observações, mas considera que este tema não se enquadra no âmbito da presente tarefa.

(10) Um particular apresentou as seguintes observações:

21A.14, alíneas b) e c)

É questionado se os planadores até 2 000 kg deveriam ser considerados no ponto 21A.14, alínea b). É manifestada preocupação sobre a implementação da opção do programa de certificação no ponto 21A.14, alínea c). É expresso um apoio veemente a meios aceitáveis de conformidade para a demonstração da conformidade das aeronaves ELA com a certificação total DOA.

Resposta: Ver resposta a CAA-NL (ponto 21A.98) relativa a planadores até 2 000 kg. O programa de certificação foi entretanto introduzido pelo parecer 01/2010 como um requisito fundamental para a certificação (ver ponto 21A.20): o ponto 21A-20, alínea b) considera-o claramente como um documento de trabalho ao longo de todo o processo de certificação. No caso específico das aeronaves mencionadas no ponto 21A.14, alínea c), o programa de certificação deve ainda ser aprovado pela Agência. A Agência agradece ao autor das observações o apoio concedido aos meios aceitáveis de conformidade para a DOA.

Alterações e reparações normalizadas. Não podem ser apresentadas observações, porque esta especificação de certificação ainda não foi disponibilizada.

Resposta: O parecer introduz o princípio. A especificação de certificação será submetida a consulta com a tarefa MDM.048.

21A.112B Prova de capacidade. É manifestada preocupação sobre a implementação da opção do programa de certificação no ponto 21A.112B.

Resposta: O programa de certificação foi entretanto introduzido pelo parecer 01/2010 como um requisito fundamental para a certificação (ver ponto 21A.20): o ponto 21A-20, alínea b) considera-o claramente como um documento de trabalho ao longo de todo o processo de certificação. No caso específico das aeronaves mencionadas no ponto 21A.14, alínea c), o programa de certificação tem ainda que ser aprovado pela Agência.

21A.307 Certificação de aptidão de peças e equipamentos para fins de instalação. A alínea c) parece eliminar as limitações definidas pela alínea b). Não se apoiam requisitos colocados às peças críticas diferentes para as aeronaves ELA1 e para as aeronaves ELA2.

Resposta: O ponto 21A.307 foi reformulado e o ponto 21A.307, alínea c), do CRD estava incorrecto.

Como observação geral, é ainda questionado quantos proprietários de aeronaves conseguem assumir a responsabilidade da conformidade de uma peça ou equipamento com um projecto aprovado e qual é a vantagem de o fazer se a peça estiver disponível no mercado.

Onde estará então a simplificação?

O autor das observações crê ainda que existe a possibilidade de limitar a questão dos formulários 1 sem reduzir o nível de segurança. Segundo ele, e considerando o elevado número de peças não críticas que existe nas aeronaves ELA1 e ELA2, seria suficiente que elas tivessem um simples certificado de conformidade emitido pelo fabricante (com DOA, mas também com AP-DOA).

Aconselha a EASA, se a Agência desejar considerar o problema das peças produzidas pelo proprietário como um problema relacionado principalmente com as aeronaves antigas e "órfãs", para as quais é difícil encontrar peças de substituição, a fazer referência aos actuais requisitos da FAA (regulamentação da aviação federal FAR 21.303, alínea a), subalínea ii), etc.)

Resposta: Acredita-se que muitos proprietários conseguirão assumir esta "responsabilidade". Um exemplo são as peças mencionadas na reacção, produzidas para uma aeronave pelo fornecedor original, que não possui uma POA com uma declaração de conformidade. Estas peças não seriam certificadas com um formulário 1 da EASA, embora sejam construídas em conformidade com os dados de projecto aprovados. Com a alteração proposta para o ponto 21A.307, será considerado que a instalação, com determinadas restrições ao seu âmbito, não afectará a segurança.

SUBPARTE L – Certificação combinada de entidades responsáveis pelo projecto e pela produção de aeronaves definidas no ponto 21A.14, alíneas b) e c)

O número relevante da parte 21, subpartes G e J, foi copiado para a subparte L, sem alterações técnicas significativas.

Alguns parágrafos "administrativos" com a explicação do número 5 do CRD poderiam ter sido suficientes, evitando incerteza nas futuras alterações sobre o tema.

Mesmo com um certificado único, a DOA e a POA são assuntos diferentes. A mistura de requisitos não facilita a tarefa.

Resposta: A Agência concorda que a subparte L proposta não introduz diferenças significativas nos requisitos individuais da DOA e da POA. No Regulamento de Base, artigo 20.º, alínea b), subalínea ii, já existe a possibilidade de transferir a responsabilidade pela POA para a Agência. Concluiu-se, por conseguinte, que a subparte L não confere vantagens suficientes e complica excessivamente as regras, como foi afirmado nesta reacção, pelo que a Agência decidiu retirar a proposta de uma subparte L.

21A.432B Prova de capacidade. Na alínea b), os procedimentos "que definam as práticas, recursos e conjunto de actividades de projecto necessários para satisfazer os requisitos da presente subparte" devem ser obtidos por autorização da Agência.

Na alínea c), os procedimentos "que definam as práticas, recursos e conjunto de actividades de projecto necessários para satisfazer os requisitos da presente subparte..." devem ser obtidos por aprovação de um programa de certificação.

É difícil compreender a diferença de procedimentos necessários para obter o mesmo resultado e como este poderá ser alcançado por um mero programa de certificação.

Resposta: Na alínea b) faz-se referência a uma APDOA (os procedimentos não são específicos para a reparação em apreço), ao passo que na alínea c) se faz referência à aprovação de um programa de certificação específico para a reparação em apreço.

21A.112B Prova de capacidade

Tecem-se as mesmas observações básicas que relativamente ao ponto 21A.14, alínea c).

Resposta: O programa de certificação foi entretanto introduzido pelo parecer 01/2010 como um requisito fundamental para a certificação (ver ponto 21A.20): o ponto 21A-20, alínea b) considera-o claramente como um documento de trabalho ao longo de todo o processo de certificação. No caso específico das aeronaves mencionadas no ponto 21A.14, alínea c), o programa de certificação deve ainda ser aprovado pela Agência.

21A.710 Aprovação das condições de voo

A emissão de uma licença de voo também pode dizer respeito a aeronaves para as quais não foi demonstrada conformidade com as regulamentações e a um requerente cuja competência possa ser incerta.

Está a Agência realmente disposta a aceitar não verificar a segurança das condições de voo também nestes casos?

Resposta: A Agência decidiu retirar a proposta da subparte L, pelo que a observação deixou de ser relevante.

(11 e 12) A Associação de aeronaves ligeiras (AAL) da República Checa e a Light Aircraft Manufacturers Association Europe (LAMA EUROPE) expressaram reacções semelhantes, O texto foi alterado para evitar duplicações, quando possível.

Primeira página - publicação incompleta e muito atrasada deste CRD.

A AAL e a LAMA não estão muito satisfeitas com a forma como a EASA tratou esta NPA tão importante.

O CRD foi publicado DOIS ANOS após a conclusão do período de observações da NPA 2008-07 original!!! Também não concordam que o CRD tenha sido publicado durante o período de férias, especialmente quando foi publicado tão tardiamente. Esta publicação tão tardia levou a que toda a gente praticamente esquecesse entretanto qual era o tema.

O tempo corre. O primeiro ToR da MDM.032 foi elaborado em 2005. Agora que se está a chegar ao fim de 2010, perguntam-se quais são os resultados concretos. Embora a EASA tenha recebido 843 observações, consideram que o facto não justifica a demora na elaboração deste CRD.

O facto de o CRD estar dividido em duas partes e apenas a parte I ter sido publicada antes de expirar o prazo não é aceitável. Perguntam-se como se espera que comentem uma proposta tão importante sem ter a possibilidade de conhecer a segunda parte.

Consideram que a segunda parte deste CRD deve ser publicada imediatamente e que o prazo para as observações sobre a parte I deve ser alargado em conformidade.

Resposta: A publicação de um CRD em duas partes não é a prática habitual da Agência. Teve, no entanto, a vantagem de ajudar a recuperar algum atraso. Houve um cuidado especial em fornecer no CRD, parte I, uma descrição exacta das principais observações recebidas e em adicionar o projecto de parecer resultante da nossa análise da totalidade das observações. Por conseguinte, a parte I é uma base válida para obter reacções ao parecer e é, provavelmente, um documento mais fácil de ler que as 500 páginas do CRD, parte II.

A parte II foi publicada e contém o projecto da CS-LSA que será adoptado pela Agência no início de 2011.

A Agência reconhece que demorou muito tempo a registar progressos nesta matéria, que se deve sobretudo a problemas com recursos, mas aproveitámos o atraso para preparar a tarefa BR.010 (lançamento de um estudo sobre as lições retiradas para o processo ELA1 mediante a análise das regulamentações nacionais em matéria de ultraleves), para reforçar a cooperação com a FAA neste domínio e para recolher informações adicionais sobre a experiência dos Estados Unidos com a regulamentação das aeronaves desportivas ligeiras. A Agência salienta que o atraso não significa de modo algum que não esteja ciente da importância e da prioridade da aviação geral, como demonstrou com as medidas de simplificação introduzidas na parte M, com o parecer sobre a licença da secção L e com o parecer sobre o licenciamento das tripulações de voo (Flight Crew Licensing – FCL), incluindo uma licença para pilotos de aeronaves ligeiras (Light Aircraft Pilot License - LAPL).

Página 4, alínea a) Observações gerais (LAMA EUROPE)

A BASE DE QUALQUER INDÚSTRIA DE AVIAÇÃO DE SUCESSO É A AVIAÇÃO DE PEQUENO PORTE (DE RECREIO)

Todos os pilotos começam por voar com uma aeronave de pequeno porte, não com um Airbus, um Boeing ou um Eurofighter. Um conjunto de 600 000 pilotos recreativos (de acordo com a Europe Air Sports), incluindo pára-quedistas, pilotos de asas-delta, ultraleves, planadores, balões de ar quente e aeronaves a motor, proporciona a vantagem de uma ampla base de clientes da indústria da aviação europeia e norte-americana. Para compreender a aerodinâmica, a mecânica de voo, a mecânica, a economia e o impacto ambiental de uma aeronave é necessário ter experiência, e a experiência adquire-se na aviação recreativa de pequeno porte. Para se entusiasmar e querer ter uma profissão na aviação é necessário ter contacto com a aviação e adquirir experiência. Para poder projectar uma aeronave comercial de grande porte é necessário saber por experiência própria a realidade que lhe está subjacente e que elementos devem ser considerados.

O problema foi reconhecido nos EUA há muitos anos. Verificou-se que era extremamente difícil obter trabalhadores devidamente qualificados e em número suficiente para a indústria da aviação de grande porte. Reconheceu-se que a estagnação no crescimento da aviação de pequeno porte (número de aeronaves e de pilotos) era um resultado directo dos custos cada vez mais elevados de aquisição e operação de uma aeronave de pequeno porte.

Para contrariar essa tendência, em 2004 os Estados Unidos lançaram o programa LSA (aeronaves desportivas ligeiras) com o objectivo claro de reduzir significativamente os custos iniciais dos voos privados e recreativos. Definiu-se para o efeito uma categoria de aeronaves não complexas que permite o registo de uma aeronave com base numa auto-declaração do fabricante sustentada por uma norma aceite pela indústria (norma ASTM). O sistema permite que as pessoas voem com requisitos formativos e médicos razoavelmente reduzidos.

Estas medidas visavam reverter o decréscimo de pilotos e manter a base da indústria da aviação. Cinco anos após o anúncio das novas regras, os resultados estão à vista e provam, sem sombra de dúvida, que o método adoptado estava absolutamente correcto. O número de aeronaves e de pilotos aumentou imediatamente e, com ele, o conjunto de recursos disponíveis para as companhias de aviação de grande porte.

O modelo dos Estados Unidos foi copiado em muitos países, por vezes com pequenas variações, dependendo das circunstâncias nacionais. Entre eles estão os dois países mais populosos da actualidade, a China e a Índia, que adoptaram programas semelhantes para criar uma base para a sua futura indústria da aviação.

Actualmente, empresas sediadas na Europa lideram claramente o mercado em todos os segmentos LSA.

Ironicamente, não existe um sistema semelhante que permita pilotar na Europa estas aeronaves construídas de acordo com as regulamentações LSA.

Com o anúncio da criação do processo ELA, muitos auguraram que seria o equivalente europeu do sistema norte-americano. O sistema ELA introduz, de facto, simplificações significativas para algumas categorias de aeronaves mas, em contrapartida, as aeronaves desportivas ligeiras de dois lugares são regulamentadas com um processo de projecto, fabrico e operação significativamente mais burocrático que o sistema LSA dos Estados Unidos.

Muitos acreditam que a resposta reside na criação de uma categoria específica para aeronaves com peso inferior a 600 kg e na adopção do sistema LSA de uma forma tão equivalente quanto for possível.

Resposta: O âmbito da MDM.032 é mais vasto que o sistema LSA, mas propõe simplificações à parte 21. A tarefa BR.010 definirá como tratar o subconjunto das aeronaves ELA1 para além das simplificações da parte 21.

Segundo a AAL, infelizmente este CRD mostra a abordagem errada da EASA à aviação desportiva e recreativa. A AAL acredita que não é possível tratar a aviação desportiva e recreativa da mesma forma que o transporte aéreo comercial.

Cada vez fica mais claro que a aviação desportiva e recreativa não vai ter aquilo que deseja e precisa, um sistema LSA simples.

Em seu entender, os actuais esforços regulamentares da EASA não estão a produzir os resultados considerados necessários para promover o desenvolvimento da aviação desportiva e recreativa. Considera que a LSA poderia tornar-se a categoria inicial da aviação. Sugere que, para satisfazer as necessidades dos seus membros, a EASA deveria criar uma categoria LSA autónoma, compatível na medida do possível com o sistema LSA norte-americano.

Esta opção poderia ter como consequência positiva um sistema LSA global, o seu objectivo de longa data.

Na reunião realizada por ocasião da AirVenture 2010, o administrador da FAA Randy Babbit afirmou que o desempenho de segurança da LSA é melhor do que o esperado. Segundo declara a AAL, esse dado prova que o conceito de LSA norte-americano, baseado numa auto-declaração, em conjunto com regulamentações de manutenção razoáveis, não cria um problema de segurança. Uma vez que 65% das aeronaves desportivas ligeiras especiais (*Special light-sport aircraft – SLSA*) norte-americanas provêm da Europa, a associação está convencida que o mesmo sistema pode ser utilizado na Europa.

O conceito de uma categoria LSA própria poderia funcionar. Por própria não se entende necessariamente à margem da EASA mas apenas que a categoria ocupará um lugar especial na hierarquia das regras da EASA.

Foi o que aconteceu nos Estados Unidos. A FAA ajudou a criar a categoria LSA dentro das regras da FAA, manteve a função de auditoria, mas não a regulamenta directamente.

A AAL da República Checa está ciente que essas medidas exigiriam a alteração do Regulamento de Base e está disposta a ajudar nos trabalhos de preparação dessa alteração.

Resposta: Agradece-se a oferta de apoio à EASA para a tarefa BR.010. As alterações propostas no âmbito da tarefa MDM.032, alínea e), que se enquadram nas regras da parte 21 de facto não alcançam o objectivo desejado pela AAL da República Checa. No entanto, a regra LSA da FAA é um subconjunto da regra da tarefa MDM.032, alínea e), e não se aplica aos pesos até 2 000 kg.

Página 4 Taxas e encargos da EASA

A AAL da República Checa e a LAMA EUROPE congratulam-se com a declaração de que a EASA chamou a atenção da Comissão... mas temem que seja demasiado tarde, porque até o actual nível de taxas e encargos representa um grande problema para as pequenas empresas. Os valores das taxas e encargos da EASA baseiam-se numa regulamentação que a obriga a ser autofinanciada pelas taxas e encargos que tem direito a calcular. Os encargos existentes já representam um ónus significativo para as pequenas empresas. Normalmente, estas empresas fabricam cerca de 10 a 150 aeronaves por ano, facturando um volume de negócios entre 1 e 30 milhões de euros, pelo que é praticamente impossível sobreviver com as actuais despesas e encargos.

A questão das despesas e encargos é um problema que se arrasta há anos e que deve ser decidido no plano político, ou seja, pela Comissão, com a maior celeridade possível.

Resposta: Tomado conhecimento.

Páginas 4 e 7 CS-23 Aeronaves ligeiras até 1 200kg MTOM

A AAL da República Checa e a LAMA EUROPE pensam que não é necessário criar este código. De facto, a CS-VLA poderia ser alargada a 4 pessoas e 1 200 kg MTOM. Consideram que a explicação para a necessidade do código "...a vasta maioria [das aeronaves]..." não é válida, porque o sistema ELA está a ser preparado para aeronaves novas, não para as existentes; de qualquer modo, existem tantos códigos aplicáveis na categoria de 1 200 kg MTOM que é desejável reduzir o seu número, não aumentá-lo!

Em vez disto seria mais útil que a EASA criasse um bom sistema LSA com base na norma ASTM; sabendo-se que a FAA está a ponderar criar um sistema baseado na norma ASTM para a regulamentação da aviação federal FAR-23, talvez este pudesse ser o caminho a seguir; em vez da criação da CS-23 Aeronaves ligeiras seria bom colaborar com a FAA no sistema ASTM com vista a obter normas de aviação mundiais.

Resposta: Neste momento crê-se que a regulamentação da aviação federal FAR parte 23, alteração 7, é uma norma comprovada e apropriada para aeronaves específicas. A mais longo prazo tencionamos analisar as diferentes normas em estreita cooperação com a FAA, que simultaneamente realizou um Estudo do Processo de Certificação (Certification process Study – CPS) sobre a parte 23.

Páginas 9 e 10 Entidades competentes

Alguns fabricantes de aeronaves desportivas ligeiras e ultraleves e a AAL da República Checa participaram no "Estudo da EASA sobre externalização de tarefas de certificação" (EASA study on outsourcing of certification tasks) realizado pela Steria Mummert Consulting.

Os resultados do estudo foram utilizados para este CRD?

Por que razão o estudo não foi publicado?

Resposta: A Agência agradece-vos, bem como aos outros membros do sector que participaram, os contributos dados para este estudo.

O estudo é um relatório interno utilizado pela Agência para obter um conhecimento mais profundo sobre as suas possibilidades de externalização. Como já foi referido, a Agência está a preparar uma actualização da decisão do Conselho de Administração sobre externalização. O relatório não foi publicado por estarem em curso estas discussões delicadas sobre o tema.

Esse estudo não foi utilizado para o presente CRD, porque este documento refere meramente o trabalho desenvolvido pela Agência para actualizar a política de externalização do Conselho de Administração.

Páginas 10-11 7. Peças que não necessitam de um formulário 1 da EASA

Sem a publicação das observações é impossível verificar esta proposta. A AAL da República Checa e a LAMA EUROPE não concordam com a solução proposta e sugerem que, pelo menos para as ELA1, não seja exigido o formulário 1.

Resposta: As observações recebidas resultaram numa proposta menos liberal para as ELA1 que facilita a discussão sobre a utilização comercial ou não comercial destas peças. A proposta fornece um compromisso aceitável, diferente da vossa proposta de limitar ainda mais os requisitos de um formulário 1 da EASA. A próxima fase, prevista pela tarefa BR.010, fornecerá opções para diferentes abordagens.

Página 11 Alterações na marcação das peças e rastreabilidade -

A AAL da República Checa e a LAMA EUROPE consideram que as alterações originais iam ao encontro dos esforços de redução do ónus imposto aos fabricantes, contrariamente ao que agora foi decidido.

Como não têm acesso às observações da parte II, não concordam com as alterações propostas nos pontos 21A.804 e 21A.805.

Resposta: O CRD parte II foi entretanto publicado e indica que a marcação das peças se deve manter por razões de rastreabilidade e de ligação aos dados de projecto aprovados.

Página 11 8. Alterações à CS-LSA

A AAL da República Checa e a LAMA EUROPE saúdam a criação de especificações de certificação para aeronaves desportivas ligeiras com base na norma ASTM F2245, mas infelizmente não podem comentar a questão, porque a CS-LSA será publicada na parte II, que ainda não se conhece.

Resposta: No CRD parte II será possível comentar a CS-LSA. Essas observações serão analisadas antes da publicação da CS-LSA no início de 2011.

Página 13, subalínea ix) Alterações e reparações normalizadas

A AAL da República Checa e a LAMA EUROPE saúdam este anúncio, embora temam que a elaboração de uma especificação de certificação dedicada, baseada na circular consultiva 43-13 1B e 2B da FAA, demore demasiado tempo.

Resposta: A Agência agradece o apoio das duas associações. A tarefa MDM.048 está agendada para arrancar em 2011 e terminar no segundo trimestre de 2013. Estudaremos formas de acelerar estas tarefas na medida do possível.

Páginas 13 e 14 10. Harmonização com a FAA

A AAL da República Checa e a LAMA EUROPE ficaram satisfeitas com esta declaração e consideram que a melhor ideia para as LSA seria criar um sistema LSA global com as normas técnicas mundiais comuns baseadas nas normas ASTM.

Resposta: A Agência agradece o apoio das duas associações relativamente à declaração da EASA em que anuncia a sua intenção de proceder a uma harmonização a longo prazo com a FAA (e outras autoridades) no domínio das LSA, mediante o estabelecimento de uma cooperação estreita com a FAA no âmbito do seguimento dado ao seu estudo sobre o processo de certificação da parte FAR-23 e do processo ASTM.

(13) Associação de aeronaves ligeiras (AAL) do Reino Unido

Nota explicativa III. (p. 2)

Uma vez que a parte II deste CRD ainda não foi publicada, o quadro está incompleto e não é possível fornecer uma resposta completa.

Resposta: A publicação de um CRD em duas partes não é a prática habitual da Agência. Teve, no entanto, a vantagem de ajudar a recuperar algum atraso. Houve um cuidado especial em fornecer no CRD, parte I, uma descrição exacta das principais observações recebidas e em aditar o projecto de parecer resultante da nossa análise da totalidade das observações. Por conseguinte, a parte I é uma base válida para obter reacções ao parecer e é, provavelmente, um documento mais fácil de ler que as 500 páginas do CRD parte II.

Secção a) 2) (p. 5)

A AAL apoia genericamente a proposta de introduzir uma nova consulta para modificar o Regulamento de Base, mas preconiza que a consulta deve ser iniciada muito rapidamente, porque a ANPA 14-2006 foi emitida há quatro anos e teve como resposta uma alteração do Regulamento de Base. Para promover a inovação tão necessária no sector, a EASA deve agir com celeridade e criar um ambiente que permita aos autores dos projectos e aos fabricantes de aeronaves ultraleves actuar sem as restrições financeiras e de recursos inerentes aos actuais sistemas DOA/POA, para além de vantagens económicas e operacionais adequadas para o consumidor final.

Secção b) (p. 6+)

A AAL apoia genericamente as alterações introduzidas face à NPA 2008-07 e reitera que o sector carece urgentemente da concretização destas propostas. As novas CS-LSA, CS-23 Aeronaves ligeiras e CS "Alterações e reparações normalizadas", bem como as CS-VLA e CS-22 revistas, devem ser publicadas com urgência (o mais tardar até à data de publicação das alterações à parte 21).

Resposta: A Agência agradece o apoio manifestado pelo autor das observações e propõe-se prosseguir com as várias tarefas de seguimento (por exemplo, a MDM.032, alínea d), e a BR.010) em conformidade com o plano de regulamentação publicado. Estamos a analisar formas de acelerar estas tarefas na medida do possível. A primeira norma, CS-LSA, será publicada já no início de 2011. Outras "normas" estão a ser aplicadas através de condições especiais.

Secção a) 6) (p. 9) (Entidades competentes)

Seria desejável uma publicitação maior dos "concursos" sobre este tema. A prática de postar os concursos no sítio Web da Agência sem anúncio prévio não traz vantagens. Talvez fosse possível um serviço de assinatura de correio electrónico, permitindo o envio de uma mensagem a todos os assinantes sempre que é publicada a abertura de um concurso público.

Resposta: A abertura de concursos públicos é publicada pelo serviço de publicações do Jornal Oficial da UE e os concursos públicos, uma vez publicados, são inseridos na [página de aprovisionamentos da EASA](#). Não é possível assinar uma notificação de correio electrónico da página Web da EASA.

É possível, contudo, assinar a Base de Dados Electrónica de Proponentes (TED), onde todos os concursos da União Europeia são publicados em todas as línguas comunitárias oficiais. As informações e instruções de acesso e notificação com base em perfis de pesquisa específicos podem ser consultadas em: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Generalidades

Vários pontos fazem referência ao ponto 21A.14, alíneas b) ou c), com a expressão "aeronaves definidas no ponto 21A.14, alíneas b) e c)". É correcto que esta redacção defina a categoria da aeronave e não implique que o projecto da aeronave tenha sido realmente certificado ao abrigo do ponto 21A.14, alíneas b) ou c)? A resposta a esta pergunta ajudará a compreender se as vantagens do novo sistema (por exemplo, a produção ao abrigo da subparte L, peças produzidas pelo proprietário) também são possíveis para tipos de aeronaves cujo projecto foi certificado antes desta alteração da regra ou ao abrigo de uma norma mais elevada de uma DOA total.

Resposta: A referência a "aeronaves definidas no ponto 21A-14, alíneas b) ou c)," nestes requisitos define uma categoria de produtos previstos nesse ponto. Aplicar-se-ia, por conseguinte, também a produtos já aprovados em conformidade com as regras em vigor. No parecer, a referência, quando aplicável, é agora substituída por ELA1 e por ELA2, para as quais se propõem

definições no presente parecer relativamente às alterações introduzidas no Regulamento 1702/2003.

21A.14, alíneas b) e c)

Este ponto também se refere a motores e hélices. Qual é a sua relação com a subparte L e com o ponto 21A.307, alíneas b) e c), se o projecto está incluído na aeronave ou se o projecto já tiver sido certificado por uma entidade de projecto em conformidade com a subparte J? É possível, por exemplo, produzir um motor para uma aeronave em conformidade com o ponto 21A.14, alíneas b) ou c), ao abrigo da subparte L? Podem peças para este motor ser produzidas também sob a responsabilidade do proprietário da aeronave?

Resposta: A Agência decidiu retirar a proposta da subparte L, pelo que parte da observação deixou de ser relevante.

No que diz respeito à certificação de aptidão de peças sem um formulário 1 da EASA, pretende-se efectivamente permitir a instalação destas peças quando elas estão conformes com o projecto aprovado. As peças para motores de automóvel, por exemplo, que forem aprovadas com a aeronave podem ser instaladas sob a responsabilidade do proprietário da aeronave.

21A.377, alíneas b) e c)

Na secção B-Material para a subparte C, o nível de constatação 3 foi recentemente suprimido. Agora, aparece novamente neste ponto.

Resposta: A Agência decidiu retirar a proposta da subparte L, pelo que a observação deixou de ser relevante.

21A.353, alínea b)

Uma Entidade Combinada de Projecto e de Produção ao abrigo da subparte L não teria a possibilidade de assinar um acordo DO-PO com uma entidade de projecto diferente em aditamento ao seu âmbito inicial.

Resposta: A Agência decidiu retirar a proposta da subparte L, pelo que a observação deixou de ser relevante.

21A.383, alínea c)

A referência "ao abrigo do ponto 21A.307" foi suprimida no texto relevante da subparte G há alguns anos, porque não permitiria um formulário 1 da EASA de tipo "conformidade apenas"/"protótipo".

Resposta: A Agência decidiu retirar a proposta da subparte L, pelo que a observação deixou de ser relevante.

21A.385, alínea n)

A referência deveria ser alterada de "no exercício das prerrogativas enunciadas no ponto 21A.383, alínea f)" para "...21A.383, alínea e)".

Resposta: A Agência decidiu retirar a proposta da subparte L, pelo que a observação deixou de ser relevante.

21A.439 Produção de peças de substituição

Este ponto deveria também prever a possibilidade de peças produzidas sob a responsabilidade do proprietário da aeronave, pois caso contrário entra em conflito com o ponto 21A.307, alíneas b) e c).

Resposta: Não aceite. O ponto 21A.307 não visa alterar os requisitos de manutenção, que não são abrangidos pelo âmbito da presente tarefa de regulamentação.

Totalidade da subparte L

A Luftfahrt-Bundesamt não vê vantagens concretas na criação desta subparte L, designadamente:

- Como os pontos 21A.377, alínea b), e 21A.383, alínea c), já demonstram, existe um enorme risco de esta subparte diferir de forma não intencional dos requisitos relevantes da subparte J ou da subparte G. A subparte L, se for realmente necessária, deve abordar apenas a combinação da certificação de entidade de projecto e de entidade de produção, devendo os respectivos requisitos ser mantidos nas subpartes J e G.

- Onde residem as vantagens para a indústria? A redução de custos prevista poderá acabar por ser residual no longo prazo, porque os requisitos de fiscalização mantêm-se e é provável que ocorra uma separação entre o envolvimento da EASA (parte DO) e da autoridade aeronáutica nacional (parte PO) no processo de fiscalização.

Resposta: A Agência concorda que a subparte L proposta não introduz diferenças significativas nos requisitos individuais da DOA e da POA. No Regulamento de Base, artigo 20.º, alínea b), subalínea ii, já existe a possibilidade de transferir a responsabilidade pela POA para a Agência. Concluiu-se, por conseguinte, que a subparte L não confere vantagens suficientes e complica excessivamente as regras, como foi afirmado nesta reacção, pelo que a Agência decidiu retirar a proposta de uma subparte L.

(15) AAC do Reino Unido

Página 2, ponto n.º III, subponto 4), e ponto IV

Observações: A AAC aguarda com expectativa a parte II do documento de resposta às observações, altura em que serão fornecidas observações mais abrangentes sobre todas as propostas das partes I e II.

Seguem-se alguns exemplos da necessidade de compreender o CRD completo:

A declaração na página 4 de que "a NPA foi recebida com reacções contraditórias" deveria ser contextualizada com a indicação da observação e da resposta da EASA.

Resposta: Embora muitas observações coincidam em que a proposta foi um passo na direcção certa, referem que ela não fornece a solução antecipada de um processo semelhante ao sistema LSA da FAA. Como essa solução implicaria uma alteração do Regulamento de Base, propõe-se uma segunda fase através da tarefa BR.010.

A referência na página 5 à desregulamentação de um certo segmento da aviação ligeira parece estar em contradição com os princípios da ICAO e a emissão de um Certificado de Aeronavegabilidade internacional. A emissão de um Certificado de Aeronavegabilidade da ICAO exige que um particular ou uma entidade assumam a responsabilidade por um produto ou peça.

Resposta: A conformidade com a ICAO é um ponto importante, mas deve ser equilibrada com o desejo de promover a continuação do desenvolvimento da aviação geral com um nível de segurança adequado.

Referência na página 5, alínea a), subalínea ii), segundo ponto. Embora parecendo identificar o desejo de harmonizar futuras alterações ao Regulamento de Base com a FAA e a Transport Canada, considera-se que essa harmonização deveria ser alargada à proposta de elaborações de normas adicionais em matéria de especificações de certificação.

Resposta: Propomo-nos harmonizar processos e normas sempre que possível. O desenvolvimento de normas harmonizadas poderá evoluir num sentido em que possa ser apropriado um número reduzido de normas.

Página 5, subalínea ii), quarto ponto: a possibilidade de serem aceites propostas no sentido de isentar algumas aeronaves ELA da necessidade de apresentar um certificado-tipo para o motor ou a hélice dependerá da dimensão e do tipo de operação permitidos. Por exemplo, poderá ser aceite no caso de uma aeronave de dois lugares construída por amadores mas não para aeronaves mais robustas com certificação IMC (como o Cessna 172 e o PA-28 [!80]).

Resposta: Este assunto requer definitivamente uma análise no âmbito da tarefa BR.010 proposta.

Página 6, alínea: b) "O parecer relativo à parte 21 e às alterações, face à NPA, subalínea i)"

Observação: O conceito original da NPA 2008-07 tinha por objectivo a operação não comercial. O exemplo da segunda frase indica que este princípio não foi mantido nas alterações propostas, apresentadas neste Documento de Resposta às Observações. A AAL solicita esclarecimentos sobre este ponto.

Resposta: Os critérios para a utilização do formulário 1 da EASA tornam-se mais exigentes e, por isso, permitirão também uma aplicação comercial.

Página 6, alínea: b), subalínea ii), Nota sob o título "CS-VLA" (segundo ponto)

Observação: A AAL nota que a tarefa de regulamentação VLA.008 apreciará medidas de alargamento à CS-VLA para incluir regras de voo visual nocturno (Night VFR) e condições meteorológicas de instrumentos (IMC), e que isso poderá ter um efeito significativo no nível de segurança dessas aeronaves, pelo que deve merecer uma análise cuidadosa e harmonização com a FAA e a Transport Canada.

Resposta: Concordamos que o impacto na segurança deve ser analisado no âmbito desta tarefa. A harmonização com a TCCA e a FAA e a experiência destas duas entidades serão importantes aspectos a considerar.

Página 7, alínea: b), subalínea ii), Nota sob o título "CS-23" (terceiro ponto)

Observação: A CS-23 Aeronaves ligeiras, FAR-23, alteração 7, refere-se a uma norma publicada pelo Governo norte-americano em 14 de Setembro de 1969. É pacífico que muitas aeronaves foram projectadas e construídas com base nessa norma e que algumas ainda se regem por direitos anteriores à regulamentação em vigor. Algumas das alterações de projecto ainda são concebidas de acordo com esses requisitos anteriores. No entanto, as aeronaves que foram alvo de modificações significativas e as novas aeronaves devem ser projectadas de acordo com normas posteriores. Isso permite que o fabricante tome em consideração questões de projecto não abrangidas adequadamente por emissões anteriores da FAR-23, como a fadiga e a tolerância ao dano de estruturas compósitas. A JAR-23 e a CS-23 foram baseadas na FAR 23-42 de 4 de Fevereiro de 1991. Qualquer proposta de criação de uma norma para o certificado de aeronavegabilidade das aeronaves ligeiras, a CS-23 Aeronaves ligeiras, deverá basear-se nas normas CS-23 mais recentes que parecem estar harmonizadas em larga medida com a FAR-23.

Resposta: As aeronaves projectadas e certificadas ao abrigo da FAR parte 23, alteração 7, não foram questionadas e representam a vasta maioria da actual frota. Pensamos, por conseguinte, que ela pode ser uma norma de aeronavegabilidade para as aeronaves com projecto semelhante, desde que se altere a base de certificação quando os requisitos forem inadequados (como no caso da estrutura compósita).

Página 7, alínea: b), subalínea ii), nota sob o título "CS-22" (quarto ponto)

Observação: A AAC considera que, no interesse da eficiência, qualquer exercício para racionalizar as normas de projecto da CS-VLA e da CS-23 Aeronaves ligeiras proposta deve ser completado antes de se criar uma nova norma como a CS-23 Aeronaves ligeiras. Considera ainda que este exercício deve configurar uma actividade de harmonização realizada em cooperação com a FAA e a Transport Canada.

Resposta: A introdução da CS-23 Aeronaves ligeiras, com base na FAR parte 23, alteração 7, é considerada uma abordagem pragmática que, numa fase posterior, deverá ser revista e provavelmente fundida tal como definido no CRD.

Página 8, número: 3

Observação: A AAC pergunta em que fase será necessário introduzir uma DOA simplificada e se será provável que isso seja necessário antes da emissão de um certificado de aeronavegabilidade ou de uma licença de voo?

Resposta: A DOA não será um requisito. O cenário descrito descreve o caso em que uma empresa pode arrancar sem uma DOA e, consoante o negócio, avançar para uma DOA para reforçar a eficiência a nível da aeronavegabilidade permanente.

Página 10, número: 6 "Entidades competentes" (segundo ponto): "o requerente deve poder propor e submeter a sua entidade competente seleccionada à aprovação da Agência".

Observação: A AAC faz notar que o Conselho de Administração da EASA ainda não adoptou uma política para a utilização de entidades competentes. Um dos factores a considerar deverá ser, em seu entender, se os requerentes podem optar pela via de certificação percebida como mais débil e em que medida a Agência deve atribuir uma entidade competente acreditada com base na localização geográfica, na língua e nas vantagens culturais. A normalização também será uma questão crítica.

Resposta: A política de utilização das entidades competentes terá de permitir condições de concorrência equitativas de modo a que a normalização impeça uma via de certificação "pelo elo mais fraco".

Página 11, alínea: b), subalínea vii)

Observação: A proposta revista apenas exige um formulário 1 da EASA para peças da estrutura primária, dos comandos de voo ou com vida útil limitada e que os proprietários de uma aeronave ELA1 apresentem uma declaração de conformidade com um desenho aprovado. As aeronaves elegíveis para um certificado de aeronavegabilidade ICAO devem utilizar peças disponíveis com um formulário 1 da EASA, sendo o fabrico limitado permitido por entidades de manutenção devidamente certificadas. Se os proprietários apresentarem uma declaração de conformidade não fica claro quem deve assumir a responsabilidade. As aeronaves alteradas desta forma deveriam ficar limitadas a uma licença de voo e não ser autorizadas para operação comercial.

Resposta: A proposta revista manteve a proposta original para as aeronaves ELA2 e tornou a proposta para as aeronaves ELA1 mais restritiva. O proprietário apresentará uma declaração de conformidade e assumirá a responsabilidade pela aceitação das peças nas suas aeronaves.

Página 14, alínea: b), subalínea x), Harmonização com a FAA

Observação: A AAC concorda que a EASA não pode actuar como Estado de concepção sem que os requerentes exteriores à Agência adoptem medidas especiais. Isso será particularmente patente no caso de produtos aprovados nos EUA como aeronaves "sub ICAO LSA" que forem submetidos a prova de elegibilidade para a emissão de um certificado de aeronavegabilidade ICAO EASA.

Resposta: Tomado conhecimento. Esta questão merece ser apreciada em maior detalhe.

Página 14, número: 2, última frase

Observação: Não se compreende bem a afirmação "A abordagem europeia do certificado-tipo ou do certificado-tipo restrito para as aeronaves desportivas ligeiras (LSA) não impedirá a exportação de LSA europeias para os Estados Unidos se não tiverem recebido um certificado de aeronavegabilidade individual. Solicita-se mais esclarecimentos.

Resposta: Esta afirmação está associada às citações da Especificação 8130.2F apresentada neste ponto do CRD parte I. Uma vez que o tipo de aeronave é elegível para certificação, ou possui até um certificado-tipo (restrito), tal representaria uma "certificação similar no seu país de origem".

Por conseguinte, a aeronave seria elegível para um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria LSA.

(16) Um membro austríaco do Comité da EASA

Observação geral/Justificação:

Porque o CRD não foi publicado na sua totalidade – ainda faltam a parte com as observações e a resposta da EASA (não disponível na sua página inicial) – considera-se que o prazo para a apresentação de observações é demasiado curto.

Proposta:

Alargar o período de observações para o presente CRD, com base no facto de serem necessárias a parte do CRD que inclui as observações das partes interessadas e as respostas da EASA, que ainda não foram publicadas.

Resposta: Não aceite. A publicação de um CRD em duas partes não é a prática habitual da Agência. Teve, no entanto, a vantagem de ajudar a recuperar algum atraso. Houve um cuidado especial em fornecer no CRD, parte I, uma descrição exacta das principais observações recebidas e em aditar o projecto de parecer resultante da nossa análise da totalidade das observações. Por conseguinte, a parte I é uma base válida para obter reacções ao parecer e é, provavelmente, um documento mais fácil de ler que as 500 páginas do CRD parte II.

Subparte B

21A.14

Observação/Justificação/Proposta:

As definições deste ponto devem estar em consonância com as definições a ser aplicadas em todas as restantes partes relevantes das regras de execução.

A definição de ELA1 na parte M deve estar em consonância com a definição da parte 21.

Resposta: O presente parecer introduz uma proposta de alteração da parte M.

c) 7. um motor de pistão

Observação: O processo de certificação ELA para todo o tipo de motores de pistão, mesmo não utilizados para produtos ao abrigo do ponto 21A.14, alínea c), é possível mesmo para motores muito complexos com sistemas FADEC e turbocompressores?

Resposta: Aceite. O ponto 21A.14, alínea c), foi corrigido de modo a permitir apenas os motores e as hélices instalados nas aeronaves definidas nesta alínea.

21A.47

Deve ser esclarecido se a transferência do certificado-tipo de uma aeronave, no caso em que a Agência aprovou um programa de certificação, é possível quando não são cumpridos os requisitos de qualificação para elegibilidade ao abrigo do ponto 21A.14 e o novo titular do certificado-tipo não possui uma AP-DOA ou uma DOA. (ver, também, o ponto 21A.116)

Resposta: Quando a Agência aprova um programa de certificação é porque estão cumpridas as qualificações para elegibilidade. Esta questão está abrangida pela alteração ao ponto 21A.14.

Só será possível uma transferência, no entanto, quando a pessoa singular ou colectiva tiver condições para cumprir as obrigações especificadas na alteração proposta ao ponto 21A.47 (ver CRD 2008-2006).

Subparte D

21A.98, alínea a)

Comentário/Justificação:

Esta alínea não é clara. A aplicabilidade, como é mencionada, é confusa e pode dar origem a diferentes interpretações. A leitura desta alínea em conjunto com o ponto 21A.14 pode confundir os requerentes.

Proposta:

Sugere-se a utilização de pontos para a alínea da aplicabilidade.

Resposta: Parcialmente aceite. A alínea foi reformulada para melhorar a legibilidade.

Subparte D

21A.98, alíneas b) e c)

Observação

O autor observa de uma forma geral que a utilização das especificações de certificação nas aprovações gerais, como é mencionado nestas alíneas, não está em consonância com o Regulamento de Base 216/2010 e excede o âmbito da responsabilidade da EASA.

Resposta: A certificação de especificação proposta para reparações normalizadas conterá reparações ou modificações específicas, não aprovações gerais. Cabe à EASA elaborar Especificações de Certificação e Meios de Conformidade Aceitáveis destinados a serem utilizados no processo de certificação (artigo 19.º do Regulamento de Base). Por conseguinte, a Agência irá elaborar esta nova especificação de certificação para a certificação de alterações normalizadas.

Subparte L

Comentário/Justificação:

Não se apoia esta subparte, porque cria mais burocracia para a comunidade aeronáutica visada por estes requisitos.

A subparte L deverá conter apenas o âmbito, a elegibilidade, a aplicação, a emissão da certificação e a transferência da certificação.

Esta subparte não deve definir requisitos pormenorizados para a certificação DOA e POA e incluir apenas uma referência às subpartes F, G ou J.

O processo de certificação não deve ser diferente destas subpartes, devendo serem possíveis certificações menos complexas de entidades, de acordo com a subparte F para a certificação como

entidade de produção e de procedimentos alternativos à DOA. Na parte L apenas devem ser mencionados requisitos menos restritivos que os indicados nas partes F, G ou J.

Resposta: A Agência concorda que a subparte L proposta não introduz diferenças significativas nos requisitos individuais da DOA e da POA. No Regulamento de Base, artigo 20.º, alínea b), subalínea ii, já existe a possibilidade de transferir a responsabilidade pela POA para a Agência. Concluiu-se, por conseguinte, que a subparte L não confere vantagens suficientes e complica excessivamente as regras, como foi afirmado nesta reacção, pelo que a Agência decidiu retirar a proposta de uma subparte L.

21A.436 Reparações normalizadas

Aplicabilidade: Ver comentário ao ponto 21a.98.

Resposta: Parcialmente aceite. O número foi reformulado para melhorar a legibilidade.

CS-23 Aeronaves ligeiras:

Comentário: Deve ser esclarecido se a aplicabilidade proposta e o conteúdo técnico estão em consonância com o Anexo 8 da ICAO.

Resposta: A CS-23 Aeronaves Ligeiras ficaria em consonância com o Anexo 8 da ICAO.