



PARECER N.º 04/2008

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 5 de Setembro de 2008

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

"Novos requisitos de formação para o pessoal de manutenção em matéria de sistemas de interconexão de cablagem eléctrica"

I. Generalidades

1. O presente parecer tem por objectivo propor que a Comissão altere o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão¹. Os motivos desta actividade de regulamentação são apresentados no TOR MDM.002 e são descritos mais pormenorizadamente abaixo.
2. O parecer foi aprovado segundo o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a Agência)², de acordo com as disposições do Artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008³ (a seguir designado "Regulamento de Base").

II. Consulta

3. A Notificação de Proposta de Alteração (NPA) 2007-01⁴ que continha o projecto de parecer relativo a um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão foi publicado no *website* da Agência em 10 de Março de 2007.
4. À data de encerramento, 13 de Junho de 2007, a Agência recebera 116 observações de autoridades nacionais, organizações profissionais e empresas privadas.
5. Todas as observações recebidas foram tidas em conta e incorporadas num documento de resposta às observações (CRD) 2007-01, publicado no *website* da Agência em 6 de Março de 2008⁵. Este documento contém uma lista de todas as pessoas e/ou organizações que emitiram observações e respostas à Agência.

III. Conteúdo do Parecer da Agência

6. As alterações ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 fazem parte de um conjunto de medidas mais vasto introduzidas pela Agência para abordar os riscos identificados em matéria de segurança relacionados com os sistemas de interconexão de cablagem eléctrica (EWIS) em aeronaves de grande dimensão. As especificações de certificação para aeronaves de grande dimensão (CS-25) são melhoradas e amplificadas por forma a reforçar a segurança do modelo e a melhorar a aeronavegabilidade permanente destes sistemas.
7. As alterações propostas no presente parecer à Parte M e à Parte 66 pretendem melhorar a consciencialização, por parte de todo o pessoal envolvido nas actividades de manutenção da aeronavegabilidade permanente, em relação aos riscos específicos em matéria de segurança dos sistemas EWIS. Estas alterações são mencionadas abaixo.
8. A alteração à Parte M garantirá o controlo adequado das competências do pessoal de uma organização de manutenção da aeronavegabilidade permanente. Por esta razão, a Parte M.A.706 foi alterada por forma a garantir que as competências do pessoal responsável pela gestão da aeronavegabilidade permanente, das revisões de aeronavegabilidade e das auditorias em matéria de qualidade são avaliadas com base num procedimento. De

¹ O Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão de 20 de Novembro de 2003 relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 315, 28.11.2003, p. 1). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 376/2007 da Comissão (JO L 94 de 4.4.2007, p. 18).

² Decisão do Conselho de Administração sobre o procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificados e documentos de orientação (procedimento de regulamentação), AESA MB 08-2007 de 13.06.2007.

³ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e da Comissão de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.03.2008, p. 1)

⁴ Ver os arquivos sobre a regulamentação em: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

⁵ Ver os arquivos sobre a regulamentação em: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

igual modo, esta medida irá reestabelecer a coerência com os requisitos do pessoal relevante das entidades responsáveis pela manutenção da Parte 145. Isto significa que o controlo das competências deveria incluir a avaliação do pessoal que se ocupa dos sistemas EWIS.

9. A alteração à Parte 66 acrescentará os requisitos em matéria de conhecimentos de base do pessoal de certificação responsável pela manutenção aos dois elementos específicos relativos ao EWIS. Além disso, os níveis de conhecimentos de base do módulo EWIS requeridos para o pessoal de certificação de categoria B1 e B2, que gozam de privilégios específicos relacionados com a manutenção de sistemas eléctricos, passarão do nível 2 para o nível 3. Por conseguinte, é proposta uma alteração ao Apêndice I da Parte 66 (requisitos em matéria de conhecimentos de base), não tendo no entanto sido necessário alterar o Apêndice II da Parte 66 (padrão básico de exame)
10. O pessoal titular de uma licença de manutenção de aeronaves com o tipo de formação específica e/ou qualificado como pessoal de certificação da Parte 145 (ou pessoal de suporte) deverá receber uma formação adequada sobre os elementos EWIS através de uma formação contínua (145.A35). Isto significa que as disposições do Regulamento já existem, não sendo por isso necessárias alterações subsequentes à Parte 145. Não foi proposto qualquer prazo para a realização de uma formação específica sobre o EWIS uma vez que o pessoal deverá receber uma formação contínua a cada dois anos, de acordo com alínea d) da Parte 145.A.35: este prazo é considerado razoável e deverá constituir a rede definitiva de segurança em como o pessoal de certificação é o que executa as inspecções EWIS ou que se encarrega das operações de manutenção que podem causar o desgaste da cablagem.
11. A Agência fornece uma vasta gama de meios de conformidade aceitáveis no âmbito da formação EWIS de pessoal técnico. As AMC 20-21, AMC 20-22 e AMC 20-23⁶ constituem material de orientação técnica para definir um programa de formação e incrementar a sensibilização do pessoal implicado na gestão da aeronavegabilidade permanente e da manutenção realizadas.

IV. Avaliação do Impacto Regulamentar

12. Conforme indicado no parágrafo 6 acima, as alterações ao Regulamento (CE) n.º 2042/2003 fazem parte de um conjunto de medidas mais vasto introduzidas pela Agência para abordar os riscos identificados em matéria de segurança relacionados com os sistemas de interconexão de cablagem eléctrica (EWIS) em aeronaves de grande dimensão. A avaliação do Impacto Regulamentar para este pacote completo que consta da NPA 2007-01 permitiram à Agência concluir que as alterações previstas às regras e normas foram justificadas ao avaliar os vários impactos destas alterações.
13. Tendo em conta que as várias alterações, conforme indicado acima, estão todas interligadas é difícil separar o impacto específico da segurança, que pode ser atribuído aos componentes individuais, do dispositivo regulamentar. Para o pacote completo, demonstrou-se que a implementação das novas regras evitará à frota americana de aeronaves de transporte 32,8 incidentes ou acidentes, incluindo 1,2 acidentes mortais nos próximos 25 anos. No caso da frota europeia, e tendo em conta a sua dimensão, isto poderia levar à prevenção de 22,4 incidentes ou acidentes com aeronaves de grande dimensão, entre os quais 0,8 acidentes mortais.

⁶ Decision No. 2003/12/RM of the Executive Director of the Agency of 5 November 2003 on general acceptable means of compliance for airworthiness of products, parts and appliances (« AMC-20 »). Decision as last amended by Decision No 2008/004/R of the Executive Director of the European Aviation Safety Agency of 25 April 2008 (Decisão n.º 2003/12/RM do Director Executivo da Agência de 5 de Novembro de 2003 sobre os meios de conformidade aceitáveis relativos à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos (« AMC-20 »). Decisão tal como alterada pela Decisão n.º 2008/004/R do Director Executivo da Agência Europeia para a Segurança da Aviação de 25 de Abril de 2008).

14. Outro dos benefícios consiste na redução dos custos através da prevenção de falhas na cablagem o que causa atrasos nos voos. Mais uma vez, uma extrapolação à frota europeia dos dados disponíveis para os EUA indica que a redução dos custos elevar-se-ia a 61 milhões de euros num período de 25 anos.
15. Os custos para as partes interessadas afectadas podem ser analisados da seguinte forma.
- Custos para as entidades de formação aprovadas para a Parte 147, que deverão actualizar os próprios programas de formação e os exames para a formação relativa à Parte 66, com vista a incluir as novas disposições que constam da Parte 66. Uma alteração significativa ao Apêndice I, Parte 66, já está prevista pela NPA 2007-07. Isto levará à elaboração de um parecer para a alteração do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 até finais deste ano. A pequena adaptação dos programas de formação necessária para a incorporação dos elementos EWIS pode assim ser combinada com a adaptação principal resultante da NPA mencionada. O impacto é, contudo, insignificante.
 - Custos para as entidades que deverão actualizar a formação contínua do respectivo pessoal de manutenção, de acordo com a Parte 145. Estas entidades deverão actualizar a sua formação contínua a cada 24 meses por forma a incorporar os avanços tecnológicos. A junção dos elementos EWIS nestas actualizações regulares em matéria de formação não terá um grande impacto.
 - Custos para as entidades de gestão da manutenção da aeronavegabilidade que deverão criar um procedimento e uma norma para definir e controlar as competências do pessoal. Estes custos não são insignificantes, mas também não são recorrentes. Além disso, o prazo de implementação de 18 meses permitirá às entidades afectadas definir um procedimento específico e criar normas que serão incluídas na actualização regular de procedimentos e normas requeridos no quadro do sistema de gestão da qualidade. Por conseguinte, o impacto geral não é considerado significativo.
16. A Agência conclui que as medidas propostas terão um efeito positivo na segurança e um impacto económico negativo menor nas entidades afectadas. Com base nas observações acima mencionadas, a Agência considera que as medidas propostas são justificadas.

Colónia, 5 de Setembro de 2008

P. GOUDOU
Director Executivo