

Mrs. Violeta Bulc
European Transport Commissioner
European Commission
Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium

05.03.2018

Re: Aptidão para o serviço não conforme

Cara Sra. Bulc,

Os nossos afiliados são responsáveis pela segurança dos voos na área técnica operacional e agem nessa competência em nome da AESA para assegurar que os seus regulamentos sejam cumpridos. Escrevemos-lhe como um último recurso na prossecução do nosso dever de proteger os passageiros das companhias aéreas comerciais. As suas vidas estão a ser colocadas em risco pelo enfraquecimento deliberado dos procedimentos de segurança mandatados pela AESA pelas agências nacionais de certos países da Europa; que se provou que a AESA não tem poderes para abordar. Sem a sua intervenção, receamos que apenas um desastre vá estimular as autoridades responsáveis, e esse é um preço que a aviação europeia não deveria ter de pagar.

Como saberá, quando a manutenção é realizada na aeronave, as regras existentes exigem que um Técnico de Manutenção de Aeronaves certificado verifique que esse trabalho foi adequadamente realizado antes de a aeronave ter permissão para operar. Com esta finalidade, a verificação significou sempre que o técnico de certificação tenha supervisionado ou verificado pessoalmente o trabalho realizado e as decisões tomadas para adiar esse trabalho. Como a AESA deixou claro na sua circular de dezembro de 2015, a verificação “não é apenas uma tarefa administrativa que possa ser realizada a partir de um local remoto ou sem que estejam envolvidos de todo”. O privilégio de certificar como apta uma aeronave para o serviço é uma qualificação adquirida após anos de formação e experiência.

Os TMA capacitados para certificarem como apta uma aeronave para o serviço, como resultado deste procedimento de verificação, assumem responsabilidade pessoal executando o certificado de aptidão para o serviço sobre a condição segura da aeronave, que acarretou com isso um pesado ónus de responsabilidade. Há numerosos casos desses TMA, que estão a ser processados na Europa pela violação desses deveres a este respeito. Inevitavelmente, a sua antiguidade e responsabilidade no processo e o facto de deverem verificar o trabalho que foi realizado pessoalmente, acrescenta significativamente à segurança das operações da aviação, tendo este processo custos adicionais.

Os operadores da aviação comercial estão sob constante pressão para reduzirem os custos. Ter TMA's possuidores de licença aeronáutica a verificarem fichas de trabalho em vez do trabalho em si, poupa tempo e dinheiro.

Diversas autoridades europeias nacionais aprovam agora isto como “verificação” suficiente apesar de a prática estar claramente em conflito com a intenção declarada da AESA e o significado da palavra “verificação”. A segurança está, assim, posta em causa, reduzindo o TMA sénior, mais experiente, a um administrativo. Esta prática levou a dezenas de milhares de exemplos documentados de aeronaves certificadas como aptas para o serviço inadequadamente.

As nossas preocupações a este respeito foram dirigidas à AESA no passado e anexámos uma cópia de uma carta que enviámos há algum tempo ao Sr. Patrick Ky. A AESA criou um grupo de trabalho para avaliar a situação e, além disso, levou a cabo auditorias na Turkish Airlines e Luftfahrt Bundesamt em 2015. Ambas as auditorias encontraram não conformidades com os regulamentos nesta área. Devido à sua autoridade direta na Turquia, a AESA conseguiu insistir para que a Turkish Airlines cumprisse os regulamentos, o que faz agora. A conclusão da auditoria relativa à LBA permanece em aberto (o que, em si mesmo, representa uma violação dos regulamentos da UE) e a prática relativa à certificação de aptidão para o serviço através de verificação de documentação permanece em vigor na Alemanha. Práticas semelhantes implantaram-se agora noutros países europeus, em companhias aéreas que foram encorajadas pela incapacidade da AESA de insistir para que a LBA siga as normas.

A AESA tentou e falhou na aplicação da sua regulamentação com relação à “verificação” nas autoridades nacionais, e a redução de custos foi, deste modo, permitida para enfraquecer as normas de segurança na Europa. Inevitavelmente, a erosão das normas de segurança causou e irá causar acidentes. Apenas a ação positiva e os mais elevados níveis da Comissão garantirão que as autoridades nacionais regressem à conformidade e apliquem essa conformidade nas suas companhias aéreas membros. Por favor, ajude-nos a assegurar que este problema não fique à deriva até que um desastre forneça o incentivo para a ação.

Atenciosamente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Ola Blomqvist".

Ola Blomqvist
President, AEI

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Sean Gates".

Sean Gates
Gates Aviation