



Aero Club de Portugal
www.aecp.pt
Mês - a - Mês



A Assembleia Geral da Europe Air Sports

Novidades na Regulamentação Aérea Europeia

Nos últimos anos, as autoridades aeronáuticas nacionais e europeias têm ganho crescente tendência regulatória, quer sobre a dita aviação comercial, quer sobre a aviação geral, conceito este que pretende englobar tendencialmente toda a aviação que não compreenda uma retribuição pelos serviços de transporte aéreo

Paulo de Moura Marques*

Apesar desta tendência regulatória, uma ideia generalizada de menor intervenção tem também ganho algum pendor, principalmente no que toca à aviação de lazer e turismo (conceito sinónimo de "aviação geral"), clamando por uma ideia de liberdade de voo e de menores exigências quanto à operação e manutenção de aeronaves que não estejam envolvidas em operações comerciais.

O crescimento desta ideia é alimentado por uma recuperação do ideal de aviação de lazer, para a qual o movimento ultraligeiro e a materialização de uma nova categoria de aviação ligeira (versão Europeia do já existente *Light Sport Aircraft*) têm contribuído. Nesta matéria, a realidade portuguesa tem, no seu próprio passo, acompanhado a tendência europeia, isolando-se aqui e ali, debates ao nível pan-europeu sobre temas que em Portugal se consideram já algo estabilizados (uso generalizado de *transponder*, forte sugestão de uso de plano de voo, mesmo em espaço aéreo não controlado, uso generalizado de comunicações bilaterais por todas as aeronaves, etc).

Estas conclusões foram postas em realce na última Assembleia Geral da Europe Air Sports (EAS) que, como é sabido, é uma das mais representativas associações ligadas à actividade aérea de lazer na Europa e uma voz conceituada e ouvida ao nível dos corpos regulatórios europeus, como seja a EASA ou a Comissão Europeia e Parlamento Europeu, onde os seus membros e técnicos têm assento ao nível das diversas comissões técnicas e de trabalho.

Nessa Assembleia Geral, ocorrida em 17 e 18 de Março de 2007, em Colónia,

Portugal fez-se representar através do Aero Club de Portugal (AeCP), na pessoa do seu Presidente e do seu Secretário-Geral, dando continuidade a uma presença constante nesta instituição, levando a voz e a realidade portuguesas até esse fórum.

Esta Assembleia Geral, para além dos aspectos e decisões de nível interno à instituição – relativamente aos quais não maçarei o leitor – consagrou-se, por inteiro, o primeiro dia de trabalhos (dia 17 de Março de 2007) a intervenções e debates relativos aos aspectos de regulação e de filosofia de espaço aéreo pretendido.

As correntes a que referimos no início – tendência para uma crescente regulação no sector da aviação e a sua antítese; a defesa de maior liberdade de voo e menor exigência para a aviação geral – foram abordadas, mas o debate e a troca informativa foi mais longe. Fruto da representação da EAS junto das comissões e grupos de trabalho da EASA e das instituições da União Europeia, podemos partilhar, a este momento, as evoluções mais concretas que se têm verificado junto das instituições europeias. Uma das mais relevantes evoluções verificadas tem sido a crescente consciência e atenção prestada por parte das instituições comunitárias quanto à necessidade de se reduzir a carga de regulação geral (pan-europeia e consequentemente nacional) quanto a aeronaves com peso máximo à decolagem (MTOW) inferior a 2000 kg, permanecendo, porém, intacta, a legislação actual para as aeronaves com MTOW igual ou superior a 2000Kg. Trata-se de um processo legislativo muito interessante para a aviação geral, incluindo a aviação ligeira e ultra-ligeira, visando dar novo fôlego à primeira e cimentar a

expansão da segunda. Nesta matéria são esperadas novidades no próximo mês. Entronca nesta iniciativa das instituições europeias a criação da figura do ELA (*European Light Aircraft*), à imagem do LSA norte-americano.

Aguarda-se que até Junho de 2007 estejam prontos diplomas concretos na matéria de criação do ELA, seguindo-se a apresentação de um pacote de regras de licenciamento e de operação, para Julho de 2007.

Outro assunto de relevo prendeu-se com a designada "Part-M", pois que se tem criado um alargado consenso quanto ao seu carácter excessivo, quando aplicado à aviação geral.

Esta legislação, que poderá ser implementada pelas autoridades nacionais europeias a curto termo, vem criar um quadro relativo às obrigações de manutenção considerado demasiado oneroso e pouco adequado à realidade da aviação geral. Oportunamente a EAS tentou desenvolver e propor uma versão aligeirada do mesmo documento, mas essa versão debate-se com constrangimentos de tempo, pois que sem um adiamento da entrada em vigor da "Part-M", poder-se-á não ter o tempo necessário para discutir e aprovar uma versão, do mesmo, adaptada à aviação geral.

Na vertente da classificação dos espaços aéreos também existem novidades na forja, ainda que, parte destas, não directamente aplicáveis ao espaço aéreo nacional, como actualmente classificado. Expliquemos: numa revisão pensada acerca das classes de espaços aéreos, propôs-se que a actual classificação dos espaços aéreos nos termos da ICAO continue a existir, mas será revista a classe de espaço E, a qual passará a incluir radiocomunicações obriga-

tórias. No entanto, serão as autoridades nacionais que continuarão, no seu critério, a determinar a classificação de espaços aéreos, como até aqui sucedia, prosseguindo, pois, a concepção geral de soberania nacional da classificação de espaço aéreo.

Em matéria de regulamentação ICAO, há ainda que mencionar a questão magna envolvendo o Anexo I. Este Anexo exige que um piloto que voe sobre o território de um Estado cuja língua local (entenda-se a língua oficial do Estado) não domine, deverá ter uma proficiência de nível 4 no domínio da língua inglesa. Esta obrigatoriedade tem levantado grande celeuma, como também a questão do correcto domínio da língua inglesa tem levantado sérios problemas de tráfego aéreo, quer na vertente comercial, quer na vertente de lazer e turismo.

Na conferência ICAO agendada para Maio em Montreal, várias entidades internacionais, já fizeram saber que ir-

se-ão opor vigorosamente a esta obrigatoriedade, pretendendo, em alternativa, que o piloto seja apenas obrigado a demonstrar um nível de proficiência do inglês adequado com a função que desempenhe. Tal pressupõe e aponta para uma adequação do nível de domínio da língua inglesa, segundo um princípio de proporcionalidade, ou seja, face ao tipo de licença detida pelo piloto, logo às funções e tipo de operação de aeronaves que este possa desempenhar.

Em suma, estes são vários dos temas em discussão junto das instituições europeias e cujo desenvolvimento iremos acompanhando e, conforme adequado, daremos informação. Em futuras ocasiões, desenvolveremos alguns dos conteúdos dos documentos e propostas aqui sucintamente enunciados. Bons voos a todos. ■

*Secretário-Geral do Aero Club de Portugal



RAI 07 - «Raid Aéreo Ibérico 2007»

Aviões e UL(s) com velocidade superior a 90 milhas

Organização do Aero Club de Portugal em parceria com Real Aero Club de Espanha

7 a 10 de Junho

- Dia 7 - Concentração em Évora - saída para Córdova (classificativa)
- Dia 8 - Córdova - Alicante. (Classificativa conjunta com Vuelta Aérea de Espanha)
- Dia 9 - Alicante - Lillo (classificativa conjunta com Vuelta). Lillo - Madrid (Cuatro Vientos). Jantar de encerramento preliminar, no RACE
- Dia 10 - Madrid - Cascais (ou aeródromo de escala a determinar) - Encerramento e almoço

INSCRIÇÕES: 2 a 22 de Maio
Aero Club de Portugal aecp@aecp.pt/tel 218405367



Aero Club de Portugal
Fundado em 1909
www.aecp.pt

A Voar desde 1909

Cursos de Pilotagem em Avião e Planador

Veja Portugal de outra perspectiva! Ofereça um presente diferente!

Informe-se das nossas condições para voos de baptismo

Sede: Rua General Pimenta de Castro, 4C 1700 - 218 Lisboa Portugal Telefone: (+351) 21 840 53 17 Fax: (+351) 21 840 55 72 e-mail: aecp@aecp.pt website: www.aecp.pt