



PARECER N.º 03/2011

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 19 de Abril de 2011

sobre o Regulamento da Comissão que estabelece regras de execução relativas aos requisitos aplicáveis às autoridades e às organizações

«Requisitos aplicáveis às autoridades - Requisitos aplicáveis às organizações»

Índice

I.	Sumário executivo	3
II.	Generalidades	5
III.	Processo de consulta	6
IV.	Objectivo do Parecer da Agência	7
V.	Âmbito e estrutura do Parecer da Agência	10
VI.	Exposição de motivos Parte-AR	13
	Generalidades.....	13
	Processo de consulta.....	13
	Âmbito e aplicabilidade	15
	Regulamento - aspectos relevantes para a Parte-AR.....	17
	Parte-AR Subparte GEN - Secção I - Generalidades	19
	Parte-AR Subparte GEN - Secção II - Gestão	20
	Parte-AR Subparte GEN Secção III – Supervisão, Certificação e Repressão	22
	Parte-AR Subparte FCL.....	26
	Parte-AR Subparte CC.....	28
	Parte-AR Subparte ATO.....	29
	Parte-AR Subparte FSTD	30
	Parte-AR Subpartes AeMC e MED.....	31
VII.	Exposição de motivos Parte-OR.....	33
	Generalidades.....	33
	Processo de consulta.....	33
	Âmbito e aplicabilidade	35
	Regulamento - aspectos relevantes para a Parte-OR.....	35
	Definições relevantes para a Parte-OR.....	36
	Parte-OR Subparte GEN - Secção I - Generalidades.....	37
	Parte-OR Subparte GEN - Secção II - Sistema de Gestão	40
	Parte-OR Subparte ATO.....	43
	Parte-OR Subparte FSTD	45
	Parte-OR Subparte AeMC.....	46
	ANEXO I	47

I. Sumário executivo

O presente Parecer apresenta propostas de requisitos aplicáveis às autoridades competentes e às organizações no domínio das tripulações da aviação civil (tripulação de voo e tripulação de cabina). Nestes se incluem requisitos gerais (Subparte GEN) que são comuns às tripulações aéreas e às operações aéreas e requisitos específicos que abrangem o licenciamento da tripulação de voo, os certificados da tripulação de cabina, os certificados médicos, as organizações de formação homologadas, os dispositivos de treino de simulação de voo¹ e os centros de medicina aeronáutica. Os requisitos propostos no presente Parecer complementam os requisitos técnicos dispostos na Parte-FCL, Parte-MED e na Parte-CC.

- As subpartes **AR.ATO** e **AR.FCL** têm por base os requisitos já aplicáveis às organizações que ministram formação e ao licenciamento de tripulações de voo previstos nos JAR-FCL e nos Procedimentos de Execução Conjunta (JIP) correspondentes. A monitorização dos examinadores é regulada por novas disposições.
- A **OR.ATO** baseia-se nos requisitos já aplicáveis às organizações de formação contidos no Anexo 1 (Apêndice 2) da OACI e nos JAR-FCL. Todas as organizações de formação, incluindo as que ministram apenas formação para obtenção da licença de piloto de aeronaves ligeiras, licença de piloto particular, licença de piloto de balão ou licença de piloto de planador, serão obrigadas a ostentar um certificado ATO.
- A **AR.CC** implementa as disposições constantes do Regulamento de Base, artigo 8.º, n.º 4 e n.º 5, alínea e). A AR.FSTD e a OR.FSTD têm por base os aviões e helicópteros previstos nos JAR-FSTD e os JIP relativos aos JAR-STD.
- A **AR.MED**, **AR.AeMC** e a **OR.AeMC** incluem as regras de certificação médica aplicáveis à tripulação de voo, os requisitos de protecção de dados da documentação relativa aos exames de medicina aeronáutica realizados pela autoridade competente e os requisitos organizacionais aplicáveis aos centros de medicina aeronáutica (AeMC). Os requisitos propostos têm por base os JAR-FCL 3 e os capítulos relevantes dos JIP da JAA.

Os requisitos aplicáveis às autoridades competentes (Parte-AR) e às organizações (Parte-OR) têm também por base os requisitos da Secção B relativo às regras de aeronavegabilidade e implementam as disposições relevantes do Regulamento de Base no que diz respeito às interacções entre as organizações aprovadas e a autoridade competente, à cooperação e troca de informações entre Estados-Membros, à necessidade de fornecer respostas imediatas a problemas de segurança, bem como às condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão e revogação de certificados, licenças, qualificações, atestados e homologações, nos termos do Regulamento de Base, artigos 7.º e 8.º.

Os requisitos aplicáveis às autoridades têm em conta os aspectos críticos do sistema de supervisão da segurança definido pela OACI e alinham-se com o objectivo de harmonização estabelecido no Regulamento de Base. Além disso, incluem elementos essenciais para estabelecer um sistema completo de gestão da segurança da aviação a nível da UE que vá ao encontro das responsabilidades da UE e dos Estados-Membros no domínio da gestão da segurança. Assim sendo, os requisitos comuns aplicáveis às autoridades competentes são directamente relevantes para a execução do Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP).

¹ Os requisitos especificamente aplicáveis às autoridades e organizações de operações aéreas serão incluídos no Parecer sobre operações aéreas.

Os requisitos aplicáveis às organizações baseiam-se nas recomendações para a «Coerência das Aprovações de organizações» (COrA)² e nas normas da OACI relacionadas com os sistemas de gestão da segurança (SMS). Complementam as condições estabelecidas na Parte-AR relativamente à emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados e homologações.

Com o objectivo de transpor as normas relevantes da OACI relativas aos SMS, a Subparte GEN da Parte-OR propõe que os sistemas de gestão sejam alvo da aplicação de requisitos gerais coesos, por forma a assegurar-se a compatibilidade com os sistemas de gestão existentes e a aplicabilidade em todas as organizações titulares de um certificado nos termos do Regulamento de Base. Os requisitos propostos são adequáveis à dimensão de uma organização e à natureza e complexidade das suas actividades. Destinam-se a definir as normas de implementação de SMS em todas as organizações aprovadas no domínio dos aeródromos, da gestão de tráfego aéreo, dos serviços de navegação aérea e da aeronavegabilidade.

As regras propostas no presente Parecer seguem uma estrutura regulamentar horizontal. De acordo com as recomendações da Comissão Europeia, a estrutura regulamentar horizontal deve ser abandonada para salvaguardar a adopção atempada das regras do primeiro alargamento de competências. Consequentemente, será necessário efectuar algumas alterações estruturais e adaptações não-substanciais às regras propostas. Tais alterações serão realizadas em conjunto com a Comissão Europeia, após publicação do presente parecer. Com vista a facilitar este processo, os requisitos aplicáveis às autoridades e às organizações, publicados como duas propostas de regulamentação distintas para os Anúncios de Proposta de Alteração (NPA) e Documentos de Resposta às Observações (CRD), foram fundidos num único Parecer.

O presente Parecer inclui uma proposta de medidas de transição e cláusulas de auto-exclusão, por um período de seis meses a três anos, por forma a considerar especificamente os novos requisitos do sistema de gestão, as condições das organizações que ficarão pela primeira vez sujeitas a uma obrigação de certificação, e as alterações regulamentares efectuadas no seguimento da decisão de alterar a estrutura das regras após a publicação do Parecer.

²

[http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COrA%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COrA%20(26.09.06).pdf).

II. Generalidades

1. O presente Parecer tem como objectivo prestar assistência à Comissão Europeia no estabelecimento das regras de execução relativas aos requisitos aplicáveis às autoridades associados às operações aéreas e ao licenciamento das tripulações de voo. O Regulamento (CE) n.º 216/2008³ do Parlamento Europeu e do Conselho (doravante designado por «Regulamento de Base») estabelece um quadro amplo e adequado para a definição e a aplicação de requisitos técnicos e de procedimentos administrativos comuns no domínio da aviação civil.
2. O objectivo da proposta de regulamentação consiste em estabelecer:
 - a. requisitos administrativos comuns aplicáveis à Agência e aos Estados-Membros com vista à implementação e cumprimento do Regulamento de Base e das suas regras de execução relativas aos requisitos de operações aéreas e pessoal, referidos como «requisitos aplicáveis às autoridades» (doravante designados por Parte-AR); e
 - b. requisitos técnicos comuns destinados à implementação e cumprimento do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução relativas aos requisitos aplicáveis às organizações relacionadas com operações aéreas e pessoal, referidos como «requisitos aplicáveis às organizações» (doravante designados por Parte-OR). Os requisitos constantes da Parte-OR dizem respeito ao sistema de administração e gestão e às condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão e revogação dos certificados.

A regulamentação proposta baseia-se nos JAR-FCL e nos JAR-FSTD, nas normas e nas práticas recomendadas da OACI, nos Procedimentos de Execução Conjunta das Autoridades Comuns da Aviação (JAA) no domínio das operações e do licenciamento das tripulações de voo, bem como nos requisitos constantes da Secção B do Regulamento (CE) n.º 1702/2003⁴ e do Regulamento (CE) n.º 2042/2003⁵. Além disso, tem em conta os seguintes instrumentos legislativos da União Europeia:

- a. Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de Setembro de 2008 relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade⁶;
- b. Regulamento (UE) n.º 996/2010⁷ relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Directiva 94/56/CE; e
- c. Directiva 2003/42/CE⁸ relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil.

3 Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE, conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 (JO L 79, 19.03.2008, p. 1).

4 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).

5 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).

6 JO L 293 de 31.10.2008, p. 3-20.

7 Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Outubro de 2010 relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Directiva 94/56/CE (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 295, 12.11.2010, p. 35-50).

8 Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de Junho de 2003 relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil (JO L 167, 4.7.2003, p. 23-36).

3. 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»)⁹, em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento de Base.
4. O presente Parecer tem por base os seguintes NPA:
 - o NPA 2008-22b, que apresenta propostas de Regras de Execução (regra de execução), bem como meios de conformidade aceitáveis (AMC) e documentos de orientação (GM) para os requisitos aplicáveis às autoridades (Parte-AR, Subparte GEN Secções I, II, e III, Subpartes FCL, ATO, AeMC e MED);
 - o NPA 2008-22c, que apresenta propostas de Regras de Execução, bem como AMC e GM para os requisitos aplicáveis às organizações (Parte-OR, Subpartes GEN, ATO e AeMC);

o NPA 2009-02d, que apresenta propostas de Regras de Execução, bem como AMC e GM para as autoridades especificamente relacionadas com as inspecções nas plataformas de estacionamento (AR.GEN.Secção IV), com as operações (AR.OPS) e com as tripulações de cabina (AR.CC). Estes não se encontram abrangidos pelo presente Parecer. Serão incluídos no primeiro Parecer a ser publicado sobre as Operações Aéreas.

III. Processo de consulta

5. O NPA 2008-22 foi publicado no sítio web da EASA (<http://www.easa.europa.eu>) em 31 de Outubro de 2008. O NPA 2009-02 foi publicado em 30 de Janeiro de 2009.

O período de consulta dos referidos NPA foi alargado em conformidade com o artigo 6.º, n.º 6, do Procedimento de Regulamentação¹⁰, a pedido das partes interessadas, com vista a assegurar a sobreposição com os períodos de consulta dos NPA relativos ao primeiro alargamento de competências¹¹. A data de encerramento do período de consulta (28 de Maio de 2009 para o NPA 2008-22; 31 de Julho de 2009 para o NPA 2009-02), a Agência recebeu 9 405 observações referentes às Partes AR e OR, provenientes de mais de 400 entidades, incluindo autoridades aeronáuticas nacionais, organizações profissionais, empresas privadas e pessoas singulares. No total, foram apresentadas 18 243 observações ao conjunto dos NPA.

6. A análise das observações foi realizada em conformidade com a abordagem conjunta para o alargamento de competências da UE definida pela Agência e pela Comissão Europeia, e conforme aprovado pelo Conselho de Administração e pelo Comité da EASA.¹² Tal implica uma abordagem faseada ao processamento das regras relativas à primeira extensão, de modo a focalizar os recursos disponíveis e o processo de comitologia nas propostas subsequentes. É igualmente definido um método de trabalho avançado para a análise das observações: por um lado, a publicação atempada do CRD, de modo a não prejudicar a publicação dos regulamentos em 8 de Abril de 2012, a data fixada no artigo 70.º do Regulamento de Base; por outro lado, o fornecimento pela Agência de CRD que permitam às partes interessadas identificar facilmente as alterações efectuadas aos NPA, a conformidade com as normas OACI e quaisquer desvios ao OPS-

⁹ Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação (procedimento de regulamentação). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

¹⁰ Decisão 08-2007 do Conselho de Administração da EASA, que altera e substitui o Procedimento de Regulamentação, adoptada na reunião 03-2007 do Conselho de Administração de 13 de Junho de 2007. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

¹¹ Mais especificamente, o NPA 2008-22, sobre os requisitos aplicáveis às autoridades e às organizações, e o NPA 2009-02, sobre as regras de execução aplicáveis às operações aéreas dos operadores da UE (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

¹² http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

EU¹³/Requisitos Comuns da Aviação Civil (JAR), conforme relevante. Este método de trabalho satisfaz o artigo 7.º do Procedimento de Regulamentação da EASA.

7. Os textos regulamentares alterados foram detalhadamente discutidos com os grupos de análise da regulamentação criados para os NPA 2008-22 e 2009-02. A composição dos grupos de análise tem por base a composição dos grupos de regulamentação iniciais criados para o OPS.001 e para o FCL.001. Os grupos de regulamentação iniciais foram alargados de modo a incluir outros representantes das partes interessadas e um representante do departamento de Normalização da Agência, em cumprimento das normas aplicáveis à composição dos grupos de regulamentação. A Parte-AR foi processada em conjunto com a Parte-OR, de modo a assegurar a coesão ao nível dos resultados e a eficácia do processo de revisão. O processo de análise envolveu também uma coordenação estreita com os grupos de análise criados para efeitos dos requisitos (NPA 2009-02b) aplicáveis às operações técnicas aéreas (OPS) e a consulta dos grupos de regulamentação criados para efeitos do segundo alargamento de competências (aeródromos, gestão do tráfego aéreo, serviços de navegação aérea).
8. Os CRD relativos à Parte-AR e à Parte-OR, com os resumos das observações e as respostas da Agência, bem como os textos alterados, foram publicados no sítio web da Agência em 4 de Outubro de 2010. Os CRD continham ainda uma lista de todas as pessoas e/ou organizações que forneceram observações. À data de encerramento do período de consulta, 6 de Dezembro de 2010, a Agência recebera 1 020 observações relativas às partes AR e OR, provenientes de mais de 70 entidades, sobretudo de autoridades aeronáuticas nacionais, organizações profissionais, organizações sem fins lucrativos e empresas privadas. As rubricas da subparte e das secções correspondentes desta Nota Explicativa fornecem mais informações sobre estas observações e sobre o seu impacto no presente Parecer.

IV. Objectivo do Parecer da Agência

9. No Regulamento de Base, o legislador europeu definiu o âmbito de competências e a transferência de poderes dos Estados-Membros para a Comunidade e definiu os objectivos de segurança essenciais a serem cumpridos no âmbito de acção da Comunidade. O legislador europeu atribui competência à Comissão para aprovar, através do procedimento de comitologia, regras de execução aplicáveis ao Regulamento de Base, conforme descrito nos considerandos (37) e (38) do referido Regulamento.
10. O Regulamento de Base fornece a base jurídica que permite à Comissão Europeia aprovar os requisitos aplicáveis às autoridades competentes dos Estados-membros. A existência de tais requisitos é fundamental para a consecução do principal objectivo do Regulamento de Base - a criação e manutenção de um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil. Só a aplicação de requisitos comuns às autoridades aeronáuticas nacionais pode assegurar uma aplicação uniforme do direito da UE em todo o território dos Estados-Membros.
11. A regulamentação dos certificados e homologações exige a definição de requisitos aplicáveis, quer aos requerentes e titulares, quer às autoridades competentes. A Parte-AR estabelece requisitos para as autoridades com funções no domínio da emissão, alteração, limitação, suspensão ou revogação, e supervisão de certificados, licenças, qualificações, atestados e homologações, em conformidade com os artigos 7.º e 8.º do Regulamento de Base. As regras propostas aditam outras disposições relevantes aos artigos 10.º, 11.º, 13.º, 14.º, 15.º, 18.º (d), 22.º, 24.º e 54.º do Regulamento de Base.

A Parte-OR estabelece requisitos técnicos comuns aplicáveis aos titulares de certificados de operadores, organizações de formação de pilotos, centros de medicina aeronáutica e

¹³ Regulamento (CE) n.º 859/2008 da Comissão, de 20 de Agosto de 2008, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil

dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD), em conformidade com os artigos 7.º e 8.º do Regulamento de Base. Os requisitos comuns relativos às autoridades e organizações serão um contributo fundamental para assegurar a aplicação uniforme do direito da UE, na medida em que racionalizarão os requisitos do sistema de supervisão e gestão aplicáveis a todas as partes interessadas no âmbito das operações e do licenciamento das tripulações de voo.

12. Tendo em conta os princípios de regulamentação baseados no desempenho, o equilíbrio entre as Regras de Execução e os AMC foi revisto durante a produção do presente Parecer, de modo a assegurar a proporcionalidade e a aumentar a resiliência das regras numa altura em que os progressos nas comunicações digitais, nas ciências informáticas e noutras áreas abrem caminho a inúmeras alternativas técnicas e em que existem cada vez mais escolhas disponíveis que aumentam a complexidade e a densidade das operações. Os requisitos essenciais de segurança são definidos ao nível das regras de execução, enquanto que os elementos não essenciais de execução são estabelecidos como AMC ou GM. A crescente complexidade das operações e das actividades de aviação, aliada às múltiplas interacções entre os elementos do sistema, exige que as autoridades e as organizações implementem sistemas de gestão eficazes.
13. Com vista a apoiar os Estados-Membros no cumprimento das suas obrigações ao abrigo da Convenção de Chicago e a contribuir para a melhoria contínua do nível de segurança da aviação civil, a Parte-AR inclui alguns elementos essenciais para a criação de um sistema de gestão abrangente ao nível da UE, englobando as responsabilidades da UE e dos Estados-Membros em termos de gestão da segurança. Tal enquadramento assegurará a conformidade com as normas relevantes da OACI relativas aos SGS e aos Programas de Segurança do Estado (SSP) em todos os Estados-Membros. Nesta área, a Agência apoia uma abordagem holística aos sistemas de gestão que incorporam os SMS enquanto elemento essencial do sistema de gestão de uma organização ou autoridade. Neste contexto, os requisitos comuns aplicáveis às autoridades são directamente relevantes para a execução do Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP). Actualmente, estão a ser definidos requisitos mais detalhados, associados a AMC e GM, que integram o programa de segurança ao nível da UE e que definem a interacção entre os Estados-Membros e a Agência. Tais requisitos basear-se-ão no trabalho que está a ser coordenado pelo Comité Consultivo para a Segurança da Aviação na Europa, em especial relativamente ao EASP.
14. Com o objectivo de transpor as normas relevantes da OACI relativas aos SMS, a Subparte GEN da Parte-OR propõe que os sistemas de gestão sejam alvo da aplicação de requisitos gerais coesos, por forma a assegurar-se a aplicabilidade em todas as organizações titulares de um certificado nos termos do Regulamento de Base. Os requisitos propostos, além de assegurarem a conformidade plena com as normas relevantes da OACI relativamente aos SMS, são adaptáveis à dimensão das organizações e à natureza e complexidade das suas actividades. A proposta da Agência promove uma abordagem integrada aos sistemas de gestão, englobando o controlo do cumprimento e a gestão da segurança, em vez de procurar sobrepor um novo sistema aos sistemas de gestão já existentes. A avaliação das normas e nas práticas recomendadas da OACI relativamente aos SMS revelou que muitos elementos dos SMS da OACI são também abordados pela iniciativa «Coerência das Aprovações de organizações» (COra), estabelecida ao abrigo das JAA (ver também Anúncio Antecipado de Proposta de Alteração (A-NPA) 15-2006¹⁴). O objectivo da OACI de introduzir SMS em todos os domínios da aviação conduz necessariamente aos mesmos princípios básicos de racionalização dos requisitos aplicáveis à homologação e supervisão de organizações e dos requisitos comuns aplicáveis aos sistemas de gestão.
15. Os requisitos comuns e harmonizados aplicáveis às autoridades, juntamente com os requisitos organizacionais correspondentes aplicáveis em todos os domínios das operações aéreas e das tripulações de voo, destinam-se a ajudar a implementar as

¹⁴ [http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

recomendações COra mais relevantes. Na medida em que os JAR têm sido definidos de forma progressiva e praticamente independente para cada área, são muitas as diferenças entre os diplomas regulamentares. Durante a implementação dos JAR, tornaram-se evidentes as incoerências ao nível da homologação das organizações. Apesar de algumas destas incoerências encontrarem justificação na especificidade do domínio abordado, muitas não tinham qualquer justificação.

16. A Agência optou inicialmente por realizar uma abordagem gradual à harmonização das homologações de organizações. Numa primeira fase, as recomendações foram integradas na elaboração da regra de execução aplicável às operações aéreas e ao licenciamento das tripulações de voo. Na fase seguinte, foi planeada a sua implementação nos NPA relativos ao segundo alargamento de competências (gestão do tráfego aéreo, serviços de navegação aérea e aeródromos). Posteriormente, procurou-se integrar as recomendações COra nas regras de aeronavegabilidade¹⁵ (Regulamentos (CE) n.º 1702/2003 e 2042/2003), por forma a garantir uma maior coesão dos requisitos aplicáveis às autoridades e às organizações em todos os domínios que se encontram sob a alçada da Agência. A Agência pretende destacar a importância da coesão nas homologações de organizações para facilitar a aceitação das regras da EASA pelas suas principais organizações homólogas, tais como a Administração Federal da Aviação (Federal Aviation Administration – FAA) e a Transportadora de Aviação Civil do Canadá (Transport Canada Civil Aviation - TCCA). A harmonização e racionalização dos requisitos de concessão dos referidos certificados e certificações seriam extremamente vantajosas para uma aceitação mútua das homologações e certificados.
17. Um dos objectivos COra de longo prazo consiste em criar um sistema único de homologações de âmbito variável, assente num formulário normalizado e num certificado único, com atribuição de um número de homologação único a organizações com várias homologações, salvaguardando a aplicação de critérios diferentes a cada homologação específica. As vantagens de um tal sistema de homologação prendem-se, não só com o número significativo de organizações que detém mais do que uma homologação, mas também com o facto de as organizações homologadas não operarem de modo isolado. Em muitos casos, mantêm relações estreitas com outras organizações homologadas, esperando-se que esta tendência venha a aumentar no futuro. Este objectivo não poderá, contudo, ser alcançado sem que as partes interessadas adoptem uma posição claramente consensual quanto à necessidade de serem racionalizados e definidos requisitos comuns aplicáveis às autoridades e às organizações em todas as áreas técnicas subjacentes às normas da EASA.
18. Algumas partes interessadas manifestaram algumas dúvidas com a pertinência da adopção de uma estrutura regulamentar horizontal para todas as regras relacionadas com a segurança na aviação civil, apontando as dificuldades que poderão advir do alargamento da abordagem a outros domínios de competência da Agência. Na sua opinião, os requisitos comuns aplicáveis às autoridades e organizações poderão ter mais dificuldade em obter a aceitação de um número mais alargado de intervenientes. Paralelamente, a Comissão Europeia recomendou que a estrutura regulamentar horizontal fosse abandonada para salvaguardar a adopção atempada das regras do primeiro alargamento de competências. As alterações estruturais e as adaptações não substanciais às regras no seguimento da redistribuição pelos requisitos técnicos correspondentes (FCL, tripulações de cabina (CC), MED, OPS) serão realizadas após a publicação do presente Parecer no sítio web da Agência. Com vista a facilitar tais alterações no corpo da proposta regulamentar, a Parte-AR e a Parte-OR foram fundidas num único Parecer e foram eliminados todos os itens exclusivamente relativos às operações.

¹⁵ As regras de aeronavegabilidade, directamente resultantes dos JAR, exigem uma análise ao nível da coerência. Esta constitui um pré-requisito da implementação dos requisitos comuns do sistema de gestão propostos na Parte-OR, destinados a implementar o SMS no domínio da aeronavegabilidade.

Tal diz respeito aos artigos e números relevantes do Regulamento e às definições e disposições constantes das regras de execução e que apenas são aplicáveis aos operadores comerciais, aos operadores sujeitos à obrigação de declaração prevista no artigo 8.º n.º 3, do Regulamento de Base ou aos operadores privados que não operam com aeronaves a motor complexas. Tais elementos serão transferidos para os pareceres relativos às Operações Aéreas.

O Anexo I desta Nota Explicativa fornece uma tabela de correspondências entre as referências e os títulos das regras, tal como publicados nos CRD relativos à Parte-AR / Parte-OR e conforme redigidos no presente Parecer.

V. Âmbito e estrutura do Parecer da Agência

19. O presente parecer abrange:

- a. os requisitos gerais aplicáveis às autoridades e organizações, relacionados com as tripulações e operações aéreas (AR.GEN, com excepção da Secção IV «Inspeções nas plataformas de estacionamento», e OR.GEN);
- b. os requisitos específicos aplicáveis às autoridades, relacionados com o licenciamento e supervisão das tripulações de voo (AR.FCL);
- c. os requisitos específicos aplicáveis às autoridades, relacionados com a certificação e supervisão das tripulações de voo (AR.CC);
- d. os requisitos específicos aplicáveis às autoridades e organizações, relacionados com a certificação e/ou supervisão das organizações de formação homologadas (AR.ATO e OR.ATO);
- e. os requisitos específicos aplicáveis às autoridades e organizações, relacionados com a qualificação dos FSTD (AR.FSTD e OR.FSTD);
- f. os requisitos específicos aplicáveis às autoridades e organizações, relacionados com a certificação médica aeronáutica e os centros de medicina aeronáutica (AeMC) (AR.MED; AR.AeMC e OR.AeMC).

Os requisitos específicos aplicáveis às autoridades e organizações para as operações aéreas (AR.OPS e OR.OPS) e para as inspeções nas plataformas de estacionamento (AR.GEN. Secção IV¹⁶) publicados com os CRD à Parte-AR e à Parte-OR serão incluídos no primeiro Parecer a ser publicado sobre Operações Aéreas. Esta transferência também diz respeito às regras específicas de execução sobre declarações (AR.GEN.345 e OR.GEN.145), na medida em que estas são exclusivamente aplicáveis a operadores não comerciais de aeronaves a motor complexas.

O Parecer apresenta a seguinte estrutura:

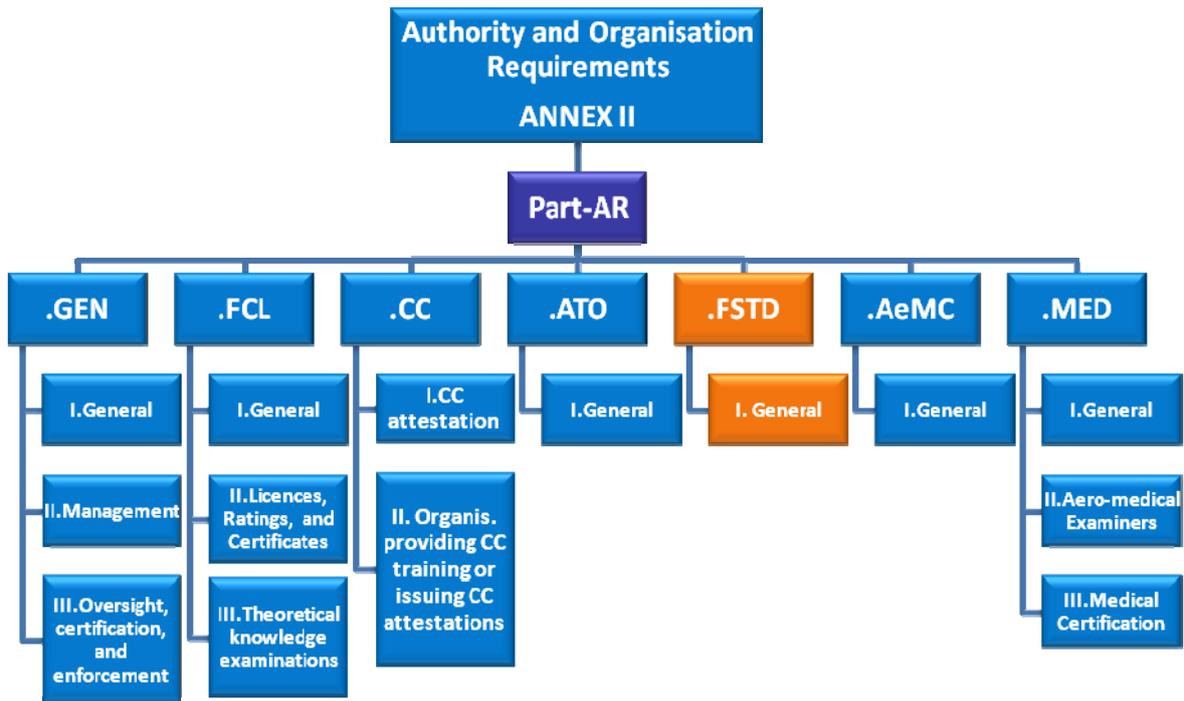
- Regulamento «Requisitos aplicáveis às autoridades - Requisitos aplicáveis às organizações»
- Anexo I – Definições utilizadas no Regulamento, na Parte-AR e na Parte-OR;
- Anexo II – Requisitos aplicáveis às autoridades - Parte-AR;
- Anexo III – Requisitos aplicáveis às organizações - Parte-OR.

20. O presente Parecer propõe o aditamento de duas novas subpartes, por forma a compilar os requisitos aplicáveis aos FSTD, anteriormente incluídos nas subpartes AR.ATO e na OR.ATO, respectivamente:

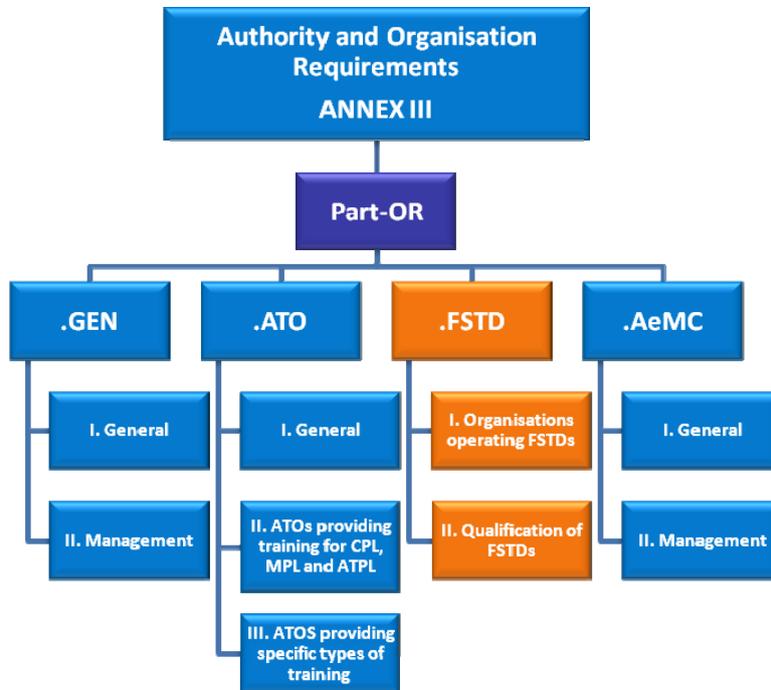
¹⁶ As disposições relativas às inspeções nas plataformas de estacionamento anteriormente integradas na AR.GEN., Secção IV, serão publicadas juntamente com os requisitos aplicáveis às autoridades no domínio das Operações Aéreas, como Subparte «Inspeções nas Plataformas de Estacionamento».

- a subparte AR.FSTD, que estabelece requisitos específicos aplicáveis à qualificação dos FSTD;
- a subparte OR.FSTD, que estabelece requisitos específicos aplicáveis à qualificação dos FSTD e às organizações que operam FSTD.

Os quadros seguintes apresentam a estrutura proposta pelo presente Parecer para a Parte-AR do Anexo II e para a Parte-OR do Anexo III, respectivamente.



Quadro 1: Requisitos aplicáveis às autoridades



Quadro 2: Requisitos aplicáveis às organizações

VI. Exposição de motivos Parte-AR

Generalidades

21. A Parte-AR, conforme proposta no presente Parecer, é composta por sete Subpartes, as quais estão divididas em Secções, contendo requisitos gerais e requisitos específicos, aplicáveis às autoridades competentes e referentes a cada tipo de certificado, homologação ou actividade:
- Parte-AR Subparte GEN - Requisitos gerais;
 - Parte-AR, Subparte FCL, requisitos específicos relacionados com o licenciamento das tripulações de voo;
 - Parte-AR, Subparte CC, requisitos específicos relacionados com a certificação e supervisão das tripulações de cabina;
 - Parte-AR, Subparte ATO, requisitos específicos relacionados com as organizações de formação homologadas;
 - Parte-AR, Subparte FSTD, requisitos específicos relacionados com a qualificação dos FSTD;
 - Parte-AR, Subparte AeMC, requisitos específicos relacionados com os centros de medicina aeronáutica; e
 - Parte-AR, Subparte MED, requisitos específicos relacionados com a certificação médica aeronáutica.
22. O texto proposto no presente Parecer reflecte as alterações efectuadas às propostas inicialmente apresentadas pela Agência (tal como publicadas no NPA 2008-22b e no NPA 2009-02d) e decorrentes do processo de consulta pública, bem como as alterações adicionais introduzidas após recepção da análise das reacções ao CRD.

Processo de consulta

23. Relativamente à Parte-AR e à Parte-OR, a Agência recebeu mais de 1 020 observações provenientes de mais de 70 entidades, incluindo autoridades aeronáuticas da Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, Finlândia, França, Irlanda, Itália, Noruega, Países Baixos, Suécia, Suíça e Reino Unido, bem como organizações profissionais, organizações sem fins lucrativos, empresas privadas e algumas pessoas singulares. A Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos (FAA) também analisou os CRD e não apresentou observações. De todas as observações recebidas, 530 dizem respeito à Parte-AR e 490 dizem respeito à Parte-OR. As Subpartes GEN foram as que suscitaram maior número de observações. Cerca de 20% das 1 020 observações foram feitas sobre os AMC e GM à Parte-AR e à Parte-OR.

O gráfico abaixo mostra a distribuição das reacções à Parte-AR para as várias Subpartes.

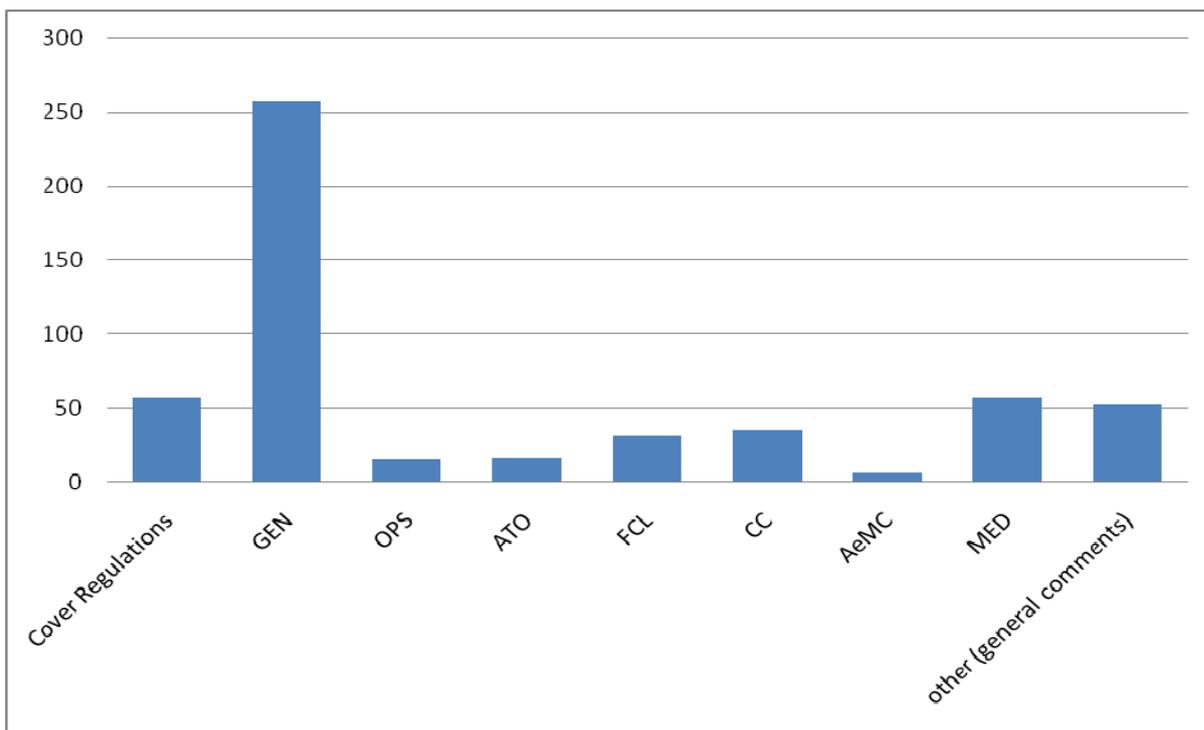


Gráfico 1: Observações à Parte-AR – distribuição

24. As entidades remetentes encontram-se identificadas abaixo. Tendo em conta que as observações provenientes das associações representativas do sector são normalmente enviadas em nome de cada um dos seus membros, pode assumir-se que a quota global relativa ao sector se encontra sub-representada neste gráfico. Não surpreende, contudo, o facto de a maioria das observações ser proveniente das autoridades aeronáuticas nacionais.

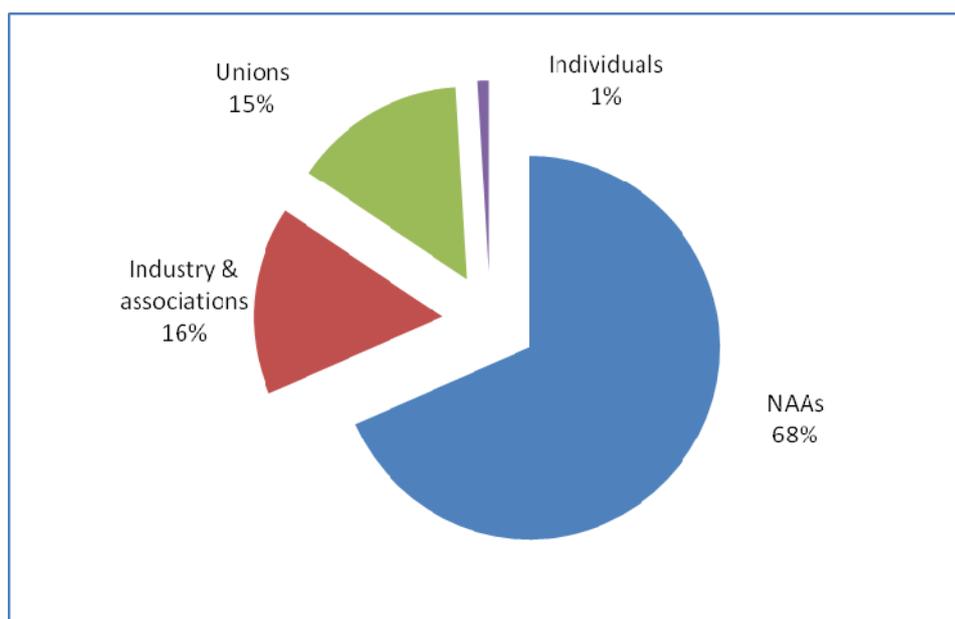


Gráfico 2: Observações à Parte-AR – proveniência

Âmbito e aplicabilidade

25. A Parte-AR, conforme proposta no presente Parecer, é aplicável ao licenciamento da tripulação de voo, à certificação e supervisão da tripulação de cabina, à homologação e supervisão contínua das organizações de formação e centros de medicina aeronáutica homologados, à qualificação dos FSTD, à supervisão dos titulares de certificados de qualificação dos FSTD e aos certificados de medicina aeronáutica. A Subparte GEN da Parte-AR define os requisitos comuns aplicáveis às autoridades competentes, nomeadamente aqueles que se aplicam a todas as áreas técnicas no âmbito em questão.

A Subparte GEN da Parte-AR, conforme proposta no presente Parecer, inclui três secções:

- Secção I Generalidades;
- Secção II Gestão; e
- Secção III Supervisão, certificação e repressão.

26. As Secções implementam os artigos relevantes do Regulamento de Base no que diz respeito às interações entre as organizações homologadas e as autoridades competentes, à cooperação e troca de informações entre autoridades competentes e com a Agência, à aprovação de meios de conformidade alternativos aos meios estabelecidos pela Agência, à necessidade de dar uma resposta imediata a um problema de segurança, bem como às condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados e homologações. A Subparte GEN estabelece ainda os requisitos aplicáveis ao sistema de organização e gestão das autoridades competentes directamente relevantes para as capacidades de supervisão destas mesmas autoridades.

Regulamento de Base	Requisitos aplicáveis às autoridades
Artigo 2.º, n.º 2, alínea d) - Objectivos Artigo 15.º - Rede de informação	Programa de segurança (artigo 3.º do Regulamento)
Artigo 18.º - Diligências da Agência Artigo 19.º - Pareceres, especificações de certificação e documentos de orientação	Meios de conformidade (AR.GEN.120)
Artigo 7.º - Pilotos	Capacidades de supervisão (artigo 4.º do Regulamento)
Artigo 7.º - Pilotos (ATO, AeMC, FSTD)	Supervisão (AR.GEN.300)
Artigo 8.º - Operações aéreas	Programa de supervisão (AR.GEN.305)
Artigo 8.º, n.º 4 - Operações aéreas - Tripulações de cabina	Certificação inicial (AR.GEN.310 & 315) Alterações – organizações (AR.GEN.330) Constatações (AR.GEN.350) Repressão - pessoas (AR.GEN.355)
Artigo 10.º - Supervisão e repressão	Supervisão (AR.GEN.300) Programa de supervisão (AR.GEN.305) Constatações (AR.GEN.350) Repressão - pessoas (AR.GEN.355)
Artigo 13.º + Anexo V Entidades competentes	Atribuição de tarefas (AR.GEN.205)
Artigo 14.º, Artigo 18.º, alínea d) Flexibilidade	Flexibilidade (artigo 5.º do Regulamento)
Artigo 15.º - Rede de informação	Informação à Agência (AR.GEN.125) Programa de supervisão (AR.GEN.305)

Regulamento de Base	Requisitos aplicáveis às autoridades
	Sistema de gestão (AR.GEN.200)
Artigo 14.º - Flexibilidade Artigo 15.º - Rede de informação Artigo 22.º, n.º 1 - Certificação de operações aéreas	Resposta imediata a um problema de segurança (AR.GEN.135)
Artigo 24.º Controlo de aplicação das regras	Sistema de gestão (AR.GEN.200) Alterações ao sistema de gestão (AR.GEN.210)
Artigo 54.º Inspecções nos Estados-Membros	Alterações ao sistema de gestão (AR.GEN.210) Conservação de registos (AR.GEN.220)

Quadro 1: Artigos do Regulamento de Base implementados pela Parte-AR

27. Em conformidade com a abordagem sistémica global, os requisitos constantes da Subparte GEN foram elaborados de forma a garantir, na medida do possível, a sua coerência e compatibilidade com as regras relevantes no domínio dos aeródromos, dos serviços da gestão de tráfego aéreo e de navegação aérea e da aeronavegabilidade. Tendo em conta o carácter geral das mesmas, as Regras de Execução propostas integram os aspectos críticos (CE) de um sistema de supervisão da segurança definidos pela OACI ¹⁷, principalmente no que diz respeito a:

- CE-3: Sistema estatal de aviação civil e funções de supervisão da segurança
- CE-4: Qualificação e formação do pessoal técnico
- CE-5: Orientação técnica, instrumentos e fornecimento de informações críticas em matéria de segurança
- CE-6: Obrigações relativas à concessão de licenças, certificados, autorizações e/ou homologações
- CE-7: Obrigações de vigilância
- CE-8: Resolução de questões de segurança

As normas da OACI relativas à implementação de um Programa de Segurança do Estado (SPP) exige que o país crie mecanismos que assegurem a monitorização efectiva destes elementos críticos¹⁸.

28. A proposta de regulamentação baseia-se ainda nas disposições relevantes da Subparte C do OPS-EU «Certificação e Supervisão do Operador»¹⁹ e nas disposições constantes dos JIP das JAA. As regras de execução e os AMC conexos constantes da Subparte GEN da Parte-AR são plenamente coerentes com as normas relevantes em matéria de supervisão da segurança contidas no Anexo 6²⁰ Parte I Apêndice 5 e na Parte III Apêndice 1 da OACI. A excepção é a norma 5.5 «remuneração e condições de serviço», para a qual não é possível propor uma regra equivalente na Parte-AR pelo facto de tais condições não serem reguladas ao nível do direito da UE.

¹⁷ Ver Documento 9735 da OACI *Safety Oversight Audit Manual* (Manual de Auditoria de Supervisão da Segurança), 2.ª Edição — 2006, Apêndice C – através da avaliação da implementação efectiva dos elementos críticos de um sistema de supervisão da segurança, a capacidade de supervisão da segurança de um país é determinada enquanto parte integrante do Programa Universal de Auditoria de Supervisão da Segurança, da OACI.

¹⁸ Ver Anexo 1, Apêndice C, e Anexo 6, Apêndice J, da OACI «Framework for the State Safety programme» § 3.1.

¹⁹ Com os CRD relativos à Parte-AR e à Parte-OR, foram publicadas tabelas comparativas das regras OPS-EU e JAR-OPS 3, cf. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

²⁰ O Anexo 1 da OACI não contém o Apêndice sobre supervisão da segurança.

Anexo 6 Parte I - Apêndice 5 da OACI Anexo 6 Parte III - Apêndice 1 da OACI	Normas EASA
1. Direito primário em matéria de aviação	Regulamento (CE) n.º 216/2008 OR.GEN.140
2. Regulamentos de operação específicos	Regulamento (CE) n.º 216/2008; Requisitos essenciais, Regulamento (CE) n.º 2042/2003 Parte-AR Subparte OPS
3. Estrutura CAA e exercício da supervisão de segurança	AR.GEN.200(a)(2) número suficiente de pessoal Artigo 4.º do Regulamento
4. Orientação Técnica	AR.GEN.200(a)(1) AR.GEN.300(f)
5. Técnicos qualificados	AR.GEN.200(a)(2) GM1 e 2-AR.GEN.200(a)(2)
6. Obrigações relativas à concessão de licenças e certificados	AR.GEN.200(a)(1) - AMC1-AR.GEN.305(b)-OPS AR.GEN.310 - AMC1-AR.GEN.310(a)-OPS
7. Obrigações de vigilância contínua	AR.GEN.200(a)(1); AR.GEN.300 AR.GEN.305; AMC1-AR.GEN.305(b)
8. Resolução sobre questões de segurança	AR.GEN.200(a)(1) e AR.GEN.350 AR.GEN.350

Quadro 2: Correspondência entre as normas relevantes da OACI relativas à supervisão e a Parte-AR

29. Ao propor requisitos comuns que possam ser aplicados a todos os tipos de certificados e homologações, a Subparte GEN da Parte-AR está a dar seguimento às conclusões constantes do relatório COra das JAA em termos de supervisão de desempenho e de racionalização dos processos de homologação tendente a uniformizar a homologação das organizações, nos casos em que tal uniformização é essencial para que as organizações consigam implementar sistemas eficazes de gestão (da segurança). O objectivo da OACI de integrar SMS em todos os domínios da aviação conduz necessariamente aos mesmos princípios básicos de gestão e homologação das organizações.
30. Concluindo, na medida em que a Parte-AR tem por base regulamentação existente e propõe requisitos harmonizados com as normas relevantes da OACI em termos de sistemas de supervisão da segurança dos Estados, as funções das autoridades competentes definidas nas regras de execução propostas no presente Parecer não apresentam diferenças fundamentais em relação às funções que as mesmas já estão a desempenhar actualmente. Quaisquer competências adicionais encontram justificação directamente no regulamento de Base (ou seja, na implementação dos artigos integrados no primeiro alargamento de competências, a consecução do principal objectivo do Regulamento de Base em termos de segurança, normalização e harmonização) ou nas normas OACI relativas à criação de um SSP.

Regulamento - aspectos relevantes para a Parte-AR

31. Ao contrário do que acontece com os requisitos aplicáveis às autoridades competentes, os requisitos aplicáveis aos Estados-Membros estão incluídos no Regulamento: o artigo

3.º exige que os Estados-Membros e a Agência estabeleçam planos de segurança aeronáutica visando a melhoria contínua da segurança. Destaca ainda a necessidade dos vários Estados-Membros coordenarem os seus planos de segurança, por forma a que a segurança aeronáutica passe a ser gerida em conjunto pelos Estados EASA. A actual partilha de competências no seio da União Europeia não permite que um plano de segurança seja implementado por um só Estado-Membro. Futuramente, serão fornecidos mais elementos para melhorar a implementação conjunta dos requisitos relativos ao Programa de Segurança do Estado da OACI no contexto europeu. Tais requisitos basear-se-ão no trabalho que está a ser coordenado pelo Comité Consultivo para a Segurança da Aviação na Europa, em especial relativamente ao manual EASP.

32. O artigo 4.º do Regulamento propõe requisitos relativos às capacidades de supervisão. Apesar de serem plenamente coerentes com os elementos críticos da OACI relativos ao sistema de supervisão da segurança, tais requisitos exigem que os Estados-Membros assegurem que os seus supervisores estejam devidamente qualificados para realizarem tarefas de certificação e supervisão e que não estejam expostos a quaisquer conflitos de interesse.
33. O artigo 5.º do Regulamento estabelece as informações a serem fornecidas na notificação a ser enviada pelos Estados-Membros que fizerem uso das disposições de flexibilidade estabelecidas no artigo 14.º, números 1, 4 e 6, do Regulamento de Base, bem como pela Agência em conformidade com o artigo 18.º, alínea d) do Regulamento de Base²¹. Sem criar qualquer encargo adicional, este procedimento assegurará uma aplicação uniforme das disposições relevantes e tornará mais eficiente o processo de concessão de isenções e derrogações.
34. O artigo 9.º do Regulamento obriga os Estados-Membros a transferir, para a Agência, os seus registos sobre a supervisão das ATO e dos AeMC localizados fora do território dos Estados-Membros, uma vez que, a partir de 8 de Abril de 2012, deixarão de ter competências para tratar das questões relativas a tais organizações. A Agência fornecerá mais informações sobre a transferência de tais registos às autoridades competentes.

O artigo 10.º do Regulamento fixa a data de entrada em vigor e de aplicabilidade: ao determinar a necessidade de transição ou adiamento da aplicação dos requisitos aplicáveis às autoridades competentes, a Agência teve em conta que os requisitos propostos são, em grande medida, baseados em regulamentação existente e que não incluem elementos substancialmente novos no que diz respeito à organização de uma autoridade competente na área da certificação e da supervisão. Além disso, partiu do princípio que os Estados-Membros, enquanto Partes Contratantes da Convenção de Chicago, já dispõem há muitos anos de sistemas de supervisão da segurança. Mais importante ainda, assim que as novas regras forem aplicadas, os Estados-Membros terão de processar quaisquer novos requerimentos com base nos novos requisitos, o que implica uma actualização prévia da sua organização e sistemas de supervisão. A proposta apresentada no CRD no sentido de conceder aos Estados-Membros um prazo de 12 meses para actualizarem os seus procedimentos administrativos de forma a cumprirem as novas regras foi alvo de observações provenientes de cinco autoridades aeronáuticas europeias, que solicitaram uma prorrogação deste prazo para 24 meses. Após um processo interno de análise, a Agência acabou por eliminar esta disposição por considerá-la incompatível com as cláusulas de auto-exclusão propostas e, mais importante, pelo facto de a mesma poder colidir com o Regulamento (CE) n.º 736/2006 da Comissão relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no que respeita à realização de inspecções de normalização²². As alterações efectuadas às referências das regras no seguimento da decisão de regressar a uma estrutura regulamentar vertical deverão, contudo, conduzir à concessão de um prazo adicional para a realização das necessárias adaptações e actualizações nos procedimentos detalhados

²¹ com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.

²² JO L 240, 7.9.2002, p. 1.

de supervisão e sistemas conexos (tais como as aplicações de software). Para tal, foi incluído no artigo 10.º, n.º 2, uma cláusula geral de auto-exclusão de 6 meses.

As medidas de transição e auto-exclusão aplicáveis às organizações encontram-se explicadas nos pontos 81 a 86 desta Nota Explicativa.

Parte-AR Subparte GEN - Secção I - Generalidades

35. A Secção I complementa os requisitos aplicáveis aos Estados-Membros ao nível do Regulamento com requisitos gerais aplicáveis às autoridades competentes. Tem como objectivo fundamental facilitar a cooperação e a troca de informações entre as autoridades e a Agência, bem como entre as próprias autoridades. Tais disposições derivam dos requisitos de alto nível dispostos no Regulamento de Base (em especial o artigo 5.º, n.º5; o artigo 7.º, n.º 6; o artigo 8.º, n.º 5; o artigo 10.º; o artigo 15.º; o artigo 22.º, n.º 1 e o artigo 24.º). A Secção I estabelece ainda obrigações relacionadas com a documentação de supervisão, as quais complementam as disposições relevantes sobre as capacidades de supervisão estabelecidas no Regulamento com o elemento crítico CE-5 da OACI «Orientação técnica, instrumentos e fornecimento de informações críticas em matéria de segurança».
36. A Secção I exige ainda que as autoridades competentes forneçam à Agência todas as informações importantes do ponto de vista da segurança (AR.GEN.125(b)). Apesar de a Directiva 2003/42/CE²³ estabelecer a obrigatoriedade da comunicação de ocorrências em caso de acidente ou incidente grave, considerou-se que as medidas de execução conexas²⁴ não estabelecem requisitos explícitos sobre a necessidade de enviar à Agência todas as informações de segurança disponíveis num formato adequado. A Agência deve ser informada das questões relativas à concepção, aos dados de adequação operacional (OSD) e à segurança operacional, identificados no EASP ou das questões especificamente identificadas pela Agência como áreas de preocupação em termos de segurança. Os AMC serão definidos para a AR.GEN.125(b) como resultado do trabalho actualmente em curso no âmbito do Sistema Interno de Comunicação de Ocorrências da Agência (IORS). Em contrapartida, a Agência providenciará uma ferramenta essencial para a elaboração da análise anual da segurança, exigida pela entidade legisladora²⁵.
37. A Secção I estabelece requisitos de processamento de meios de conformidade alternativos aos Meios de Conformidade Aceitáveis emitidos pela Agência. A designação «meios de conformidade aceitáveis» (AMC), tal como referida nos artigos 18.º e 19.º do Regulamento de Base, é sobretudo utilizada para qualificar os meios técnicos/processuais a serem utilizados pelos Estados-Membros na aplicação do Regulamento de Base e respectivas regras de execução. Um AMC constitui, portanto, um meio para cumprimento de uma regra. Uma vez que os meios definidos pela Agência não têm força de lei, as entidades destinatárias poderão decidir utilizar outros meios para o cumprimento dos requisitos que lhes são aplicáveis. A entidade legisladora considera, contudo, que tais meios dotam os requerentes de um estatuto de segurança jurídica e contribuem para uma execução uniforme das regras, conferindo-lhes, por isso, presunção de conformidade com a regulamentação. O AMC implica a assunção de compromissos por parte das autoridades competentes, pelo que estas devem ser reconhecidas conformes com a legislação. Contudo, existe alguma flexibilidade na medida em que as partes interessadas podem propor meios alternativos às autoridades competentes, os quais

²³ Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de Junho de 2003 relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil (JO L 167, 4.7.2003, p. 23).

²⁴ Artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão de 12 de Novembro de 2007 que estabelece normas de execução para a integração, num repositório central, das informações sobre ocorrências na aviação civil, comunicadas em conformidade com a Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 294, 13.11.2007, p. 3).

²⁵ Artigo 15.º, n.º 4, do Regulamento de Base.

poderão ser aprovados e implementados se garantirem um nível de segurança equivalente aos primeiros.

38. A proposta apresentada com o CRD teve como objectivo assegurar o tratamento uniforme de tais alternativas pelas autoridades competentes e fornecer total transparência, algo que tem faltado no actual sistema. A base jurídica subjacente aos meios alternativos de conformidade e as obrigações das autoridades competentes encontram-se estipuladas nos artigos 5.º (n.º 5), 7.º (n.º 6) e 8.º (n.º 5) do Regulamento de Base, entre outros, que estabelecem as condições de emissão, manutenção e alteração dos certificados e homologações. Uma vez que os meios alternativos de conformidade são sobretudo meios utilizados pelos requerentes para o cumprimento das regras de execução, a Agência considerou necessário estabelecer um procedimento específico de tratamento de tais meios alternativos dirigido, quer aos requerentes, quer às autoridades. As funções e obrigações que incumbem à Agência encontram base jurídica nos poderes atribuídos à Agência para controlar a execução das regras por parte das autoridades competentes e para normalizar o seu desempenho (ver artigos 10.º e 24.º do Regulamento de Base).
39. Para efeitos de normalização e harmonização, a autoridade competente é obrigada a notificar a Agência sobre cada meio alternativo de conformidade que tenha aprovado ou que esteja a utilizar, bem como a disponibilizar a todas as pessoas colectivas ou singulares sob a sua alçada os meios alternativos que utiliza para cumprir a legislação aplicável. Esta obrigação implica uma nova tarefa para as autoridades competentes que pode, contudo, ser executada através dos mecanismos e procedimentos existentes. Espera-se, por isso, que a sobrecarga adicional seja limitada.

As observações ao NPA e as reacções ao CRD demonstram claramente que a maioria das partes interessadas concordam que a Agência realize um controlo sistemático ex-ante de todos os meios alternativos de conformidade antes da sua aprovação e/ou implementação pela autoridade competente. O principal argumento tem a ver com a manutenção de um ambiente de igualdade e com a eliminação da incerteza que reside no facto de os meios alternativos de conformidade serem aprovados pela autoridade competente sem a intervenção da Agência, podendo causar problemas, por exemplo, durante as inspecções de normalização. O Regulamento de Base não estipula um mandato para tais aprovações ex-ante por parte da Agência, uma vez que deixa a execução das regras a cargo dos Estados-Membros. Consequentemente, estas preocupações não podem ser abordadas ao abrigo do actual sistema jurídico. Contudo, por forma a ter em conta as preocupações das partes interessadas, é tornado explícito o requisito que obriga a autoridade competente a estabelecer um sistema de avaliação e controlo consistente de todos os meios alternativos de conformidade. Neste contexto, é importante referir que a utilização de meios de conformidade aprovados por uma autoridade competente está limitado às organizações que se encontram sob a alçada da mesma. Tal significa que outras organizações que pretendam fazer uso dos mesmos meios alternativos de conformidade terão de repetir o processamento dos mesmos com a respectiva autoridade competente.

40. Por fim, em resposta às reacções ao CRD, a Agência simplificou as definições através da eliminação da designação «meios adicionais de conformidade» e do alargamento da definição dos «meios alternativos de conformidade» de modo a abranger os meios que fornecem alternativas a um AMC existente e novos meios de estabelecer a conformidade com o Regulamento de Base e respectivas regras de execução, sempre que não tenham sido adoptados AMC conexos pela Agência.

Parte-AR Subparte GEN - Secção II - Gestão

41. As regras estabelecidas na Secção II obrigam as autoridades competentes a estabelecer e manter um sistema de gestão que lhes permita cumprir as suas obrigações e assumir as responsabilidades que lhes incumbem por força da Parte-AR. Os principais elementos

que compõem tal sistema de gestão emulam os requisitos do sistema de gestão aplicável às organizações:

- documentação das tarefas e dos procedimentos;
- qualificação suficiente e adequada do pessoal, incluindo a obrigação de planear o quadro de pessoal;
- nomeação do pessoal de gestão para as diversas áreas de actividade;
- adequação das estruturas e instalações;
- controlo da conformidade do sistema de gestão, incluindo a designação de uma pessoa ou grupo de pessoas responsáveis pelo controlo da conformidade;
- necessidade de assegurar a conformidade dos procedimentos de certificação e supervisão levados a cabo em nome da autoridade competente com os requisitos aplicáveis;
- implementação de um sistema de identificação das alterações que afectam o sistema de gestão e de garantia de eficácia deste sistema; e
- criação de um sistema de conservação de registos para assegurar a rastreabilidade das actividades realizadas.

42. Tais requisitos do sistema de gestão são complementados por um requisito específico que estabelece procedimentos para a troca efectiva de informação e assistência por parte de outras autoridades, que explicitam os requisitos do artigo 15.º, n.º 1, do Regulamento de Base. O conjunto de requisitos comuns relativos aos sistemas de gestão da autoridade competente proposto com a Secção II está directamente relacionado com os elementos críticos dos sistemas de supervisão da segurança da OACI, nomeadamente com o CE-4 «Qualificação e formação do pessoal técnico» e com o CE-5 «Orientação técnica, instrumentos e fornecimento de informações críticas em matéria de segurança». Tais requisitos apoiam a implementação de SSP e contribuem para a criação de um sistema de supervisão eficaz que facilita e incentiva as organizações regulamentadas a implementar sistemas de gestão conformes com a Parte-OR.
43. Com vista a apoiar o processo de normalização e a facilitar a transição desse processo para uma monitorização contínua²⁶, a Secção II exige que as autoridades competentes forneçam à Agência toda a documentação relevante sobre os respectivos sistemas de gestão e as alterações efectuadas aos mesmos.
44. No que diz respeito à utilização de entidades competentes (AR.GEN.205), alguns Estados-Membros levantaram dúvidas quanto à inclusão de disposições específicas na Parte-AR, argumentando que a questão já estava suficientemente coberta pelo artigo 13.º e pelo Anexo V do Regulamento de Base. A Agência considera, no entanto, que o Regulamento de Base não define a forma como as tarefas especificadas devem ser desempenhadas e, conseqüentemente, mantém as disposições numa versão alterada. A regulamentação diz agora respeito à atribuição, pela autoridade competente, de tarefas de certificação e supervisão a pessoas colectivas ou singulares, focando os critérios aplicáveis às mesmas. A especificação das regras tem por objectivo garantir que qualquer tarefa de certificação ou supervisão realizada em nome da autoridade competente está conforme com os requisitos aplicáveis, à semelhança do que é exigido às organizações quando contratam serviços no respectivo âmbito de competências. Esta nova regra de execução influi directamente na garantia de um elevado nível de segurança nas actividades de certificação e supervisão das autoridades competentes,

²⁶ A Abordagem de Monitorização Contínua (CMA) implicará a implementação de um sistema de monitorização contínua dos Estados-Membros de acordo com uma abordagem harmonizada e coesa. A capacidade dos Estados-Membros em matéria de supervisão da segurança será monitorizada com base nos seguintes passos fundamentais: (1) recolha e validação dos dados de segurança, (2) análise e medição do nível de capacidade de supervisão da segurança, (3) identificação de lacunas e avaliação dos riscos conexos, (4) desenvolvimento e implementação de estratégias de redução dos riscos.

bem como na implementação uniforme das disposições relevantes do Regulamento de Base.

45. Apesar de as disposições constantes da Secção II derivarem de requisitos já existentes (tais como os requisitos contidos na Secção B do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 no domínio da organização da autoridade competente, da qualificação e formação e dos procedimentos, da conservação de registos), obrigam à atribuição de novas tarefas às autoridades competentes:
- a. a transmissão à Agência dos procedimentos e alterações, a comunicação à Agência das alterações que afectam o sistema de gestão (AR.GEN.200(d) e AR.GEN.210(c));
 - b. a definição e implementação de procedimentos de participação em intercâmbios de informação e assistência a outras autoridades competentes AR.GEN.200(c); e
 - c. a implementação de um sistema de controlo da conformidade (AR.GEN.200(a)(4);(5)), incluindo a implementação de um sistema de avaliação inicial e contínua das pessoas colectivas e singulares que realizam tarefas de certificação ou supervisão em nome da autoridade competente (AR.GEN.205).

Se bem que para as tarefas a. e b. se possa assumir que as autoridades podem confiar nos recursos e canais de comunicação existentes, a implementação da tarefa c. poderá exigir recursos adicionais. As responsabilidades dos Estados-Membros na concessão às autoridades competentes dos recursos e capacidades de supervisão necessários para que desempenhem as suas funções em conformidade com as normas aplicáveis encontram-se claramente definidas no artigo 4.º, n.º 4, do Regulamento. Este forma a base jurídica que assegura o financiamento de todas as tarefas adicionais. Neste contexto, importa referir que um sistema de gestão eficaz, incluindo o controlo eficaz da conformidade, pode ser um valioso contributo para a garantia de uma boa relação custo-eficácia nos processos de supervisão.

46. Além disso, as disposições constantes da Secção II obrigam:
- a. as autoridades competentes a manter uma lista de todos os certificados de organizações, certificados de qualificação de FSTD e licenças, qualificações, certificados ou atestados (AR.GEN.220(b));
 - b. as autoridades competentes a conservar registos da avaliação dos meios alternativos de conformidade propostos pelas organizações sujeitas a certificação e da avaliação dos meios alternativos de conformidade utilizados pela própria autoridade competente; e
 - c. à implementação de um sistema para planear a disponibilidade do quadro de pessoal (AR.GEN.200(a)(2)).

Apesar de as normas em vigor não explicitarem tais requisitos, pode assumir-se que as autoridades competentes integram, de facto, nos seus sistemas de administração de certificados e homologações e de gestão de pessoal, os sistemas necessários para o cumprimento destes novos requisitos.

Parte-AR Subparte GEN Secção III – Supervisão, Certificação e Repressão

47. Esta Secção da Parte-AR Subparte GEN fornece à autoridade competente os elementos necessários para a sua interacção com as organizações e pessoas regulamentadas. Descreve os princípios gerais de supervisão, identifica os elementos do programa de supervisão e especifica as actividades, funções e responsabilidades das autoridades competentes em termos de processos de certificação, supervisão contínua e repressão. A secção em questão baseia-se nos procedimentos estabelecidos nos regulamentos vigentes. As regras de supervisão têm em conta os requisitos de alto nível contidos no Regulamento de Base, garantindo, dessa forma, que a supervisão abrange outras pessoas colectivas e singulares para além das certificadas pela autoridade competente.

As disposições relevantes derivam dos JIP das JAA em relação aos JAR-OPS e aos JAR-FCL, bem como dos requisitos dispostos na Secção B dos Regulamentos (CE) n.º 1702/2003 e 2042/2003. O Regulamento de Base estabelece as disposições aplicáveis (OPS, artigo 8.º, n.º 5; FCL, artigo 7.º, n.º 6; supervisão cooperativa, artigos 10.º, 11.º e 15.º). Em resposta ao feedback das partes interessadas, serão aditadas, aos AMC e aos GM, instruções mais pormenorizadas sobre a certificação inicial e a supervisão, processos específicos, qualificações e adequação do número de funcionários, validade das licenças e qualificações dos instrutores de voo, etc.

48. A proposta apresentada no NPA incluiu elementos derivados das recomendações COra relativas à emissão de um único certificado às organizações titulares de várias homologações concedidas ao abrigo de mais do que uma Parte. A análise efectuada às observações ao NPA indicam claramente que não é possível implementar o «certificado único»: as preocupações do sector prendem-se com o facto de a OACI não exigir uma homologação de organização «global» além do AOC, o que significa que o certificado único acabaria por criar uma especificidade europeia sem reconhecimento internacional. As autoridades competentes observaram que as condições de emissão do certificado único e a relação entre o certificado de organização individual e os certificados de áreas específicas (AOC, ATO, AeMC) não estavam claramente definidas. Além disso, as mesmas afirmaram que o certificado único de organização aumentaria significativamente o volume de trabalho das autoridades sem justificação do ponto de vista da segurança. Uma vez que os principais objectivos do certificado de organização único podem ser alcançados sem a imposição da emissão de um certificado único, a Agência concordou em abandonar tal instrumento. De facto, em termos de eficácia da supervisão, é muito mais pertinente simplificar o programa de supervisão para as organizações homologadas ao abrigo de mais do que uma Parte do que emitir um certificado de organização individual. É permitida a creditação de elementos de auditoria para organizações certificadas em conformidade com mais do que uma Parte, conforme descrito nos AMC do AR.GEN.305.
49. O NPA incluiu ainda uma proposta de supervisão cooperativa²⁷ com vista a assegurar uma supervisão mais eficiente das actividades não limitadas geograficamente ao Estado-Membro que emitiu o certificado. O principal objectivo das disposições de supervisão consiste em conferir uma dimensão europeia aos processos de supervisão, promovendo a melhor utilização dos recursos de supervisão ao nível local e assegurando que todas as aeronaves ou pessoas colectivas ou singulares são regularmente sujeitas a supervisão. Tal procedimento resultaria na implementação das recomendações específicas da Conferência de Directores-Gerais da Aviação Civil sobre uma Estratégia Global de Supervisão da Segurança (realizada nas instalações da OACI em 1997), durante a qual foi destacada a necessidade de coordenar e harmonizar os princípios e procedimentos de avaliação da supervisão da segurança ao nível global, tendo sido igualmente reconhecidas as vantagens da adopção de uma perspectiva regional. A proposta da Agência foi objecto de inúmeras observações. A maioria das observações proveio das autoridades competentes, as quais se manifestaram preocupadas com os contornos possivelmente difusos das responsabilidades de supervisão, bem como com os eventuais obstáculos práticos à cooperação entre autoridades, motivados pelas barreiras linguísticas e pelas diferenças ao nível dos sistemas jurídicos. As principais preocupações manifestadas pelo sector tiveram como alvo a sobrecarga de tarefas e a possível duplicação da supervisão nas organizações que operam em vários Estados-Membros.
50. Em conformidade com as recomendações emitidas pelo grupo de análise AR/OR e no seguimento de uma reunião dedicada com os representantes do Grupo de Aconselhamento das Autoridades Nacionais (AGNA), as disposições pertinentes da AR.GEN.Secção III foram refinadas de modo a dar resposta às principais preocupações

²⁷ A designação «supervisão colectiva» (collective oversight) utilizada na Nota Explicativa do NPA 2008-22 é substituída pela designação «supervisão cooperativa» (cooperative oversight), que reflecte de forma mais apropriada a intenção das disposições em causa.

manifestadas pelas partes interessadas. Por forma a determinar o âmbito de supervisão das actividades levadas a cabo no território do Estado-Membro por pessoas colectivas ou singulares não certificadas pela autoridade competente, será implementada uma abordagem baseada nos riscos, a qual dará primazia às prioridades de segurança identificadas no plano de segurança do Estado referido no artigo 3.º do Regulamento. A responsabilidade primária da autoridade competente responsável pela emissão do certificado permanece inalterada. A proposta é complementada por disposições em matéria de cooperação voluntária, legitimada por meio do estabelecimento de acordos entre as autoridades. Deste modo, parte do processo de supervisão pode ser executado pela autoridade em cujo território se desenvolvem as actividades, aumentando, assim, a visibilidade destas últimas. Espera-se que tal procedimento incentive as autoridades competentes a fazer o melhor uso possível dos recursos locais. As regras de execução relacionadas com as constatações e as medidas de repressão (AR.GEN.350 and AR.GEN.355) foram alteradas em conformidade. A AR.GEN.350 foi alvo de alterações para efeitos de coesão com a AR.CC, de modo a abranger as questões de falsificação e fraude. Uma nova alínea AR.GEN.300(f) foi aditada de forma a incluir a disposição anteriormente definida em AR.GEN.425(a), tendo esta sido transferida para o Regulamento relativo às operações aéreas.

51. Apesar de a Agência ter alterado a sua proposta relativa à supervisão cooperativa com vista a dar resposta às principais preocupações manifestadas pelos Estados-Membros, insiste na importância de alargar a supervisão a todas as actividades realizadas no território de um Estado-Membro e de melhorar a cooperação entre as autoridades competentes dos Estados-Membros, por forma a enfrentar os desafios colocados pelo mercado único. Um número crescente de pilotos e operadores, mas também de examinadores de voo e examinadores de medicina aeronáutica, passa a poder exercer as suas prerrogativas num Estado-Membro diferente do Estado inicialmente responsável pela sua supervisão. Assim sendo, a Agência sugere que futuramente seja levada a cabo uma análise da aplicação das disposições de supervisão cooperativa e do funcionamento do sistema de supervisão, não só com o objectivo de detectar possíveis lacunas o mais rapidamente possível, mas também para determinar a eventual necessidade de estabelecer disposições mais específicas. Pretende, com isso, promover as capacidades de supervisão ao nível europeu, quer em termos de segurança, quer em termos de eficiência da utilização dos recursos.
52. Outra proposta importante do NPA é a transição para processos de supervisão baseada nos riscos e de supervisão baseada no desempenho, também derivados da iniciativa COrA. No seguimento de uma avaliação às observações ao NPA, o intervalo de supervisão de 24 meses inicialmente definido ao nível da regra de execução foi transferido para os AMC da AR.GEN.305 para efeitos do CRD, de modo a proporcionar flexibilidade. Esta mudança para o nível AMC levou a que várias partes interessadas se mostrassem seriamente preocupadas com a implementação, numa fase tão precoce, de um sistema puramente baseado nos riscos. Em seu entender, tal sistema não deveria ser adoptado antes de as organizações regulamentadas alcançarem um grau de maturidade suficiente em termos de sistemas de gestão da segurança e de as autoridades competentes ganharem visibilidade em termos de desempenho ao nível da segurança, factores determináveis através da recolha e análise dos dados relevantes. Algumas partes interessadas referiram ainda que a flexibilidade proporcionada poderá ser utilizada em certos Estados-Membros para justificar mais cortes na disponibilização de recursos às autoridades competentes. Por forma a dar resposta a tais preocupações, a Agência reinstituíu o intervalo de 24 meses ao nível das regras de execução e propõe agora um determinado número de critérios de alargamento ou redução do intervalo de supervisão normalizado. Tais disposições aplicar-se-ão às organizações certificadas pela autoridade competente e ao titulares de certificados de qualificação de FSTD.
53. A AR.GEN.300 e a AR.GEN.305 estabelecem requisitos gerais para a supervisão de pessoas através de inspecções. Algumas associações de partes interessadas e organizações sem fins lucrativos reagiram às disposições, contestando a necessidade de inspecções-surpresa e afirmando que tais disposições resultariam em custos adicionais

que se reflectiriam nos gastos dos titulares de licenças. Será definido um AMC para esclarecer que a supervisão dos titulares de licenças, certificados, qualificações ou atestados deve normalmente fazer parte da supervisão das organizações onde estas pessoas exercem as suas prerrogativas. Além disso, a autoridade competente deve verificar a conformidade com os requisitos aplicáveis antes de aprovar ou renovar uma qualificação. Com vista ao cumprimento adequado das suas obrigações, a autoridade competente deverá executar um certo número de verificações não anunciadas. O AMC reflectirá as disposições do Documento 9379 da OACI «Manual of procedures for the establishment and management of a State's personnel licensing system» (Manual de procedimentos para a criação e gestão de um sistema estatal de licenciamento do pessoal).

54. Foram renovadas as disposições relativas à «aprovação indirecta» de certos tipos de alterações organizacionais propostas no NPA. A questão é agora abordada na AR.GEN.330 «Alterações – organizações» e as alterações são classificadas em função da necessidade ou não de aprovação prévia por parte da autoridade competente. São ainda estabelecidas disposições aplicáveis a organizações que pretendam implementar alterações sem a aprovação prévia da autoridade competente. Nestes casos, a organização deverá instituir um procedimento especificando o âmbito de tais alterações e descrevendo a forma como as mesmas serão geridas. Seguidamente, o procedimento deverá ser apresentado à autoridade competente para aprovação (cf. AR.GEN.310(c)). As disposições alteradas deverão cumprir plenamente o conceito de «aprovação indirecta» ou alterações «aceitáveis para a autoridade».
55. As regras de execução propostas sobre as constatações e as medidas de repressão foram alteradas de forma a incluir as constatações já fornecidas na Parte-OR e a harmonizarem-se com as alterações efectuadas à AR.GEN.300 e AR.GEN.305 no que diz respeito à supervisão cooperativa. Além disso, foram eliminadas todas as referências a sanções, uma vez que estas estão sujeitas à legislação nacional que transpõe o artigo 68.º do Regulamento de Base. Por fim, o prazo para empreender medidas correctivas foi redefinido com vista à sua harmonização com os requisitos existentes nas regras de aeronavegabilidade permanente.
56. Tendo em conta que um elevado número de regras de execução propostas na AR.GEN, Secção III, tem por base requisitos já existentes, e considerando as obrigações dos Estados-Membros ao abrigo da OACI de integrar sistemas de supervisão eficazes nos respectivos programas de segurança do Estado, as obrigações que são efectivamente novas ou que não fazem parte daquelas que derivam das obrigações decorrentes da Convenção de Chicago estão limitadas às seguintes:
 - a. informar as pessoas e as organizações sujeitas a um acordo de supervisão entre as autoridades competentes (AR.GEN.300(e));
 - b. aprovar o procedimento da organização para o tratamento das alterações que não exigem aprovação prévia (AR.GEN.310(c));
 - c. informar a autoridade competente que emitiu o certificado caso seja detectada uma não-conformidade de uma organização certificada por uma autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência, bem como fornecer uma indicação da gravidade da constatação (AR.GEN.350(e)); e
 - d. informar a autoridade competente que emitiu a licença, o certificado, a qualificação ou o atestado caso seja detectada uma não-conformidade de uma pessoa certificada por uma autoridade competente de outro Estado-Membro (AR.GEN.355(e)).

Assume-se que as autoridades podem confiar nos recursos e processos de supervisão e certificação existentes, bem como nos canais de comunicação, para a execução destas tarefas adicionais.

Parte-AR Subparte FCL

57. A Subparte AR.FCL estabelece requisitos específicos aplicáveis às autoridades relacionadas com o licenciamento de tripulações de voo. Inclui 3 secções:

- Secção I Generalidades
- Secção II Licenças, qualificações e certificados
- Secção III Exames de conhecimentos teóricos.

A *Secção I* desta Subparte estabelece os requisitos gerais e as disposições aplicáveis à conservação dos registos de licenciamento por parte das autoridades competentes.

A *Secção II* estabelece as disposições adicionais de concessão de licenças, qualificações e certificados. Integra requisitos relevantes para os procedimentos de emissão, revalidação e renovação de licenças, monitorização de examinadores, informação especificamente destinada aos examinadores, prazo de validade das licenças, procedimento de re-emissão de uma licença e disposições de limitação, suspensão ou revogação de uma licença, qualificação ou certificado.

A *Secção III* estabelece disposições relativas à realização de exames de conhecimentos teóricos.

58. A AR.FCL tem essencialmente por base os requisitos aplicáveis às autoridades relacionadas com organizações de formação e licenciamento das tripulações de voo, os quais estão contidos no JAR-FCL. Com base nas observações recebidas e na troca de opiniões com os Estados-Membros, o sistema de monitorização dos examinadores foi aquele que sofreu a alteração mais significativa.

59. Foram poucas as alterações substanciais efectuadas à presente Subparte. O requisito aplicável aos procedimentos de emissão e revalidação de uma licença (AR.FCL.200) foi alterado por forma a incluir a aprovação de licenças pelos examinadores. Esta situação reflecte melhor as alterações já efectuadas na Parte-FCL e permite que as autoridades competentes aprovem a designação de certos examinadores para esta função.

A maioria das observações e reacções recebidas centrou-se na monitorização dos examinadores prevista na AR.FCL.205 (na Secção II). No CRD, a Agência exortou as autoridades a estabelecer uma lista de examinadores para as apoiarem nas suas tarefas de supervisão. Tendo em conta as reacções recebidas e os debates com os Estados-Membros, a Agência acrescentou a obrigação de as autoridades incluírem também examinadores certificados por outros Estados-Membros mas exercendo as prerrogativas no território das mesmas. A Agência incluiu ainda uma disposição (já estabelecida no JAR-FCL) exigindo às autoridades a definição de procedimentos para a designação dos examinadores de determinados testes de perícia.

60. Importa referir que a elaboração e publicação de uma lista de examinadores, bem como a necessidade de fornecer instruções aos examinadores certificados noutros Estados-Membros (e as tarefas administrativas conexas) implicarão um aumento das tarefas que incumbem às autoridades competentes.

A disposição que estabelece a obrigação de informar os examinadores sobre os requisitos de segurança a serem levados em conta nas avaliações de proficiência e testes de perícia foi reformulada com vista a esclarecer que também é aplicável aos examinadores certificados noutros Estados-Membros. Esta questão será novamente abordada numa regulamentação futura, uma vez que a presente regulamentação resultará na inclusão de certos elementos dos requisitos de segurança no manual do examinador.

61. A principal questão levantada pelos requisitos constantes da Secção III foi a necessidade de criar um Banco Central de Perguntas europeu, no qual se estabelecesse um quadro de perguntas e o tempo disponível para efectuar o exame nas matérias específicas. A

AR.FCL.300 foi ligeiramente alterada de forma a resolver alguns erros editoriais e a clarificar as questões relacionadas com o Banco Central de Perguntas europeu.

62. Tendo em conta as reacções recebidas, foi também revisto o formato normalizado das licenças (formulário 141 da EASA agora no Apêndice I à Parte-AR) e foram introduzidas várias alterações ao formato previsto no JAR-FCL durante a fase de consulta. Eis algumas das principais alterações:

- uniformização do formato com outras licenças europeias;
- aditamento do grau e data de validade do certificado de proficiência linguística;
- mais margem para a revalidação dos certificados de proficiência linguística;
- espaço para observações específicas sobre a licença LAPL (não conforme com a OACI);
- aditamento de uma coluna para a data do teste de qualificação de instrumentos; e
- aditamento de uma linha IVa para inclusão da data de nascimento (em conformidade com o artigo 5.1.1.2 da OACI).

Será estabelecida uma nova regulamentação com vista à normalização de uma lista de abreviaturas (por exemplo, qualificações, categorias de aeronaves) e das suas possíveis combinações. Tal lista deverá ser consultada antes da inclusão de quaisquer entradas na licença e como orientação para as autoridades competentes e para os examinadores relativamente aos procedimentos de emissão/revalidação/renovação das qualificações atestadas na licença.

Parte-AR Subparte CC

63. Esta Subparte constitui um suplemento aos requisitos da Subparte GEN no que diz respeito aos certificados de tripulação de cabina e respectivos titulares. Desenvolve alguns requisitos de forma a incidir sobre a especificidade do certificado de tripulação de cabina, tal como previsto no artigo 8.º, números 4 e 5, do Regulamento de Base. A Subparte em questão é composta pelos seguintes elementos:
- Secção I Certificados de tripulação de cabina
 - Secção II Organizações que ministram formação à tripulação de cabina ou que emitem os respectivos certificados.
64. A *Secção I* incide sobre os aspectos directamente ligados ao próprio certificado de tripulação de cabina, tal como as duas opções disponíveis aos Estados-Membros para a sua emissão, o formato normalizado da EASA e as situações que podem obrigar a autoridade competente a tomar medidas de repressão conforme aplicável.
- A *Secção II* incide sobre as organizações que, sob certas condições gerais, podem ser aprovadas pela autoridade competente para a ministração de formação à tripulação de cabina e/ou para a emissão de certificados de tripulação de cabina. Importa referir que, ao contrário do que acontece com as organizações de formação de tripulações de voo, o Regulamento de Base não fornece uma base jurídica clara que permita à Agência especificar os critérios aplicáveis às organizações de formação de tripulações de cabina. Por este motivo, permanecerão aplicáveis os requisitos nacionais até ao estabelecimento de tais critérios ao nível europeu.
65. O certificado de tripulação de cabina é diferente do certificado de formação em matéria de segurança actualmente exigido no OPS-EU. Tal como acontece com o certificado referido no OPS-EU, todos os membros das tripulações de cabina envolvidos em operações comerciais devem possuir um certificado de tripulação de cabina. Contudo, ao contrário do que é exigido para o primeiro, o segundo deve ser mantido, existindo ainda situações que podem exigir a sua alteração, limitação, suspensão ou revogação. Os requisitos aplicáveis aos titulares de tais certificados encontram-se especificados em separado na Parte-CC.
66. Os Anexos 1 e 6 da OACI exigem que os membros da tripulação de cabina possuam um atestado, um certificado ou uma licença. Muitos Estados membros da OACI desenvolveram, contudo, um sistema deste tipo. Por exemplo, vários Estados-Membros da UE estabelecem requisitos nacionais de licenciamento ou certificação de tripulantes de cabina, os quais complementam os requisitos essenciais previstos no OPS-EU. A FAA emite um Certificado de Proficiência aos assistentes de bordo dos EUA envolvidos em operações comerciais. A Autoridade de Aviação Civil da África do Sul (SACAA) exige e emite licenças de tripulação de cabina.
67. As reacções ao CRD e as respostas dadas pela Agência foram as seguintes:
- *Requisito de emissão de um atestado de tripulação de cabina de acordo com o novo formato EASA:* o período de transição de 18 meses inicialmente proposto é prolongado para 60 meses, à semelhança do que acontece com as licenças de piloto conformes com a JAR e emitidas por um Estado-Membro antes de 8 de Abril de 2012 (cf. Parecer «Implementação de regras para a qualificação de tripulações de cabina envolvidas em operações comerciais» – Regulamento, artigo 9.º, alínea b).
 - *Aprovação de organizações para a emissão de certificados de tripulação de cabina em nome da autoridade competente:* a emissão dos certificados de tripulações de cabina poderá, por decisão de um Estado-Membro, ser efectuada por uma organização homologada para esse efeito.

- *Requisito de conclusão de formação específica em tipo de aeronave antes da emissão do certificado de tripulação de cabina:* tal requisito foi eliminado. Contudo, a qualificação de tipo de aeronave permanece, na Parte-CC, como condição para a utilização do certificado pelo respectivo titular.
- *Ausência de critérios ou normas comuns ao nível da UE para a aprovação de organizações de formação de tripulações de cabina, para a qualificação de instrutores e examinadores e para os dispositivos de formação:* sujeito a um entendimento comum e a acordo sobre a base jurídica por parte do legislador, a Agência propõe que estas questões sejam abordadas futuramente com outro processo de regulamentação.

Parte-AR Subparte ATO

68. A Subparte AR.ATO define os requisitos especificamente aplicáveis às autoridades no que diz respeito às organizações de formação homologadas para o licenciamento das tripulações de voo. É composta por uma Secção:

- Secção I Generalidades

A Subparte AR.ATO estabelece requisitos que complementam os requisitos gerais, tais como requisitos aplicáveis ao programa de supervisão de ATO e ao sistema de conservação de registos para dados relacionados com ATO. A AR.ATO tem essencialmente por base os requisitos aplicáveis às autoridades relacionadas com organizações de formação e licenciamento das tripulações de voo, os quais estão contidos na JAR-FCL. Em resposta às reacções de algumas partes interessadas, a Agência gostaria de salientar que, ao abrigo da regulamentação proposta, as ATO não são obrigadas a possuir um AOC (apesar de serem operadores na acepção do artigo 3.º, alínea h), do Regulamento de Base).

69. Foram efectuadas apenas algumas alterações significativas. Na AR.ATO.105, a principal questão levantada pelas partes interessadas durante a fase de consulta prendeu-se com o facto de a utilização de uma aeronave de formação com apenas 2 lugares poder não permitir uma amostragem de voos de formação. Este facto foi tido em conta e o texto foi reformulado para clarificar a questão.

As disposições da AR.ATO.120 sobre conservação de registos foram alteradas por forma a clarificar a terminologia usada no âmbito da utilização de FSTD. Convém referir que, relativamente aos FSTD, a Agência decidiu dar início a uma nova regulamentação que harmonize todas as regras de execução, CS e AMC com a 3.ª edição do Documento 9625 da OACI.

No CRD, a Agência informou as partes interessadas de que será desenvolvido um Certificado de Homologação de ATO, uma vez que a Certificação de Entidades da EASA deixará de existir. O novo certificado será baseado no Formulário do Certificado de Homologação 153 FTO/TRTO da JAA e no Certificado de Homologação EASA.147, associado ao Plano de Homologação, doravante designado por «Homologação do Curso de Formação».

Em resposta às observações ao Plano de Homologação do Curso de Formação, a autorização de utilização dos FSTD pelas ATO (outrora «homologação do utilizador») foi integrada no Formulário de Homologação de Curso anexo ao certificado da ATO. Esta homologação de curso exige a publicação do curso de formação e do respectivo FSTD.

Parte-AR Subparte FSTD

70. A Subparte AR.FSTD estabelece os requisitos especificamente aplicáveis às autoridades, relacionados com a qualificação dos FSTD. É composta por uma Secção:

- Secção I Generalidades

A AR.FSTD descreve as principais responsabilidades das autoridades competentes em matéria de qualificação e monitorização da operação dos FSTD. Descreve ainda o processo de avaliação conducente à emissão de um certificado de qualificação FSTD, incluindo o procedimento de avaliação inicial e contínua, a composição da equipa de avaliação, a avaliação do sistema de controlo da conformidade do operador de FSTD e a emissão de um certificado de qualificação. A secção abrange igualmente os procedimentos a serem seguidos em caso de alterações a um FSTD qualificado ou caso deixe de ser possível manter o nível exigido de qualificação.

A AR.FSTD tem por base os JAR-FSTD A e H e os JIP dos JAR-STD (incluídos no Documento de Orientação e Administração da JAA, Secção Seis: Dispositivos Artificiais *de Formação* (STD), Parte Dois: Procedimentos - JAA Administration and Guidance Material, Section Six: Synthetic Training Devices (STD), Part Two: Procedures). Em relação aos anteriores regulamentos, não existem diferenças significativas nem são atribuídas novas responsabilidades às autoridades competentes.

Ao «Certificado de qualificação de dispositivos de treino de simulação de voo» foi aditado um quadro com as considerações em matéria de formação, teste e verificação que permitem ao titular do certificado fornecer a qualquer utilizador do dispositivo informações aprovadas pela autoridade competente responsável pela qualificação do mesmo.

Parte-AR Subpartes AeMC e MED

71. A AR.MED e a AR.AeMC definem os requisitos especificamente aplicáveis à certificação médica aeronáutica, os quais complementam os requisitos gerais na Parte-AR, Subparte GEN. A AR.AeMC e a AR.MED, juntamente com a OR.AeMC, regulamentam a certificação de AeMC e de examinadores de medicina aeronáutica (AME), a notificação de médicos de clínica geral (GMP) e a concessão de certificados médicos aos pilotos.

A AR.AeMC é constituída por uma Secção apenas - «Generalidades».

A AR.MED é composta por três Secções:

- Secção I Generalidades
- Secção II Examinadores de medicina aeronáutica
- Secção III Certificação médica

A Subparte AR.AeMC é complementada com o formato normalizado do plano de homologação dos centros de medicina aeronáutica. A AR.MED incide ainda sobre o certificado de AeMC e o certificado médico normalizado da EASA para os pilotos.

72. Não foram levantadas questões significativas sobre os AeMC. A principal fonte de preocupação na Subparte MED foi o ponto AR.MED.150 «Conservação de registos»: as autoridades competentes da grande maioria dos Estados-Membros são instadas a conservar os registos médicos de todos os pilotos, por elas emitidos juntamente com as respectivas licenças (autoridades de licenciamento). A Directiva comunitária relativa à protecção de dados é transposta de forma muito diferente pelos vários Estados-Membros, o que resulta também na diferenciação do tratamento dos registos médicos em toda a Europa. Assim sendo, as reacções que exigem a divulgação dos registos médicos a institutos de investigação sem o anonimato dos pilotos, à Direcção da autoridade competente, aos organismos de investigação (de acidentes, segurança, polícia) e «em quaisquer outras circunstâncias exigidas nos termos da legislação nacional» não foram consideradas nas regras de execução, mas serão consideradas num AMC. Os Estados-Membros usufruem, assim, de um nível suficiente de flexibilidade para a aplicação da própria legislação nacional de protecção de dados. O ponto em questão foi, contudo, alterado e foram consideradas as reacções relacionadas com a divulgação de documentos clínicos para análise médica com vista à emissão de certificados médicos (para o conselho de análise clínica, médicos especialistas envolvidos na avaliação). Tais registos são necessários para a tomada de decisões de aptidão médica, que é o principal motivo para a conservação de registos médicos pelas autoridades competentes.

73. A reacção de um determinado Estado-Membro a vários pontos (AR.MED 120, 125, 150, 315 e 325) incidiu sobre o envolvimento da autoridade competente/médico assistente no processo de certificação médica dos pilotos, bem como na obrigação de os AME enviarem, após o exame de medicina aeronáutica e avaliação, os relatórios completos de exames médicos de todos os pilotos às autoridades que emitiram as respectivas licenças (autoridades de licenciamento). O Estado-Membro em causa fundamenta a sua reacção argumentando que nenhum registo médico deveria ser enviado às autoridades competentes e que a aptidão não deveria ser avaliada por um médico assistente da autoridade competente responsável pela emissão da licença do piloto (autoridade de licenciamento), mas sim por um AME ou AeMC. Não foram efectuadas alterações ao texto, pois esta questão foi resolvida na Parte-MED e as regras são necessárias para os restantes Estados-Membros.

74. O Apêndice VI à parte-AR contém o formato do certificado médico dos pilotos e uma descrição do mesmo. O ponto 13 da descrição e o campo X do formato do certificado foram alterados pelo facto de nem todos os Estados-Membros permitirem a assinatura do certificado médico pelo GMP ou pelo médico assistente. O campo na página 4 do certificado que conteria a informação para o AME sobre as datas «mais recente» e

«próxima» de realização de testes (ECG, audiogramas e oftalmologia) foi eliminado a pedido de um Estado-Membro, tendo o espaço sido usado para apor a indicação MED.A.020. A inclusão de «MED.A.020 Redução da aptidão médica» no certificado médico foi pedida por vários Estados-membros. A Agência considera que um certificado médico se destina a comprovar que o piloto foi sujeito a exames e avaliações médicas aeronáuticas e que foi considerado apto a executar voos, e não a informar o piloto das suas obrigações em caso de redução da sua aptidão médica. A reacção foi, contudo, aceite por não se tratar de uma medida de segurança e parecer ser pertinente para vários Estados-Membros.

75. As reacções solicitando a transferência de itens da AR.MED para a AR.GEN e da OR.AeMC para a OR.GEN não foram aceites devido à re-verticalização da estrutura regulamentar. Na verdade, a nova estrutura obrigará à transferência ou cópia de pontos da AR.GEN para a AR.MED.

VII. Exposição de motivos Parte-OR

Generalidades

76. A Parte-OR, conforme proposta no presente Parecer, é composta por quatro Subpartes, as quais estão divididas em Secções, contendo requisitos gerais e requisitos específicos aplicáveis aos diversos tipos de organizações:

- Parte-OR Subparte GEN - Requisitos gerais, complementada por:
 - Parte-OR, Subparte ATO, requisitos específicos relacionados com as organizações de formação homologadas;
 - Parte-OR, Subparte FSTD, requisitos específicos aplicáveis às organizações que operam FSTD e ao processo de qualificação de FSTD; e
 - Parte-OR, Subparte AeMC, requisitos específicos relacionados com os centros de medicina aeronáutica.

A Subparte OR.FSTD, que não foi incluída no CRD, integra as regras de execução anteriormente incluídas na Secção III da Subparte ATO. Esta alteração de estrutura tem a ver com o facto de nem todos os operadores de FSTD serem organizações de formação homologadas.

A Subparte GEN da Parte-OR, conforme proposta no presente Parecer, inclui duas secções:

- Secção I Generalidades
- Secção II Sistema de gestão.

A Subparte GEN da Parte-OR estabelece os requisitos comuns a todas as organizações em matéria de tripulação e operações aéreas. Tais requisitos têm por base as recomendações COra e as normas da OACI relacionadas com os SMS. Complementam os requisitos aplicáveis às autoridades relativamente à emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão e revogação dos certificados e homologações.

77. O texto proposto no presente Parecer reflecte as alterações efectuadas às propostas inicialmente apresentadas pela Agência (tal como publicadas no NPA 2008-22c), bem como as alterações adicionais introduzidas após recepção da análise das reacções ao CRD. O NPA 2009-02c contém os requisitos especificamente operacionais aplicáveis às organizações (Parte-OR, Subparte OPS). Estes serão incluídos no primeiro Parecer a ser publicado sobre Operações Aéreas.

Processo de consulta

78. O ponto 23 desta Nota Explicativa contém informação de carácter geral sobre as reacções aos CRD relativo à Parte-AR e à Parte-OR. O quadro abaixo mostra a distribuição das 490 observações recebidas à Parte-OR (CRD 2008-22c e 2009-02c), das quais 1/3 foi relativo aos AMC e aos GM e 2/3 foram relativos às regras de execução.

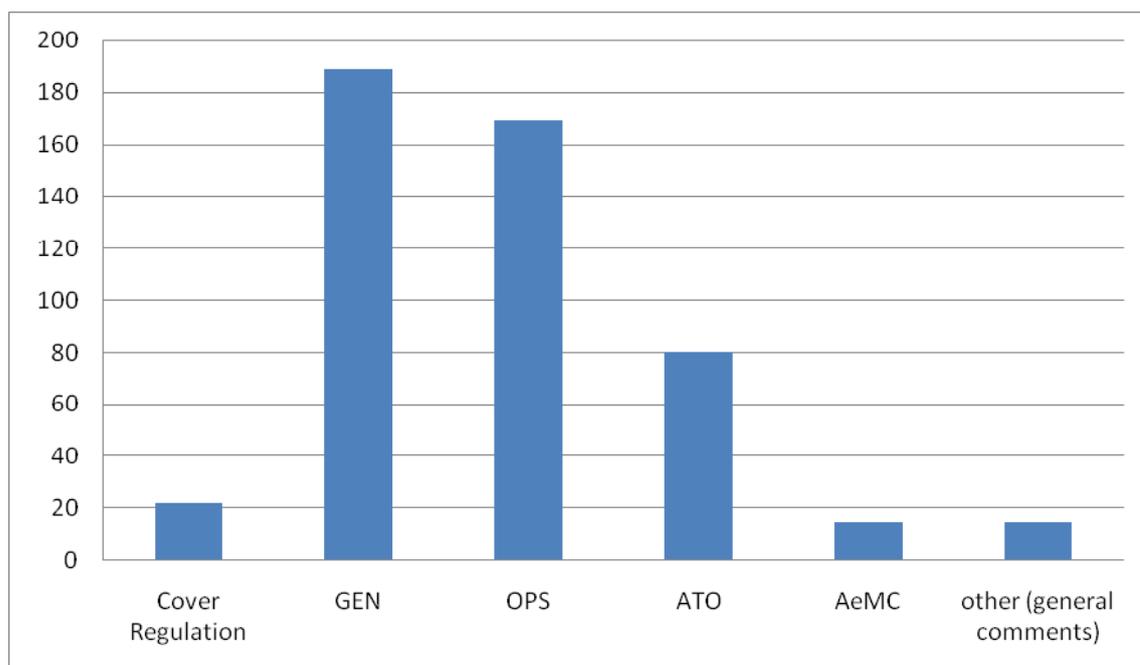


Gráfico 3: Observações à Parte-OR – distribuição

79. As entidades remetentes encontram-se identificadas abaixo. Tendo em conta que as observações provenientes das associações representativas do sector são normalmente enviadas em nome de cada um dos seus membros, pode assumir-se que a quota global relativa ao sector se encontra sub-representada neste gráfico.

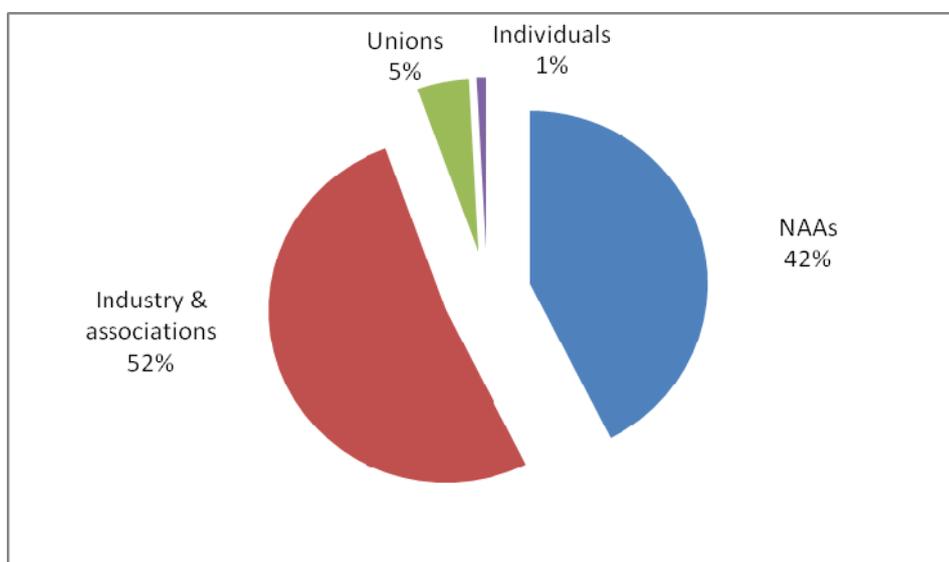


Gráfico 4: Observações à Parte-OR – origem

As principais questões levantadas nas observações ao CRD são abordadas nos pontos seguintes.

Âmbito e aplicabilidade

80. A Parte-OR, conforme proposta no presente Parecer, é aplicável à homologação e supervisão contínua das organizações de formação e centros de medicina aeronáutica e à qualificação dos FSTD, bem como para efeitos do cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis às organizações certificadas e aos titulares de certificados de qualificação dos FSTD. A Subparte GEN da Parte-OR estabelece os requisitos gerais aplicáveis a todas as organizações certificadas e titulares de certificados de FSTD²⁸ no âmbito das licenças e operações das tripulações de voo. Complementam os requisitos dispostos na Parte-AR aplicáveis à emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão e revogação dos certificados e homologações. A Parte-OR estabelece requisitos comuns aplicáveis aos sistemas de gestão, englobando o controlo do cumprimento e a gestão da segurança.

Regulamento - aspectos relevantes para a Parte-OR

81. O Regulamento inclui uma proposta de medidas de transição e cláusulas de auto-exclusão, por forma a considerar especificamente as novas disposições aplicáveis aos sistemas de gestão das organizações regulamentadas, tal como previsto na OR.GEN.200. Tais disposições implementam os princípios de gestão da segurança previstos pela OACI, que lhes atribuem o estatuto de novos requisitos, apesar de algumas delas já serem actualmente aplicadas nos Estados membros da EASA. Em especial, os sistemas de gestão da qualidade (QMS) e de Garantia da Qualidade (QA) já foram implementados durante muitos anos pelos operadores sujeitos ao OPS-EU e por organizações de formação homologadas ao abrigo dos JAR-FCL. Por exemplo, os operadores de transporte aéreo comercial (CAT), em aplicação do OPS-EU 1.037, já desempenham várias actividades necessárias à gestão da segurança.
82. Tendo em conta este facto, a Agência considera que as organizações conformes com o EU-OPS, JAR-OPS 3, JAR-FCL ou o JAR-STD devem ver renovados os seus certificados de organização após a data de aplicabilidade do novo Regulamento («derrogatório»), por forma a poderem implementar os restantes requisitos do sistema de gestão sem qualquer encargo adicional significativo. Importa notar que a conformidade com estes elementos continuará a exigir que estejam já definidas as responsabilidades, funções e procedimentos quando as novas regras entrarem em vigor. Contudo, só após um determinado tempo é que pode ser demonstrada a eficácia de todos os processos envolvidos, ou seja, quando tiverem sido recolhidos dados suficientes para a realização de uma gestão de riscos eficaz.
83. No NPA 2008-22, foi apresentado um plano de implementação de um SMS. Por constituir uma disposição não-permanente, o plano foi eliminado da versão final da proposta de regulamentação. Com efeito, o plano sugeria que o SMS poderia ser implementado durante um período de 2 anos. Tal proposta não obteve reacções durante o processo de consulta. A Agência assume, portanto, que esse foi considerado um calendário adequado e propõe que seja igualmente definido um período de 2 anos para a conclusão das eventuais constatações de nível 2 que possam resultar da existência de diferenças com as novas disposições. Considerando as preocupações expressas por alguns Estados-Membros, a Agência eliminou a proposta apresentada no artigo 7.º da Parte-OR do Regulamento publicada no CRD, a qual instava à implementação de um sistema de gestão acordado entre a organização e a autoridade competente. Podemos assumir que a promoção da implementação dos SMS por parte dos Estados-Membros é parte integrante da implementação dos seus próprios Programas de Segurança do Estado.
84. A conformidade com a regulamentação deve ser garantida quando a mesma entrar em vigor. Contudo, deverá ser concedido tempo suficiente para a implementação de um sistema destinado a controlar a conformidade e a documentar os procedimentos

²⁸ Os titulares de certificados de qualificação de FSTD devem implementar um sistema de gestão conforme com a Parte-OR, por forma a manter válidos esses mesmos certificados.

aplicáveis, incluindo a designação do pessoal necessário. Como tal, as organizações que não podem beneficiar da utilização de um QMS, em especial se ficarem sujeitas a uma determinada obrigação pela primeira vez, deverão dispor de tempo suficiente para a implementação dos novos requisitos do sistema de gestão. A Agência propõe, por este motivo, que os Estados-Membros optem por adiar a aplicabilidade da nova regulamentação às organizações não abrangidas pelos JAR anteriores. Assim sendo, a aplicação da regulamentação às organizações de formação actualmente não sujeitas a requisitos de certificação em conformidade com os JAR-FCL («instalações registadas») poderá ser adiada por um prazo máximo de 3 anos.

85. Por fim, a Agência propõe um período de auto-exclusão de 6 meses para os ATO e para os AeMC conformes com os JAR, com vista a determinar os efeitos da decisão de alterar a estrutura regulamentar. Tal alteração à estrutura regulamentar obrigará à alteração de algumas referências individuais das regras, bem como à realização de algumas adaptações ao conteúdos das regras em função da distribuição dos regulamentos técnicos pela Parte-AR e pela Parte-OR.
86. As medidas de transição propostas no artigo 10.º encontram-se resumidas no quadro abaixo:

Artigo	Assunto	Descrição
10.º, n.º 2, alínea a)	Organizações de formação e centros de medicina aeronáutica homologados de acordo com os JAR	Os Estados-Membros podem optar por não aplicar as disposições da Parte-AR e da Parte-OR, no máximo, até 8 de Outubro de 2013
10.º, n.º 2, alínea b)	Organizações de formação que ministram formação apenas para concessão de licença de piloto para aeronaves ligeiras, licença de piloto particular, licença de piloto de balão ou licença de piloto de planador.	Os Estados-Membros podem optar por não aplicar as disposições da Parte-AR e da Parte-OR, no máximo, até 8 de Abril de 2015
10.º, n.º 2, alínea c)	Organizações de formação que ministram formação com vista à obtenção de qualificações de voo de ensaio em conformidade com o FCL.820	Os Estados-Membros podem optar por não aplicar as disposições da Parte-AR e da Parte-OR, no máximo, até 8 de Abril de 2015 (a harmonizar com a Parte-FCL)
10.º, n.º 2, alínea d)	Titulares de certificados FSTD, sem serem organizações de formação homologadas	Os Estados-Membros podem optar por não aplicar as disposições da OR.GEN.200 (a)(3), no máximo, até 8 de Abril de 2015

Quadro 3: Resumo das propostas de auto-exclusão

Definições relevantes para a Parte-OR

87. A definição de «estabelecimento principal» para a determinação da autoridade competente é agora harmonizada com a definição constante do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação)²⁹, que é também a definição adoptada no Regulamento (CE) n.º

²⁹ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de Setembro de 2008 relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação) (Texto relevante para efeitos de EEE) *JO L 293, 31.10.2008, p. 3–20.*

2042/2003, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 127/2010³⁰. Assim é dada resposta à necessidade de as transportadoras aéreas licenciadas terem de ser homologadas em conformidade com a Subparte G do Anexo I do Regulamento n.º 2042/2003 («Parte-M») como parte do respectivo AOC. A definição assume que a organização exerce as principais funções financeiras e a fiscalização das operações no mesmo Estado-Membro. Apesar de reconhecer as vantagens da adopção de definições comuns pelos diferentes regulamentos, a Agência considera que a definição dada no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 criará problemas ao nível da implementação. Recomenda, portanto, que a definição seja revista em todos os Regulamentos pertinentes da EASA, incluindo nos Regulamentos relativos à aeronavegabilidade. Tal revisão deverá considerar a localização da gestão técnica da organização no que diz respeito à actividade homologada ao abrigo do Regulamento de Base e das respectivas regras de execução como principal critério de determinação do estabelecimento principal de uma organização, para efeitos de identificação da autoridade competente.

Parte-OR Subparte GEN - Secção I - Generalidades

88. As regras de execução previstas na Secção I estabelecem requisitos gerais aplicáveis às organizações no âmbito das operações aéreas e do licenciamento das tripulações de voo, sobretudo relacionadas com a certificação inicial e a supervisão. Estas complementam os requisitos homólogos aplicáveis às autoridades na Parte-AR, Subparte GEN, Secções I e III. Têm por base os requisitos de alto nível previstos no Regulamento de Base. De forma a ter em conta as alterações efectuadas à AR.GEN, foram aditados dois novos pontos que introduzem requisitos aplicáveis às organizações e que definem as medidas a tomar em caso de necessidade de resposta imediata a um problema de segurança (OR.GEN.155), bem como os procedimentos de comunicação de ocorrências (OR.GEN.160). A nova OR.GEN.155 vincula as organizações ao cumprimento das directrizes relativas à aeronavegabilidade e à segurança emitidas pela Agência, a última das quais baseada no procedimento de regulamentação 21.039 «Dados de Adequação Operacional».

³⁰ Regulamento (CE) n.º 127/2010 da Comissão, de 5 de Fevereiro de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 2042/2003 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 (Texto relevante para efeitos do EEE); JO L 40 de 13.2.2010, p. 4-50.

Ref. Parte-OR	Título	AR correspondente
OR.GEN.105	Autoridade competente	n.d.
OR.GEN.115	Requerimento de certificado de organização	AR.GEN.310(a)
OR.GEN.120	Meios de conformidade	AR.GEN.120
OR.GEN.125	Condições de homologação e prerrogativas de uma organização	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.130	Alterações às organizações	AR.GEN.330
OR.GEN.135	Revalidação	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.140	Acesso	Regulamento Artigo 4.º, n.º 5
OR.GEN.150	Constatações	AR.GEN.350
OR.GEN.155	Resposta imediata a um problema de segurança	AR.GEN.135
OR.GEN.160	Comunicação de ocorrências	AR.GEN.135

Quadro 4: Correspondência entre a AR.GEN e a OR.GEN

89. A OR.GEN.115 define o processo de requerimento de um certificado de organização. Tendo em conta as observações ao NPA efectuadas pelas partes interessadas, a proposta de emissão de um certificado único de organização apresentada no NPA 2008-22c foi eliminada e, neste momento, não se propõe qualquer formulário de requerimento padronizado na Parte-OR. Relativamente a esta última questão, os Estados-Membros manifestaram algumas preocupações com o impacto da imposição de um formulário padronizado de requerimento em diversos sistemas administrativos já implementados ao abrigo das regras vigentes. No que diz respeito ao «certificado único», a Agência considera que os seus principais objectivos podem ser alcançados sem a imposição da emissão de um certificado de organização único: o certificado, que mais não é do que um «comprovativo» do processo de certificação, poderá assumir a forma de um documento único ou de vários documentos. O que importa é assegurar que as autoridades competentes possam supervisionar, da forma mais eficaz possível, as organizações titulares de várias homologações³¹. Em tais situações, é fundamental que os sistemas de gestão sejam regidos por requisitos comuns aplicáveis a todos os tipos de organizações.
90. A OR.GEN.120 define o processo de homologação dos meios de conformidade alternativos, que se aplicam às organizações titulares de certificados ao abrigo da Parte-OR, incluindo às organizações homologadas e aos titulares de certificados de qualificação de FSTD. Durante o processo de consulta, foram expressas algumas preocupações relativas aos meios de conformidade alternativos utilizados pelas organizações sujeitas apenas a uma obrigação de declaração. A Agência lembra que, relativamente aos meios de conformidade alternativos, o Regulamento de Base não estabelece qualquer base jurídica que obrigue tais organizações a seguir o mesmo processo de homologação que as organizações certificadas. A homologação de um meio de conformidade alternativo só pode ser efectuada se associada a um certificado ou homologação, situação em que o referido meio de conformidade passa a ter influência na concessão da homologação. Contudo, no que diz respeito às organizações sujeitas a uma obrigação de declaração, o

³¹ Os critérios para a «creditação» dos elementos de auditoria para efeitos de supervisão de organizações com mais do que uma homologação serão fornecidos com os AMC com a AR.GEN.305.

processo de homologação aplica-se aos meios de conformidade alternativos com os AMC directamente relacionados com qualquer homologação de que tais organizações possam ser titulares ao abrigo da Parte-SPA. No que diz respeito à possibilidade de utilização de meios de conformidade alternativos por parte das organizações profissionais ou dos representantes das partes interessadas que não sejam titulares de um certificado de organização ao abrigo do Regulamento de Base e das respectivas regras de execução, não há necessidade de tais organizações solicitarem a homologação de tais meios, desde que não estejam sujeitas a nenhuma obrigação de conformidade nos termos do Regulamento de Base e das respectivas regras de execução.

Em resposta às reacções do sector, a Agência lançará um procedimento de regulamentação adicional que definirá uma metodologia que permitirá comprovar o cumprimento do objectivo de segurança aquando da apresentação do requerimento de homologação dos meios de conformidade alternativos.

91. Na OR.GEN.130 «Alterações às organizações sujeitas a certificação», o tipo de alterações relacionadas com o sistema de gestão da organização e que requerem aprovação prévia é especificado em mais pormenor, por forma a aliviar o peso sobre as organizações e as autoridades: em termos de sistema de gestão, as alterações que exigem aprovação prévia são agora especificadas como sendo as alterações que afectam as linhas de responsabilidade e/ou a política de segurança. A proposta da Agência relativamente à OR.GEN.130, juntamente com as disposições AR correspondentes, apesar de não diferirem substancialmente dos conceitos de «homologação indirecta» ou de «alterações aceitáveis à autoridade competente», proporciona alguma flexibilidade: após certificação inicial, a organização e a autoridade competente que a rege podem estabelecer um acordo sobre o âmbito das alterações que não requerem aprovação prévia, nos limites estabelecidos pela OR.GEN.130. À medida que a organização for ganhando experiência, o âmbito de tais alterações poderá ser alargado, desde que permaneça nos limites previstos ao nível das regras de execução.
92. Várias autoridades competentes dos Estados-Membros emitiram observações sobre a validade ilimitada dos certificados, manifestando a sua preocupação com a possível ausência de um controlo eficaz dos certificados que não possuem prazo-limite de validade. A Agência faz notar que os certificados sem prazo de validade são hoje em dia comumente aceites no domínio da aeronavegabilidade. A revalidação dos certificados de organização está sujeita à supervisão contínua realizada pela autoridade competente. A proposta da Agência promove um processo de monitorização contínua através da realização de auditorias, revisões e inspecções com periodicidade dependente dos últimos resultados de supervisão e dos elementos de risco. Se os certificados tivessem um prazo de validade específico, as autoridades competentes poderiam sentir-se tentadas a adiar as referidas auditorias e inspecções até pouco antes da data de expiração do certificado. A Parte-AR fornece às autoridades competentes os instrumentos necessários para tomarem medidas relativamente a um certificado, caso sejam detectados riscos que afectem seriamente a segurança. Além disso, os Estados-Membros poderão aplicar medidas de repressão através das sanções previstas nas respectivas regras nacionais de execução do artigo 68.º do Regulamento de Base.
93. Foi aditada uma nova regra de execução OR.GEN.160 «Comunicação de ocorrências», com vista a definir os requisitos de comunicação, incluindo a comunicação à organização responsável pelo design da aeronave, aplicáveis a todas as organizações sujeitas à Parte-OR. O texto tem por base os requisitos que constituem as normas de aeronavegabilidade. As ocorrências a comunicar são aquelas que efectivamente colocam em perigo a operação segura da aeronave, ao contrário dos riscos à segurança aeronáutica que devem ser geridos como parte do plano interno de comunicação de ocorrências, abrangido pela OR.GEN.200(a)(3). Por forma a ter em conta as reacções ao CRD, os requisitos foram revistos: os relatórios iniciais, a serem apresentados nas 72 horas seguintes à identificação da ocorrência pela organização, não precisam de pormenorizar as medidas que a organização pretende tomar para evitar a repetição dos problemas, uma vez que a definição das medidas pode demorar algum tempo.

Parte-OR Subparte GEN - Secção II - Sistema de Gestão

94. A Agência propõe dedicar uma Secção específica dos requisitos gerais das organizações aos sistemas de gestão relacionados com as organizações. Tais requisitos derivam essencialmente dos requisitos já vigentes nas normas aplicáveis, como os JAR. Incidem sobre a necessidade de dispor de pessoal qualificado e, em especial, de pessoas especificamente responsáveis pelo cumprimento dos requisitos vigentes por parte das organizações. Os requisitos dão igualmente resposta à necessidade de ter instalações adequadas para a realização das tarefas necessárias e de manter registos de todas as actividades levadas a cabo em conformidade com as regras aplicáveis.
95. Esta secção específica é também o local mais adequado para a implementação das normas da OACI relativas aos sistemas de gestão da segurança (SMS)³². A Agência considera que estas não deveriam ser implementadas através de um requisito adicional de um sistema de gestão imposto sobre as normas vigentes, independentemente de serem relativas a finanças, à qualidade ou a qualquer outro domínio de preocupação do gestor de uma organização. A imposição de um sistema de gestão da segurança autónomo poderia ser encarada como um mero requisito adicional prescritivo, com o risco de as organizações procurarem satisfazer as autoridades competentes mostrando-lhes que aplicaram todos os elementos prescritivos na respectiva organização. Este procedimento não promoveria a implementação das regras baseadas no desempenho, tal como pretendido pela OACI para facilitar a implementação dos princípios de SMS.
96. Em alternativa, a Agência propõe que seja efectuada uma lista das questões que devem ser abordadas pelas organizações. Desta forma, os requisitos propostos basear-se-ão na noção de que a segurança, bem como a conformidade com as regras devem ser subjacentes ao comportamento de todo o pessoal e a todas as actividades da organização. Os requisitos são, pois, apresentados de forma a proporcionar às organizações a opção de os aplicar da forma que lhes for mais conveniente, tendo em conta os respectivos modelos empresariais. Em especial, os requisitos permitirão a implementação de um sistema de gestão integrado onde a segurança será um parâmetro a considerar em cada decisão, e não uma justaposição dos sistemas de gestão. A gestão integrada permite aos gestores reconhecer e ter em conta todos os elementos com impacto significativo nas suas organizações, tais como a orientação estratégica do seu negócio, a legislação e normas relevantes, as políticas internas e a cultura, os riscos e perigos, as necessidades de recursos e as necessidades de todas as entidades que possam ser afectadas pelas operações da organização.
97. No que diz respeito aos sistemas de garantia da qualidade, a Agência propõe que seja dada atenção àquilo que o regulador efectivamente pretende ao vincular as organizações à implementação de um tal sistema: a conformidade com as regras instituídas. De facto, um sistema de garantia da qualidade oferece a possibilidade de satisfazer vários tipos de requisitos. A Agência considera ser suficiente que os sistemas de gestão tenham como requisito o controlo do cumprimento das regras. Os requisitos propostos oferecem, por isso, a possibilidade de implementar as normas SMS da OACI, sem obrigar a organização a alterar o seu modelo empresarial.
98. Apesar de apresentarem uma redacção diferente, não só os requisitos propostos cumprem as normas da OACI, como a proposta da Agência pode também ser um modelo a ser seguido pela OACI. De facto, a 37.ª Assembleia da OACI, realizada em Setembro/Outubro de 2010, confirmou a criação de um novo Anexo relativo à gestão da segurança. No mesmo, serão estabelecidas as normas aplicáveis ao programa de segurança a ser implementado pelas autoridades, bem como as normas gerais de SMS aplicáveis a todas as organizações, seguindo assim a abordagem global proposta pela

³² OACI Anexo 1 Apêndice 4 / OACI Anexo 6 Apêndice 7 «Enquadramento dos Sistemas de Gestão da Segurança».

EASA no seu NPA sobre os requisitos aplicáveis às autoridades e às organizações. Os requisitos relativos ao sistema de gestão, tal como propostos, adequam-se a várias organizações, independentemente da sua dimensão, da natureza ou complexidade das suas actividades ou do modelo empresarial que pretendem seguir, assegurando-se assim a proporcionalidade da aplicação dos mesmos.

99. A Agência propõe que, no caso de uma organização externalizar parte das suas actividades sujeitas aos requisitos aqui propostos, continue a ser a ela a entidade responsável pela conformidade dessas actividades com as normas aplicáveis. Tal é necessário para assegurar que as organizações continuem a responder plenamente pelas actividades sujeitas a certificação.
100. Os requisitos do sistema de gestão deverão aplicar-se a todas as organizações abrangidas por estes requisitos aplicáveis às organizações. Ao elaborar os requisitos referentes ao sistema de gestão, a Agência verificou as regras já aplicáveis às organizações de aeronavegabilidade inicial e permanente, por forma a determinar a compatibilidade com as mesmas e preservando, sempre que possível, a redacção das normas já aplicadas. Contudo, a Agência tem por objectivo propor a aplicação de regras de execução das normas SMS da OACI a outros tipos de organizações no futuro. A Agência procurará, tanto quanto possível, manter os requisitos o mais semelhante possível aos propostos nos presentes requisitos aplicáveis às organizações. Tal procedimento facilitará uma implementação racionalizada das normas da OACI, em especial nas organizações cujas actividades abrangem vários sectores aeronáuticos.
101. Sempre que necessário, os requisitos do sistema de gestão serão complementados pelos requisitos correspondentes aplicáveis a certos tipos de organizações, por forma a não alterar os requisitos actualmente aplicados por estas (por exemplo, relativos ao período de conservação de registos).
102. Ao elaborar os requisitos propostos, a Agência procurou assegurar a coesão entre os requisitos aplicáveis aos vários tipos de organizações. Desta forma, a Agência analisou os requisitos estabelecidos nos JAR-FCL 1, 2 e 3, no OPS-EU, nos AMC e GM do JAR-OPS 1 e nos JAR-OPS 3. Estas regras continham os requisitos a serem cumpridos pelas organizações no âmbito dos requisitos aplicáveis às organizações. Para assegurar a coesão entre todos os requisitos, a Agência analisou os requisitos relevantes estabelecidos nas regras de execução já aplicados às organizações de aeronavegabilidade. Em seguida, propôs, no seu NPA, a redacção que, no seu entender, melhor se adequava a todas as organizações, complementando-a, sempre que necessário, com requisitos especificamente aplicáveis a certas organizações.
103. A Agência complementou as regras propostas com outras regras derivadas das normas OACI que não tinham sido introduzidas nas normas listadas no ponto anterior. Este é o caso, por exemplo, dos requisitos de SMS da OACI.
104. Durante o processo de consulta, a Agência explicou extensivamente os procedimentos seguidos para a proposta dos requisitos aplicáveis ao sistema de gestão. As observações iniciais das partes interessadas revelaram que as regras propostas não tinham sido completamente entendidas. Por esse motivo, a Agência, coadjuvada pelo grupo de análise, efectuou uma revisão ao texto proposto com vista a torná-lo mais perceptível.
105. A este respeito, a Agência, no seu CRD, forneceu informações sobre a transcrição das normas de SMS da OACI para as presentes regras. O objectivo consistiu em dar resposta às acusações de que a Agência tinha proposto requisitos diferentes das normas da OACI. A partir das reacções recebidas, a Agência concluiu que o seu procedimento foi valorizado e compreendido pela generalidade das partes interessadas. Em especial, estas compreenderam que a Agência pretende propor novos AMC no futuro, com vista a ajudá-las a realizar os procedimentos considerados necessários à gestão da segurança. Por exemplo, uma vez que a Agência está a colaborar com as principais autoridades e a OACI para avaliar o desempenho ao nível da segurança, proporá AMC e GM para verificar a eficácia das medidas tomadas para a redução dos riscos, em conformidade com os requisitos correspondentes.

106. A Agência também considerou interessante que algumas partes interessadas estivessem abertas à implementação de regras com base no desempenho. Contudo, a Agência considera que não seria sensato propor, nesta fase, regras baseadas no desempenho e que a melhoria contínua das regras, consistente com o progresso realizado ao nível das organizações, contribuirá para uma evolução nesse sentido.
107. A Agência também está consciente de que alguns aspectos necessitam de uma análise mais aprofundada, tanto pela Agência, como pela OACI. É este o caso dos interfaces entre SMS. A Agência partilha com as partes interessadas a opinião de que as organizações não devem gerir sozinhas as questões de segurança, mas sim em coordenação com outras organizações com as quais estejam relacionadas. Por exemplo, a gestão eficaz da segurança por um operador de aeródromo exige uma coordenação adequada com os operadores aéreos e com os prestadores de serviços de navegação aérea que recorrem aos serviços do aeródromo. Desta forma, a Agência pretende propor uma regra que abranja esta questão no futuro. Para tal, a Agência aproveitará os conhecimentos dos grupos de regulamentação que têm trabalhado nas regras de execução relativas aos aeródromos.

Parte-OR Subparte ATO

108. A Subparte OR.ATO define os requisitos específicos de organização aplicáveis às ATO no domínio do licenciamento da tripulação de voo, complementando assim os requisitos da Subparte GEN. É constituída por quatro Secções, estruturadas da seguinte forma:

- Secção I Requisitos gerais;
- Secção II Requisitos adicionais aplicáveis a ATO que ministram formação para efeitos de CPL, MPL e ATPL e qualificações e certificados conexos.
- Secção III Requisitos adicionais para ATO que ministram determinados tipos de formação
 - Capítulo 1: Cursos de ensino à distância;
 - Capítulo 2: Formação em tempo de voo zero;
 - Capítulo 3: Cursos MPL; e
 - Capítulo 4: Formação em testes de voo.

109. A *Secção I* da Subparte OR.ATO estabelece os requisitos gerais para organizações que ministram formação para licenciamento, qualificações e certificados de pilotos. Esta secção contém disposições relativas aos requerimentos para emissão de certificados, aos requisitos do pessoal de uma organização de formação homologada (ATO), ao programa de formação, ao manual de formação e de operações, à aeronave e aos aeródromos afectos a acções de formação e ainda alguns requisitos adicionais relativo à formação ministrada em países terceiros.

A *Secção II* estabelece as disposições adicionais aplicáveis às organizações que ministram formação para efeitos de licenciamento dos pilotos que operam aeronaves comerciais. Contém alguns requisitos adicionais relativos ao pessoal e ao programa de formação e descreve com mais pormenor os requisitos adicionais relativos ao manual de formação e de operações.

A *Secção III* contém requisitos aplicáveis às organizações que ministram cursos específicos de formação, tais como cursos de ensino à distância, formação em tempo de voo zero, cursos para obtenção de licenças de multitripulação (licenças de (co-)piloto para aviões operados por mais de um piloto) e formação em testes de voo.

110. As regras de execução propostas nas Secções I, II e III têm por base os requisitos aplicáveis às organizações de formação dispostos no Anexo 1 da OACI (Apêndice 2) e nos JAR-FCL. As alterações aos antigos regulamentos destinam-se apenas a torná-los mais compreensíveis. Alguns aspectos foram esclarecidos e alterados com base nos contributos das partes interessadas. Tendo em conta que muitas das organizações que ministram formação exclusivamente para efeitos de LAPL, PPL, SPL, BPL e para obtenção das qualificações e certificados conexos têm sido, até à data, classificadas como estabelecimentos registados ao abrigo do sistema JAR ou reguladas por legislação nacional, certos requisitos derivados dos JAR-FCL foram estabelecidos de modo mais generalista e simplificado na Secção I. Os requisitos adicionais aplicáveis a ATO que ministram formação para licenciamento de pilotos de aeronaves comerciais na Secção II baseiam-se no Apêndice 1a aos JAR-FCL 1.055 / 2.055.

111. O CRD introduziu algumas alterações ao texto do NPA referente a esta Secção, incluindo a definição de vários AMC adicionais que explicam a aplicação das regras no caso de se tratar de organizações de formação não complexas que apenas ministrem formação para efeitos de LAPL, PPL, SPL ou BPL e para obtenção das qualificações e certificados conexos. Os requisitos inicialmente propostos que obrigavam as organizações de formação a registarem-se como entidades jurídicas e a fazer prova dos seus recursos financeiros foram eliminados. Foi ainda decidido transferir o requisito relativo à criação

de um manual de operações e formação da Secção II para a Secção I e aplicá-lo a todas as organizações de formação. Importa esclarecer que, no caso das organizações que ministram formação exclusivamente para efeitos de licenciamento de pilotos particulares (incluindo o LAPL), o manual só deve ser implementado a um nível muito básico (os manuais de formação e operações podem ser combinados de modo a formar um só manual).

112. Durante o processo de consulta, as organizações das partes interessadas manifestaram as suas preocupações relativamente à complexidade dos requisitos aplicáveis às organizações de formação representantes do sector não lucrativo e que ministram formação para efeitos de LAPL e outras licenças particulares ou obtenção das qualificações e certificados conexos. A Agência procurou responder a tais preocupações simplificando os requisitos dessa secção. Decidiu ainda que seriam definidos outros AMC/GM aplicáveis a este tipo de organizações de formação numa futura regulamentação (por exemplo, quanto ao conteúdo do manual de formação e operações).
113. Tendo em conta as observações recebidas relativas aos requisitos específicos aplicáveis às organizações de formação que ministram exclusivamente cursos para efeitos de qualificação de testes de voo, a Agência decidiu não definir um conjunto de regras específico para este tipo de organização de formação. Em vários requisitos, foram aditadas regras ou derrogações específicas adicionais relativas a esta matéria.
114. O título desta Secção foi alterado por forma a abranger as observações das partes interessadas sobre o âmbito das organizações que apenas ministram formação para efeitos de LAPL, PPL, SPL ou BPL. O título alterado esclarece que as organizações que ministram formação para efeitos de LAPL e licenças particulares também serão autorizadas a ministrar cursos de formação para obtenção das qualificações e certificados referentes a essas mesmas licenças.
115. Foram recebidas várias opiniões diferentes sobre a experiência exigida ao chefe de instrução de voo (CFI). A Agência decidiu alterar a redacção proposta no CRD e aproximar-se da redacção dos JAR-FCL. O requisito que obriga o CFI a possuir a licença de piloto profissional mais elevada e as qualificações conexas relacionadas com os cursos ministrados em matéria de instrução de voo foi transferido para as regras de execução. O AMC será igualmente alterado para fornecer uma melhor explicação deste requisito.
116. Várias partes interessadas partilharam uma mesma observação, propondo que os cursos de ensino à distância para efeitos de qualificação de tipo multipiloto aplicassem as mesmas restrições aplicáveis às qualificações de tipo de piloto único. A Agência está consciente de que o ensino à distância através da Internet está a ser cada vez mais utilizado na formação de qualificações de tipo e reconhece as suas vantagens pedagógicas. A Agência alterou o texto por forma a permitir a ministração de cursos de ensino à distância para todas as qualificações de classe ou de tipo.
117. A maioria das observações e reacções recebidas sobre os requisitos adicionais para as organizações de formação em testes de voo não se encontravam no conteúdo das propostas da Agência, mas na estrutura das mesmas. Várias partes interessadas solicitaram a criação de uma Subparte que incida especificamente sobre as organizações de formação em testes de voo. Após uma análise cuidadosa das observações e dos requisitos, com o apoio do grupo de análise do teste de voo, a Agência concluiu que, apesar de a formação em testes de voo ser uma actividade muito específica, não havia necessidade de criar uma Subparte separada. Na realidade, a grande maioria dos requisitos gerais aplicáveis às ATO também podem ser aplicadas às organizações de formação em testes de voo. Contudo, alguns elementos específicos às organizações de formação em testes de voo foram identificados e reflectidos no texto, seja através da exclusão destas organizações de alguns dos requisitos gerais, seja pela alteração do texto inicial da OR.ATO.355.
118. As homologações de organizações de formação emitidas ou reconhecidas em conformidade com os requisitos JAR-FCL aplicáveis por um Estado-Membro que tenha

implementado os JAR-FCL e recomendadas para reconhecimento mútuo serão consideradas emitidas em conformidade com a Parte-OR. Neste caso, o período para o termo das constatações de nível 2 não deverá exceder os 2 anos quando estas forem decorrentes de diferenças em relação à anterior legislação nacional reflectindo os requisitos JAR-FCL aplicáveis às organizações de formação.

119. No que diz respeito às organizações de formação não abrangidas pelo sistema JAR-FCL e que fornecem formação exclusivamente para emissão de licenças particulares ou para obtenção das qualificações e certificados conexos, propõe-se que os Estados-Membros adiem a aplicação das disposições da Parte-AR e da Parte-OR até 3 anos após a data de aplicabilidade do novo regulamento. Este período de transição terá por objectivo responder às preocupações manifestadas principalmente pelas pequenas organizações de formação e pelas organizações das partes interessadas, que argumentaram que as instalações registadas e outras organizações de formação sujeitas à legislação nacional precisarão de mais tempo para se prepararem para o novo regulamento. Algumas organizações de partes interessadas e alguns Estados-Membros propuseram a aplicação de uma espécie de «medida derogatória» para as instalações registadas. A questão foi cuidadosamente analisada pela Agência mas, devido às diferenças significativas entre os requisitos que condicionam a aceitação como instalação registada e a homologação do sistema das ATO, não poderá ser introduzida, no futuro, qualquer cláusula específica de crédito ou derrogação para este tipo de organização de formação. A Agência reconhece, contudo, que na maioria dos casos a transferência de uma instalação registada e já existente para o futuro sistema ATO será baseada numa análise de lacunas entre os dois regulamentos. Tal permitirá que as organizações de formação obtenham algum tipo de crédito pelos elementos já estabelecidos e aprovados pela autoridade competente (por exemplo, pela criação do manual de formação e operações ou por elementos específicos do SMS).

Parte-OR Subparte FSTD

120. A Subparte OR.FSTD define os requisitos específicos aplicáveis às organizações que operam dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD) e à qualificação dos FSTD. É constituída por duas Secções, como segue:
- Secção I Requisitos aplicáveis às organizações que operam FSTD
 - Secção II Requisitos aplicáveis à qualificação de FSTD
121. A OR.FSTD define os requisitos adicionais aplicáveis às organizações que operam FSTD e à qualificação dos FSTD. Incide sobre organizações como os operadores de FSTD que não ministram programas de formação, os ATO e os titulares de AOC que operam FSTD.
- A *Secção I* descreve a forma como uma organização que opera um FSTD pode dar *provas* à autoridade competente de que possui capacidades para manter o nível de certificação da qualificação dos FSTD e sobre como proceder caso seja necessário alterar ou acrescentar equipamento ao FSTD. O programa de controlo da conformidade (CMP) é um elemento importante para assegurar a conformidade permanente com os requisitos aplicáveis.
 - A *Secção II* incide sobre todas as fases que vão desde o requerimento de uma qualificação FSTD (as bases de qualificação, que incluem o CS, o caso especial de uma qualificação provisória) até à emissão de um certificado de qualificação de FSTD e respectiva validade.
122. A OR.FSTD tem por base os JAR-FSTD A e H. As alterações à redacção dos anteriores regulamentos devem-se apenas a uma tentativa de maior transparência. Não existem diferenças fundamentais aplicáveis aos operadores de FSTD.
123. Uma vez que nunca existiu um requisito para concessão, a um utilizador de FSTD (neste caso, ATO ou titular de um AOC), de um documento único de «aprovação de utilizador», a autorização de utilização de um FSTD será integrada no certificado de ATO (apêndice)

ou do manual de formação (OM-D) dos titulares de AOC, juntamente com os programas de formação homologados. Esta medida garante que, no programa de formação, serão mantidas as informações sobre as capacidades reais do dispositivo de formação, identificável por um código alfabético específico.

124. No que diz respeito aos operadores de FSTD que não ministram programas de formação, foi utilizada a designação geral «organizações que operam um FSTD». Esta designação abrange quer as ATO, quer os titulares de AOC que operam um FSTD. Se, por exemplo, uma ATO operar um FSTD, as regras dispostas na Secção III aplicar-se-ão a elas, além das restantes regras aplicáveis constantes da Subparte OR.ATO.

Todas as organizações que operam FSTD deverão dispor de um programa eficaz de controlo da conformidade (CM). Tal tem de ser comprovado à autoridade competente para que esta possa emitir o certificado de qualificação. O requisito de conservação de registos foi aditado como parte do programa CM.

Foi inserida uma ligação à Parte-21 por forma a incluir os dados de validação da aeronave definidos pelos dados de adequação operacional (OSD) na base de qualificação do tipo respectivo de FSTD.

125. No que diz respeito aos titulares de certificados de FSTD, é proposta a introdução de uma cláusula de auto-exclusão de dois anos por forma a assinalar um período de transição para a conformidade com os requisitos dispostos na OR.GEN.200(a)(3), uma vez que não se pode assumir que todas as partes já tenham sido implementadas ao abrigo dos regulamentos existentes (por exemplo, a identificação dos riscos de segurança).

Parte-OR Subparte AeMC

Consultar a Parte-AR, Subparte AeMC.

Colónia, 19 de Abril de 2011

P. GOUDOU
Director Executivo

ANEXO I

Referências e títulos das regras - comparação entre quadro CRD / Parecer (segundo a ordem do CRD)

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
REGULAMENTO			
Artigo 1.º (AR)	Objecto e âmbito de aplicação	Artigo 1.º	Objecto e âmbito de aplicação
Artigo 2.º (AR)	Definições	Artigo 2.º	Definições
Artigo 3.º (AR)	Programa de Segurança	Artigo 3.º	Plano de segurança
Artigo 4.º (AR)	Capacidades de supervisão	Artigo 4.º	Capacidades de supervisão
Artigo 5.º (AR)	Flexibilidade	Artigo 5.º	Flexibilidade
Artigo 6.º (AR)	Disposições transitórias	Artigo 6.º	Organizações de formação de pilotos
Artigo 7.º (AR)	Entrada em vigor	Artigo 7.º	Dispositivos de treino de simulação de voo
---	---	Artigo 8.º	Centros de medicina aeronáutica
---	---	Artigo 9.º	Medidas de transição
---	---	Artigo 10.º	Entrada em vigor
AR.GEN - REQUISITOS GERAIS			
AR.GEN	Secção I - GENERALIDADES	AR.GEN	Secção I - GENERALIDADES
AR.GEN.115	Documentação de supervisão	AR.GEN.115	Documentação de supervisão
AR.GEN.120	Melos de conformidade	AR.GEN.120	Melos de conformidade
AR.GEN.125	Comunicação à Agência	AR.GEN.125	Comunicação à Agência
AR.GEN.135	Resposta imediata a um problema de segurança	AR.GEN.135	Resposta imediata a um problema de segurança
AR.GEN	Secção II - GESTÃO	AR.GEN	Secção II - GESTÃO
AR.GEN.200	Sistema de gestão	AR.GEN.200	Sistema de gestão
AR.GEN.205	Utilização de entidades competentes	AR.GEN.205	Atribuição de tarefas
AR.GEN.210	Alterações ao sistema de gestão	AR.GEN.210	Alterações ao sistema de gestão
AR.GEN.220	Conservação de registos	AR.GEN.220	Conservação de registos
AR.GEN	Secção III - SUPERVISÃO, CERTIFICAÇÃO E REPRESSÃO	AR.GEN	Secção III - SUPERVISÃO, CERTIFICAÇÃO E REPRESSÃO
AR.GEN.300	Supervisão contínua	AR.GEN.300	Supervisão
AR.GEN.305	Programa de supervisão	AR.GEN.305	Programa de supervisão
AR.GEN.310	Procedimento de certificação inicial - organizações	AR.GEN.310	Procedimento de certificação inicial - organizações
AR.GEN.315	procedimentos para a emissão, revalidação, renovação ou alteração de licenças, qualificações ou certificados - pessoas	AR.GEN.315	Procedimentos para a emissão, revalidação, renovação ou alteração de licenças, qualificações, certificados ou atestados - pessoas
AR.GEN.330	Alterações - organizações	AR.GEN.330	Alterações - organizações
AR.GEN.345	Declaração - organizações	---	a ser publicada com o Parecer sobre o Regulamento relativo às Operações Aéreas
AR.GEN.350	Constatações e medidas correctivas	AR.GEN.350	Constatações e medidas correctivas

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
	- organizações		
AR.GEN.355	Medidas de repressão - pessoas	AR.GEN.355	Medidas de repressão - pessoas
AR.GEN	AR.GEN.Secção IV «Inspeções nas Plataformas de Estacionamento»	AR.RAMP	a ser publicada com o Parecer sobre o Regulamento relativo às Operações Aéreas
AR.OPS	AR.OPS	AR.OPS	
AR.FCL - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS COM O LICENCIAMENTO DAS TRIPULAÇÕES DE VOO			
AR.FCL	Secção I - GENERALIDADES	AR.FCL	Secção I - GENERALIDADES
AR.FCL.120	Conservação de registos	AR.FCL.120	Conservação de registos
AR.FCL	Secção II - LICENÇAS, QUALIFICAÇÕES E CERTIFICADOS	AR.FCL	Secção II - LICENÇAS, QUALIFICAÇÕES E CERTIFICADOS
AR.FCL.200	Procedimentos de emissão, revalidação e renovação de uma licença, qualificação ou certificado	AR.FCL.200	Procedimentos de emissão, revalidação ou renovação de uma licença, qualificação ou certificado
AR.FCL.205	Monitorização de examinadores	AR.FCL.205	Monitorização de examinadores
AR.FCL.210	Informação destinada aos examinadores	AR.FCL.210	Informação destinada aos examinadores
AR.FCL.215	Período de validade	AR.FCL.215	Período de validade
AR.FCL.220	Procedimento de re-emissão de uma licença de piloto	AR.FCL.220	Procedimento de re-emissão de uma licença de piloto
AR.FCL.250	Limitação, suspensão e revogação de licenças, qualificações e certificados	AR.FCL.250	Limitação, suspensão e revogação de licenças, qualificações e certificados
AR.FCL	Secção III - EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS	AR.FCL	Secção III - EXAME DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS
AR.FCL.300	Procedimentos de exame	AR.FCL.300	Procedimentos de exame
Apêndice VII ao Anexo 1 – Parte-AR EASA Formulário 141	Formato de licença EASA	Apêndice I ao Anexo II – Parte-AR EASA Formulário 141	Formato de licença EASA
AR.CC - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS COM AS TRIPULAÇÕES DE CABINA			
AR.CC	Secção I - APROVAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES QUE MINISTRAM FORMAÇÃO A TRIPULAÇÕES DE CABINA OU QUE EMITEM CERTIFICADOS DE TRIPULAÇÃO DE CABINA	AR.CC	Secção II - ORGANIZAÇÕES QUE MINISTRAM FORMAÇÃO A TRIPULAÇÕES DE CABINA OU QUE EMITEM CERTIFICADOS DE TRIPULAÇÃO DE CABINA
AR.CC.100	Homologação de organizações para ministração de formação à tripulação de cabina ou para emissão de certificados de tripulação de cabina	AR.CC.200	Homologação de organizações para ministração de formação à tripulação de cabina ou para emissão de certificados de tripulação de cabina
AR.CC	Secção II - CERTIFICADO DE TRIPULAÇÃO DE CABINA		Secção I - CERTIFICADO DE TRIPULAÇÃO DE CABINA
AR.CC.200	Procedimentos para a emissão de um certificado de tripulação de cabina	AR.CC.100	Procedimentos para a emissão de certificados de tripulação de cabina
AR.CC.205	Formato e especificações relativas aos certificados de tripulação de cabina	---	[integrados na AR.CC.100]

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
AR.CC.215	Suspensão ou revogação de certificados de tripulação de cabina	AR.CC.105	Suspensão ou revogação de certificados de tripulação de cabina
Apêndice VIII ao Anexo 1 – Parte-AR EASA Formulário 142	Formato EASA para certificados de tripulação de cabina	Apêndice II ao Anexo II – Parte-AR EASA Formulário 142	Formato EASA para certificados de tripulação de cabina
AR.ATO - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS COM AS ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO HOMOLOGADAS (ATO)			
AR.ATO.105	Programa de supervisão	AR.ATO.105	Programa de supervisão
AR.ATO.120	Conservação de registos	AR.ATO.120	Conservação de registos
AR.FSTD - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS COM A QUALIFICAÇÃO DOS DISPOSITIVOS DE TREINO DE SIMULAÇÃO DE VOO (FSTD)			
AR.ATO.200	Procedimento de avaliação inicial	AR.FSTD.100	Procedimento de avaliação inicial
AR.ATO.210	Emissão de um certificado de qualificação de FSTD	AR.FSTD.110	Emissão de um certificado de qualificação de FSTD
AR.ATO.220	Revalidação da qualificação de um FSTD	AR.FSTD.120	Revalidação da qualificação de um FSTD
AR.ATO.230	Alterações	AR.FSTD.130	Alterações
AR.ATO.235	Constatações e medidas correctivas - certificado de qualificação FSTD	AR.FSTD.135	Constatações e medidas correctivas - certificado de qualificação FSTD
Apêndice IX ao Anexo 1 – Parte-AR EASA Formulário 143	Certificado para Organizações de Formação Homologadas com formulário de homologação de curso de formação	Apêndice III ao Anexo II – Parte-AR EASA Formulário 143	Certificado para Organizações de Formação Homologadas com formulário de homologação de curso de formação
Apêndice X ao Anexo 1 – Parte-AR EASA Formulário 145	Certificado de qualificação de dispositivo de treino de simulação de voo	Apêndice IV ao Anexo II – Parte-AR EASA Formulário 145	Certificado de qualificação de dispositivo de treino de simulação de voo
AR.AeMC - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS COM OS CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA (AeMC)			
AR.AeMC.110	Procedimento de certificação inicial	AR.AeMC.110	Procedimento de certificação inicial
AR.AeMC.150	Constatações e medidas correctivas - AeMC	AR.AeMC.150	Constatações e medidas correctivas - AeMC
Apêndice VI ao Anexo 1 – Parte-AR EASA Formulário 146	Certificado de centro de medicina aeronáutica (AeMC)	Apêndice V ao Anexo II – Parte-AR EASA Formulário 146	Certificado de centro de medicina aeronáutica (AeMC)
AR.MED - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS COM A CERTIFICAÇÃO MÉDICA AERONÁUTICA			
AR.MED	Secção I - GENERALIDADES	AR.MED	Secção I - GENERALIDADES
AR.MED.120	Médicos assistentes	AR.MED.120	Médicos assistentes
AR.MED.125	Remissão para a autoridade responsável pelo licenciamento	AR.MED.125	Remissão para a autoridade responsável pelo licenciamento
AR.MED.130	Formato do certificado médico	AR.MED.130	Formato do certificado médico
AR.MED.135	Formulários de medicina aeronáutica	AR.MED.135	Formulários de medicina aeronáutica
AR.MED.145	Declaração do GMP à autoridade competente	AR.MED.145	Notificação do GMP à autoridade competente
AR.MED.150	Conservação de registos	AR.MED.150	Conservação de registos

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
AR.MED	Secção II - EXAMINADORES DE MEDICINA AERONÁUTICA	AR.MED	Secção II - EXAMINADORES DE MEDICINA AERONÁUTICA
AR.MED.200	AR.MED.200 Procedimento para a emissão de um certificado de examinador de medicina aeronáutica (AME)	AR.MED.200	Procedimento para a emissão de um certificado AME
AR.MED.240	Médicos de clínica geral (GMP) agindo na qualidade de examinadores de medicina aeronáutica (AME)	AR.MED.240	Médicos de clínica geral (GMP) agindo na qualidade de AME
AR.MED.245	Supervisão contínua de examinadores de medicina aeronáutica (AME) e médicos de clínica geral (GMP)	AR.MED.245	Supervisão contínua de AME e GMP
AR.MED.250	Limitação, suspensão e revogação de um certificado de examinador de medicina aeronáutica-	AR.MED.250	Limitação, suspensão e revogação de um certificado de AME
AR.MED.255	Medidas de repressão	AR.MED.255	Medidas de repressão
AR.MED	Secção III - CERTIFICAÇÃO MÉDICA	AR.MED	Secção III - CERTIFICAÇÃO MÉDICA
AR.MED.315	Análise dos relatórios de exame	AR.MED.315	Análise dos relatórios de exame
AR.MED.325	Procedimento de análise secundária	AR.MED.325	Procedimento de análise secundária
Apêndice VII ao Anexo 1 – Parte-AR EASA Formulário 147	Formato EASA de certificado médico	Apêndice VI ao Anexo II – Parte-AR EASA Formulário 147	Formato EASA de certificado médico
Regulamento			
Artigo 1.º (OR)	Objecto e âmbito de aplicação	Artigo 1.º	Objecto e âmbito de aplicação
Artigo 2.º (OR)	Definições	Artigo 2.º	Definições
Artigo 3.º (OR)	Organizações de Formação de Pilotos	Artigo 6.º	Organizações de formação de pilotos
Artigo 4.º (OR)	Dispositivos de Treino de Simulação de Voo	Artigo 7.º	Dispositivos de Treino de Simulação de Voo
Artigo 5.º (OR)	Centros de medicina aeronáutica	Artigo 8.º	Centros de medicina aeronáutica
Artigo 6.º (OR)	Operadores Aéreos	---	---
Artigo 8.º (OR)	Entrada em vigor	Artigo 10.º	Entrada em vigor
OR.GEN - REQUISITOS GERAIS			
OR.GEN	Secção I - GENERALIDADES	OR.GEN	Secção I - GENERALIDADES
OR.GEN.105	Autoridade competente	OR.GEN.105	Autoridade competente
OR.GEN.115	Requerimento de certificado de organização	OR.GEN.115	Requerimento de certificado de organização
OR.GEN.120	Meios de Conformidade	OR.GEN.120	Meios de Conformidade
OR.GEN.125	Condições de homologação e prerrogativas de uma organização	OR.GEN.125	Condições de homologação e prerrogativas de uma organização
OR.GEN.130	Alterações às organizações sujeitas a certificação	OR.GEN.130	Alterações às organizações sujeitas a certificação
OR.GEN.135	Revalidação	OR.GEN.135	Revalidação
OR.GEN.140	Acesso	OR.GEN.140	Acesso

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
OR.GEN.145	Declaração	---	a ser publicada com o Parecer sobre o Regulamento relativo às Operações Aéreas
OR.GEN.150	Constatações	OR.GEN.150	Constatações
OR.GEN.155	Resposta imediata a um problema de segurança	OR.GEN.155	Resposta imediata a um problema de segurança
OR.GEN.160	Comunicação de ocorrências	OR.GEN.160	Comunicação de ocorrências
OR.GEN	Secção II - SISTEMA DE GESTÃO	OR.GEN	Secção II - SISTEMA DE GESTÃO
OR.GEN.200	Sistema de gestão	OR.GEN.200	Sistema de gestão
OR.GEN.205	Contratação e aquisição	OR.GEN.205	Contratação de serviços
OR.GEN.210	Requisitos do pessoal	OR.GEN.210	Requisitos do pessoal
OR.GEN.215	Requisitos de instalações	OR.GEN.215	Requisitos de instalações
OR.GEN.220	Conservação de registos	OR.GEN.220	Conservação de registos
OR.OPS.GEN	OR.OPS.GEN	CAT.OR	a ser publicada com o Parecer sobre o Regulamento relativo às Operações Aéreas
OR.OPS.MLR	OR.OPS.MLR	CAT.MLR	
OR.OPS.AOC	OR.OPS.AOC	CAT.AOC	
OR.OPS.FC	OR.OPS.FC	CAT.FC	
OR.OPS.CC	OR.OPS.CC	CAR.CC	
OR.OPS.TC	OR.OPS.TC	CAT.TC	
OR.OPS.SEC	OR.OPS.SEC	CAT.SEC	
OR.ATO - ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO HOMOLOGADAS			
OR.ATO	Secção I - GENERALIDADES	OR.ATO	Secção I - GENERALIDADES
OR.ATO.100	Âmbito	OR.ATO.100	Âmbito
OR.ATO.105	Requerimento	OR.ATO.105	Requerimento
OR.ATO.110	Requisitos do pessoal	OR.ATO.110	Requisitos do pessoal
OR.ATO.120	Conservação de registos	OR.ATO.120	Conservação de registos
OR.ATO.125	Programa de formação	OR.ATO.125	Programa de formação
OR.ATO.130	Manual de formação e manual de operações	OR.ATO.130	Manual de formação e manual de operações
OR.ATO.135	Aeronave de formação e FSTD	OR.ATO.135	Aeronave de formação e FSTD
OR.ATO.140	Aeródromos e locais de operações	OR.ATO.140	Aeródromos e locais de operações
OR.ATO.145	Pré-requisitos de formação	OR.ATO.145	Pré-requisitos de formação
OR.ATO.150	Formação em Países Terceiros	OR.ATO.150	Formação em Países Terceiros
OR.ATO	Secção II - REQUISITOS ADICIONAIS PARA ATO QUE MINISTRAM FORMAÇÃO PARA OBTENÇÃO DE LICENÇAS E QUALIFICAÇÕES QUE NÃO LAPL, PPL, SPL E BPL	OR.ATO	Secção II - REQUISITOS ADICIONAIS PARA ATO QUE MINISTRAM FORMAÇÃO PARA OBTENÇÃO DE CPL, MPL E ATPL E QUALIFICAÇÕES E CERTIFICADOS CONEXOS
OR.ATO.210	Requisitos do pessoal	OR.ATO.210	Requisitos do pessoal
OR.ATO.225	Programa de formação	OR.ATO.225	Programa de formação
OR.ATO.230	Manual de formação e manual de operações	OR.ATO.230	Manual de formação e manual de operações

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
OR.FSTD - REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS ORGANIZAÇÕES QUE OPERAM DISPOSITIVOS DE TREINO DE SIMULAÇÃO DE VOO (FSTD) E QUALIFICAÇÃO DOS FSTD			
OR.ATO	Secção III – REQUISITOS ADICIONAIS APLICÁVEIS ÀS ORGANIZAÇÕES QUE OPERAM FSTD E QUALIFICAÇÃO DOS FSTD	OR.FSTD	Secção I - REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS ORGANIZAÇÕES QUE OPERAM FSTD
OR.ATO.300	Generalidades	OR.FSTD.100	Generalidades
OR.ATO.305	Continuidade da qualificação dos FSTD	OR.FSTD.105	Preservar a qualificação dos FSTD
OR.ATO.310	Alterações	OR.FSTD.110	Alterações
OR.ATO.315	Instalações	OR.FSTD.115	Instalações
OR.ATO.320	Equipamento adicional	OR.FSTD.120	Equipamento adicional
OR.ATO	Secção III – REQUISITOS ADICIONAIS APLICÁVEIS ÀS ORGANIZAÇÕES QUE OPERAM FSTD E QUALIFICAÇÃO DOS FSTD (CONTINUAÇÃO)	OR.FSTD	Secção II - REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO DOS FSTD
OR.ATO.350	Requerimento de qualificação dos FSTD	OR.FSTD.200	Requerimento de qualificação dos FSTD
OR.ATO.355	Especificações de certificação para FSTD	OR.FSTD.205	Especificações de certificação para FSTD
OR.ATO.360	Base de qualificação	OR.FSTD.210	Base de qualificação
OR.ATO.365	Emissão de um certificado de qualificação de FSTD	OR.FSTD.215	Emissão de um certificado de qualificação de FSTD
OR.ATO.370	Qualificação provisória de FSTD	OR.FSTD.220	Qualificação provisória de FSTD
OR.ATO.375	Prazo e continuidade da validade	OR.FSTD.225	Prazo e continuidade da validade
OR.ATO.380	Alterações aos FSTD qualificados	OR.FSTD.230	Alterações aos FSTD qualificados
OR.ATO.385	Possibilidade de transferência de uma qualificação de FSTD	OR.FSTD.235	Possibilidade de transferência de uma qualificação de FSTD
OR.ATO.390	Conservação de registos	OR.FSTD.240	Conservação de registos
OR.ATO	SECÇÃO IV - REQUISITOS ADICIONAIS APLICÁVEIS AOS ATO QUE MINISTRAM TIPOS ESPECÍFICOS DE FORMAÇÃO	OR.ATO	SECÇÃO III - REQUISITOS ADICIONAIS APLICÁVEIS AOS ATO QUE MINISTRAM TIPOS ESPECÍFICOS DE FORMAÇÃO
OR.ATO.400	Generalidades	OR.ATO.300	Generalidades
OR.ATO.405	Instrução em sala de aula	OR.ATO.305	Instrução em sala de aula
OR.ATO.410	Instrutores	OR.ATO.310	Instrutores
OR.ATO.430	Generalidades	OR.ATO.330	Generalidades
OR.ATO.435	Simulador de Voo Completo	OR.ATO.335	Simulador de Voo Completo
OR.ATO.450	Generalidades	OR.ATO.350	Generalidades
OR.ATO.455	Organizações de formação em testes de voo	OR.ATO.355	Organizações de formação em testes de voo
OR.AeMC	OR.AeMC	OR.AeMC	CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA
OR.AeMC	Secção I - GENERALIDADES	OR.ATO	Secção I - GENERALIDADES
OR.AeMC.105	Âmbito	OR.AeMC.105	Âmbito
OR.AeMC.115	Requerimento	OR.AeMC.115	Requerimento

Referência da regra no CRD	Título da regra no CRD	Referência da regra no Parecer	Título da regra no Parecer
OR.AeMC.135	Revalidação	OR.AeMC.135	Revalidação
OR.AeMC	Secção II - GESTÃO	OR.AeMC	Secção II - GESTÃO
OR.AeMC.200	Sistema de gestão	OR.AeMC.200	Sistema de gestão
OR.AeMC.210	Requisitos do pessoal	OR.AeMC.210	Requisitos do pessoal
OR.AeMC.215	Requisitos de instalações	OR.AeMC.215	Requisitos de instalações
OR.AeMC.220	Conservação de registos	OR.AeMC.220	Conservação de registos