



PARECER N.º 03/2010

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 28 de Maio de 2010

sobre um Regulamento da Comissão que estabelece regras de execução para o licenciamento e a certificação médica dos controladores de tráfego aéreo

I. Aspectos gerais

1. O crescimento constante do sector da aviação na Europa lança um conjunto de desafios, nomeadamente no que se refere aos principais factores de segurança dos aeródromos e dos ATM/ANS. Por conseguinte, é necessário adoptar medidas de redução dos riscos para garantir a segurança, através de uma abordagem regulamentar global harmonizada em todos os Estados-Membros.
2. O Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ (doravante designado por «Regulamento de Base»), com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009² 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. A Directiva 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo³ foi, por conseguinte, revogada, sem prejuízo dos certificados ou licenças de pessoal e organizações já emitidas de acordo com essa directiva. O Regulamento de Base confere poderes à Comissão para aprovar as regras de execução aplicáveis às licenças dos controladores aéreos e homologações afins, que devem reflectir as actualizações técnicas, incluindo as melhores práticas e o progresso científico e técnico no domínio da formação de controladores aéreos. Além disso, o Regulamento de Base exige que as regras de execução sejam inicialmente concebidas com base nas disposições da Directiva 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo.
3. O âmbito desta actividade regulamentadora é delineado nos termos de referência (ToR) ATM.003⁴ sob o título «Extensão do sistema EASA à regulação da segurança da gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea (ANS) - concepção de regras sobre as licenças dos controladores de tráfego aéreo» [*Extension of the EASA system to safety regulation of Air Traffic Management (ATM) and Air Navigation Services (ANS) – development of rules on Air Traffic Controller licensing*]. No entanto, e conforme se explica no capítulo II do presente parecer, o conteúdo e o processo de regulamentação seguidos pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (doravante designada por «Agência») não estão em total conformidade com os referidos ToR. O conteúdo do presente parecer segue a decisão tomada na 33.ª reunião do Comité do Céu Único Europeu realizada em 3 e 4 de Dezembro de 2009 e descrita na carta⁵ que a Comissão Europeia endereçou à Agência, onde se define o «processo rápido» para a transposição acelerada das regras já existentes, e *inter alia* da Directiva 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo.
4. Relativamente ao exposto supra, o presente parecer abrange a transposição dessa directiva com actualizações técnicas mínimas. Importa sublinhar que o presente parecer constitui apenas o primeiro passo do processo em duas fases referido na carta da Comissão Europeia. A aplicação completa dos requisitos emanados do Regulamento de Base e a plena conformidade com os requisitos essenciais enumerados no seu anexo V-B

¹ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 159/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p.1).

² Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Directiva 2006/23/CE (JO L 309 de 24.11.2009, p.1).

³ Directiva 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Abril de 2006, relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo (JO L 114 de 27.4.2006, p. 22).

⁴ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf

⁵ TREN F2/JP/sr D(2009) 74614, de 9 de Dezembro de 2009.

serão concretizadas numa fase posterior, em conformidade com o procedimento de regulamentação adoptado pelo Conselho de Administração da Agência. A Agência deveria alterar os ToR supramencionados para melhor reflectirem esta abordagem faseada.

5. O trabalho foi executado por um grupo de regulamentação instituído pela Agência. A composição do grupo de regulamentação foi definida com base nos procedimentos de regulamentação da Agência com o objectivo de reflectir a complexidade da tarefa, assegurar os conhecimentos especializados necessários e envolver as partes interessadas potencialmente afectadas pelo seu âmbito. A Agência secretariou o grupo de regulamentação e elaborou o presente parecer.
6. A Agência apresenta deste modo à Comissão o seu parecer, que tem por objectivo dar cumprimento à primeira fase da abordagem «rápida», em conformidade legal com os artigos 8.º-C e 22.º-B do Regulamento de Base.
7. As regras propostas foram concebidas tendo em conta a Directiva 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Abril de 2006, relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo, bem como a legislação comunitária em vigor no quadro do Céu Único Europeu e as normas internacionais aplicáveis e práticas recomendadas publicadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (isto é, os anexos), com base no artigo 37.º da Convenção de Chicago, nos termos do artigo 2.º, n.º 2, alínea d) do Regulamento de Base, que exorta a Agência a ajudar os Estados-Membros a cumprirem as suas obrigações nos termos da Convenção de Chicago, fornecendo uma base para uma interpretação comum e aplicação uniforme das suas disposições, e assegurando que estas sejam devidamente tidas em conta na elaboração das regras de execução.
8. Para garantir a plena aplicação dos artigos do Regulamento de Base referidos supra, e garantir plena conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis descritos no anexo V-B do Regulamento de Base, a Agência deve proceder a uma avaliação do sistema europeu de licenciamento dos controladores de tráfego aéreo e de outras melhorias necessárias rumo a uma «abordagem sistémica global da aviação» com vista a apresentar à Comissão, numa segunda fase, um parecer que inclua as necessárias medidas de execução.
9. O presente parecer foi adoptado com base, entre outros, no procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência, nos termos do disposto no artigo 19.º do Regulamento de Base. Desvios do procedimento em causa, decorrentes da utilização da abordagem «rápida» solicitada pela Comissão e pelo Comité do Céu Único Europeu, foram apresentados ao Conselho de Administração da Agência, que confirmou o seu acordo de princípio à utilização do processo neste caso específico em que já existe legislação, no pressuposto de que não se verificariam alterações significativas no conteúdo das regras existentes.

II. Processo de consulta

10. O calendário apertado, imposto pela abordagem «rápida», exige que o primeiro conjunto de regras de execução seja adoptado até ao fim de 2010. Esta data obriga, por sua vez, a Agência a entregar o presente parecer o mais tardar até Junho de 2010, impedindo-a de seguir os passos normais do procedimento de regulamentação, sobretudo no que se refere à consulta pública formal das partes interessadas. A observância do procedimento de regulamentação normal teria obrigado a Agência a elaborar uma notificação de proposta de alteração (*Notice of Proposed Amendment – NPA*) e a lançar a sua consulta pública. No seu conjunto, teriam sido necessários seis a sete meses a partir da data de

⁶ *Decision of the Management Board concerning the procedure to be applied by the Agency for the issuing of Opinions, Certifications Specifications and Guidance Material (Rulemaking Procedure)* (Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento aplicável pela Agência para a elaboração de pareceres, especificações de certificação e material de orientação (procedimento de regulamentação). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

publicação da notificação de proposta de alteração para publicar o documento de resposta às observações (*Comment Response Document* – CRD) e elaborar o parecer. O projecto de regra proposto representa uma transposição da directiva já existente, não tendo a Agência elaborado qualquer/quaisquer decisão/decisões contendo meios aceitáveis de conformidade ou documentos de orientação. Por estas razões foi proposto o «processo rápido», pelo que o parecer será dirigido directamente à Comissão Europeia e publicado.

11. Para garantir que as partes interessadas sejam amplamente informadas do teor do parecer, a Agência, em conjunto com a Comissão Europeia, realizará uma conferência dedicada a explicar minuciosamente o conteúdo do presente parecer. Adicionalmente, a Agência organizará sessões de informação separadas sobre o conteúdo do presente parecer, pelo menos para os seguintes organismos: Comité do Céu Único Europeu (SSC), Órgão Consultivo do Sector (ICB), Órgão Consultivo da EASA (EASAAB), Grupo de Aconselhamento das Autoridades Nacionais (AGNA) e Comité Consultivo das Normas de Segurança (SSCC).
12. A Agência disponibilizará à Comissão Europeia conclusões escritas sobre os resultados da conferência e das sessões de informação e efectuará a sua divulgação no sítio Web dedicado ao controlo do tráfego aéreo e dos aeroportos⁷.

III. Conteúdo do parecer da Agência

Antecedentes

13. No cumprimento da tarefa de regulamentação proposta, com base nas instruções anteriormente referidas, foi necessário tomar em consideração os desafios a seguir referidos.
14. O instrumento jurídico existente é uma directiva, que tem de ser transposta para um regulamento. Esta alteração da natureza jurídica implica desde logo uma mudança significativa no nível vinculativo das disposições do futuro acto. Ao contrário das directivas, que pela sua natureza são vinculativas quanto ao resultado a alcançar mas deixam ao critério das autoridades nacionais a escolha da forma e métodos, exigindo, por conseguinte, uma transposição para o sistema jurídico nacional dos Estados-Membros, um regulamento tem aplicação geral, é integralmente vinculativo e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.
15. A directiva existente foi adoptada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho com base no artigo 80.º, n.º 2 do Tratado que Institui a Comunidade Europeia, enquanto a nova base jurídica da regra de execução é o artigo 8.º-C do Regulamento de Base, que conferiu à Comissão poderes para adoptar as medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais desse artigo e completá-lo. Os objectivos, âmbito e conteúdo da delegação de poderes são claramente definidos no Regulamento de Base e constituem limites bem definidos para a adopção de regras de execução com base nesse regulamento. O Regulamento de Base estabelece ainda os requisitos essenciais comuns necessários para conferir um nível elevado e uniforme de segurança à aviação civil e obriga a Comissão a adoptar as regras de execução necessárias para garantir a sua aplicação uniforme.
16. Uma aplicação uniforme das regras de execução é um elemento fundamental para garantir e manter um nível elevado e uniforme de segurança na aviação civil e, por conseguinte, um factor essencial para alcançar os objectivos definidos pelo Regulamento de Base, pelo que não é possível manter os poderes discricionários dos Estados-Membros relativamente à aplicação dos requisitos comuns.
17. Em última análise, a manutenção e melhoria do regime de licenciamento comum dos controladores de tráfego aéreo na União Europeia é um elemento essencial do sistema europeu de controlo do tráfego aéreo. Um nível de segurança comum e uniforme

⁷ <http://easa.europa.eu/atm/index.html>

também contribuirá para reforçar o reconhecimento mútuo das licenças e facilitar a livre circulação de pessoas e serviços.

Alterações introduzidas em comparação com a directiva existente

18. A Agência cumpriu esta tarefa de regulamentação sem introduzir alterações substantivas no regime de licenciamento dos controladores de tráfego aéreo nem nos requisitos de licenciamento. No entanto, a **nova base jurídica** já referida, bem como os objectivos, âmbito e conteúdo claramente definidos da delegação de poderes emanada do regulamento, um acto hierarquicamente superior (ver, em particular o artigo 8.º-C, n.º 10 do Regulamento de Base), tornaram inevitável a introdução de determinadas alterações com impacto nalgumas disposições da directiva. Nesses casos, a Agência e os peritos do grupo de regulamentação procuraram encontrar soluções que permitem manter o actual *status quo* em vigor nos Estados-Membros e não introduzem alterações significativas no nível dos requisitos.

Exemplos:

- (1) A definição do âmbito do Regulamento de Base não permite o alargamento directo do âmbito desta regra de execução aos controladores de tráfego aéreo que trabalhem sob a responsabilidade de um prestador de serviços de navegação aérea (ANSP) que preste serviços destinados aos movimentos de aeronaves diferentes dos do tráfego aéreo geral (GAT) (entendido habitualmente como referência aos fornecedores militares). Em vez disso, e em total consonância com o disposto no Regulamento de Base, os Estados-Membros devem assegurar que os serviços fornecidos ou disponibilizados ao público por pessoal militar garantem um nível de segurança pelo menos equivalente e podem decidir aplicar os princípios desta regra de execução aos serviços prestados ao público pelo seu pessoal militar numa base voluntária;
 - (2) A introdução de requisitos básicos relacionados com o sistema de gestão das organizações de formação, com referência explícita à nomeação de um gestor responsável pela prestação de contas, obrigação de conservação dos registos e facultamento do acesso da autoridade competente às instalações, como forma de estabelecer uma base de conformidade com os requisitos essenciais e regras da OACI aplicáveis.
19. Outras alterações revelaram-se necessárias para **abordar os poderes discricionários** atribuídos pela directiva aos Estados-Membros. O regime do Regulamento de Base não permite manter estes poderes porque contrariam os princípios por que ele se rege. Como solução de compromisso propõe-se a manutenção de alguns destes poderes através de disposições transitórias adequadas, em detrimento de disposições gerais que permitam aos Estados-Membros continuar a definir «variantes» nacionais. Estas medidas transitórias permitiriam aos Estados-Membros que já estabeleceram essas variantes continuarem a aplicar a legislação nacional enquanto não são instituídas regras comuns para substituir as variações existentes. Os Estados-Membros podem continuar com as suas práticas actuais sem comprometer o sistema estabelecido pelo Regulamento de Base e ficam privados de estabelecer desvios às regras gerais para além da possibilidade já prevista no Regulamento de Base.

Exemplos:

- (1) Utilização de averbamentos nacionais;
 - (2) Possibilidade concedida aos Estados-Membros de introduzirem um limite de idade para exercerem os privilégios de um averbamento de órgão de controlo.
20. Outras referências aos poderes discricionários concedidos aos Estados-Membros tiveram de ser abordadas com uma metodologia diferente. Relativamente às **possibilidades de desvio** que permitem utilizar as disposições de flexibilidade previstas no artigo 14.º, n.ºs 6 e 7 do Regulamento de Base, não existe possibilidade legal de desvio dos requisitos por

outros meios que não através dessas disposições. A aplicação do disposto no artigo 14.º confere aos Estados-Membros a possibilidade de se desviarem das normas definidas nas regras de execução em casos devidamente justificados, desde que garantam um nível de protecção equivalente, permitam o reconhecimento mútuo e até a aplicação por outros Estados-Membros da mesma medida a casos semelhantes. Esta disposição aplica-se às possibilidades de desvio relacionadas com os níveis de instrução e com a idade mínima.

Exemplos:

- (1) Relativamente aos poderes conferidos aos Estados-Membros para se desviarem dos níveis de instrução exigidos, a Agência propõe alterar e generalizar o requisito relevante para os níveis de instrução, de modo a prescindir de um procedimento especial para os casos de nível inferior, que representariam um desvio da possibilidade de desvio geral prevista no próprio Regulamento de Base.
- (2) A possibilidade de permitir uma idade de acesso mais baixa é uma questão mais complexa, porque este desvio, permitido pelo actual regime da directiva, também pode afectar o reconhecimento mútuo das licenças. A Agência entende que o Regulamento de Base confere automaticamente aos Estados-Membros a possibilidade de desvio relativamente à idade de acesso, quando estão preenchidas as condições para a utilização das disposições em matéria de flexibilidade. No entanto, e como foi explicado anteriormente, as disposições do Regulamento de Base em matéria de flexibilidade implicam o reconhecimento mútuo de todas as licenças emitidas em conformidade com as regras comuns aplicáveis, um princípio que também se aplica às licenças emitidas ao abrigo das disposições em matéria de flexibilidade. Por conseguinte, não seria jurídica nem tecnicamente possível ou justificável manter a possibilidade de recusar o reconhecimento mútuo das licenças emitidas ao abrigo das disposições em matéria de flexibilidade para permitir um limite de idade inferior. Com estas restrições em mente, e confrontada com o mandato limitado que apenas lhe permite introduzir actualizações técnicas mínimas, a Agência propõe duas opções para efeitos do artigo 29.º em conjugação com o artigo 8.º, n.º 3, alínea a), demonstrando uma clara preferência pela opção A em ambos os casos, por ser a solução técnica e juridicamente sólida e, ao mesmo tempo, garantir a conformidade com o requisito da OACI relevante.

21. Determinadas **alterações editoriais** obedeceram à necessidade de facilitar a aplicabilidade directa das disposições sem regras de execução nacionais (1) e harmonizar a terminologia da regra de execução com a do Regulamento de Base (2) ou as referências utilizadas a nível dos períodos de validade ao longo do texto (3).

Exemplos:

- (1) O regulamento estipula que as candidaturas relacionadas com licenças devem ser dirigidas à autoridade competente na forma exigida por esta autoridade. Estes requisitos processuais não constavam da directiva, que se limitava a definir os objectivos a alcançar por meio de regras de execução nacionais;
 - (2) Utilização da expressão «organização de formação» para substituir «organismo de formação», com o objectivo de harmonizar a terminologia com o Regulamento de Base; utilização da expressão «autoridade competente» em vez de «autoridade supervisora nacional» uma vez que, para determinadas tarefas limitadas mas bem definidas, a Agência deve assumir o papel das autoridades nacionais, o que requer a utilização de uma expressão mais genérica;
 - (3) Harmonização das referências a períodos de validade, preferencialmente com recurso ao cálculo em anos e não em meses.
22. Foi necessário proceder a **actualizações técnicas mínimas** por forma a cumprir o requisito definido no artigo 8.º-C, n.º 11 do Regulamento de Base e reflectir as actualizações técnicas, incluindo as melhores práticas e o progresso científico e técnico no domínio da formação de controladores de tráfego aéreo. Estas alterações incluem a

necessária actualização das referências (1) e outras clarificações consideradas necessárias pelos peritos do grupo de regulamentação (2)(3).

Exemplos:

- (1) Actualização da referência à última edição da «Especificação Relativa ao Conteúdo Essencial Comum da Formação Inicial de Controladores de Tráfego Aéreo» do Eurocontrol no anexo relevante da directiva;
- (2) Os instruendos de controlo de tráfego aéreo devem ser claramente obrigados a possuir um averbamento linguístico, para harmonizar as práticas nacionais divergentes neste domínio;
- (3) Crê-se que a revalidação dos atestados médicos ficará clarificada com a introdução de um período de revalidação de 45 dias que não afecte a data de início/fim da validade.

23. Foi ainda necessário introduzir outras **alterações na estrutura**. Baseado nas instruções referenciadas acima, este projecto de regra de execução não segue a estrutura horizontal prevista para as regras de execução do Regulamento de Base e agrupa todas as disposições relevantes para o licenciamento de controladores de tráfego aéreo num único acto legislativo. Agora, o texto do projecto está dividido em capítulos e artigos. Com vista a facilitar uma aplicação fácil e posterior incorporação destas disposições na estrutura horizontal das regras de execução, são dedicados capítulos separados à certificação médica dos controladores de tráfego aéreo, aos requisitos aplicáveis às organizações de formação e aos requisitos aplicáveis às autoridades competentes. Dentro de cada capítulo, os requisitos são agrupados consoante os seus titulares (1)(2).

Exemplos:

- (1) Os privilégios e as condições relevantes para a licença de instruído de controlo de tráfego são reunidos num só artigo;
- (2) A disposição relativa à validade das qualificações e aos averbamentos das qualificações está agora dividida em duas disposições integradas, respectivamente, nos artigos relevantes.

Planeamento da segunda fase

24. Pela sua natureza jurídica específica, as directivas deixam a implementação dos seus requisitos aos Estados-Membros. Não é o caso dos regulamentos, que têm por objectivo ser directamente aplicáveis e produzir efeitos directos no ordenamento jurídico dos Estados-Membros. O «processo rápido» e o mandato limitado da Agência, que apenas possibilita a introdução de actualizações técnicas mínimas, não permitiram abordar todos os requisitos, questões e procedimentos ausentes da directiva numa comparação com os requisitos definidos no Regulamento de Base.
25. Ficou acordado que estas questões só poderiam ser plenamente abordadas e resolvidas na segunda fase da elaboração de regras de execução para o licenciamento dos controladores de tráfego aéreo, que terá por objectivo uma implementação integral dos requisitos emanados do Regulamento de Base e a plena conformidade com os requisitos essenciais enumerados no anexo V-B desse regulamento.
26. A avaliação realizada pela Agência em conjunto com os peritos do grupo de regulamentação permitiu identificar um conjunto de questões já nesta primeira fase, sendo necessárias novas acções legislativas para alcançar o objectivo proposto, incluindo a elaboração de novos requisitos que melhorem as disposições existentes. Entre estas questões figuram as seguintes:
- Harmonização dos requisitos aplicáveis ao limite de idade, qualificações académicas e requisitos linguísticos;
 - Análise dos requisitos de formação, bem como dos módulos de formação, com vista a estabelecer a plena conformidade com os requisitos essenciais e a definição de

regras de execução e de meios de conformidade aceitáveis relevantes para a formação de controladores de tráfego aéreo;

- Definição de regras pormenorizadas e personalizadas aplicáveis à avaliação da competência, aos instrutores e aos avaliadores, tomando em consideração o tipo de instrução ou de avaliação em causa, por forma a estabelecer a conformidade com os requisitos essenciais, bem como dos procedimentos aplicáveis à sua certificação;
- Definição de regras de execução e de meios aceitáveis de conformidade relevantes para a certificação médica dos controladores de tráfego aéreo;
- Introdução de disposições mais pormenorizadas relativamente à aptidão médica reduzida e ao consumo de substâncias psicoactivas e de medicamentos;
- Eventual introdução de qualificações e averbamentos de qualificação adicionais;
- Introdução de modelos para licenças e certificados;
- Integração dos requisitos a observar pelas autoridades competentes e organizações de formação nas partes relevantes da estrutura regulamentar horizontal proposta pela Agência no NPA 2008-22⁸;
- Elaboração de requisitos e critérios para a aprovação dos avaliadores e, se necessário, dos examinadores;
- Melhoria dos requisitos para o sistema de gestão, em conformidade com o que foi proposto na referida notificação de proposta de alteração, e implementação dos requisitos para a gestão da segurança, constantes do anexo 1 da OACI.
- Definição dos privilégios das organizações de formação no que se refere às homologações e alterações dos cursos de formação, planos de formação e sistema de competências; e
- Desenvolvimento dos requisitos para os dispositivos de formação em simulador.

27. Neste sentido, a Agência propõe efectuar uma avaliação do sistema europeu de licenciamento dos controladores de tráfego aéreo e de outras melhorias necessárias rumo a uma «abordagem sistémica global da aviação» com vista a apresentar à Comissão um segundo parecer, incluindo as necessárias medidas de execução.

28. O parecer acima referido também deverá abordar estas questões, uma vez que o processo rápido não permitiu definir regras comuns em substituição de disposições nacionais divergentes. A Agência propõe, por conseguinte, manter a título transitório a aplicabilidade da legislação nacional dos Estados-Membros, quando pertinente (ver mais explicações no ponto 19).

⁸ Esta notificação de proposta de alteração (NPA) propõe que os requisitos «organizacionais» aplicáveis às organizações aeronáuticas regulamentadas sejam integrados numa única regra de execução que será aplicável a todas essas organizações (parte-OR). Esses requisitos organizacionais comuns aplicáveis a todas as organizações (por exemplo, sistema de gestão, requisitos gerais do pessoal, acesso às instalações, conservação de registos) foram generalizados numa designada subparte OR.GEN. Essas disposições específicas para cada tipo de organização aeronáutica (por exemplo, prestadores de serviços de navegação aérea, organizações de formação, operadores aéreos, operadores de aeródromos) conterão requisitos organizacionais suplementares em subpartes adicionais (por exemplo a OR.ATO ou a OR.OPS). As disposições propostas para a gestão da segurança estão incluídas na parte-OR, subparte OR.GEN, secção 2, OR.GEN.200. A Agência está actualmente a analisar as observações recebidas durante o processo de consulta pública desta notificação de proposta de alteração. O correspondente documento de resposta às observações e o texto revisto serão publicados em breve.

Conteúdo

Capítulo 1 — Princípios básicos

29. Este capítulo contém os princípios básicos aplicáveis no regulamento. Os artigos 1.º e 2.º definem os **objectivos, objecto e âmbito** do regulamento. O objecto visa clarificar os temas abordados pelo acto, ao passo que o âmbito se refere às categorias ou situações de facto ou de direito e às pessoas a que o acto se aplica. Este capítulo também contém a lista de definições e a definição de autoridade competente. Foi necessário harmonizar a terminologia destes artigos com a nova terminologia do Tratado de Lisboa. O âmbito e o objecto desta regra de execução depende das regras de execução do Regulamento de Base, pelo que não podem ser alargados para além dos atinentes ao acto jurídico que delega os poderes.
30. A definição do âmbito do Regulamento de Base não permite o alargamento directo do âmbito desta regra de execução aos controladores de tráfego aéreo que trabalhem sob a responsabilidade de um prestador de serviços de navegação aérea (ANSP) que forneça serviços destinados aos movimentos de aeronaves diferentes dos do tráfego aéreo geral (GAT) (entendido habitualmente como referência aos fornecedores militares). Em sua substituição, e em total consonância com o disposto no Regulamento de Base, os Estados-Membros devem assegurar que os serviços fornecidos ou disponibilizados ao público por pessoal militar garantam um nível de segurança pelo menos equivalente (n.º 3). Importa sublinhar que, devido à clara exclusão dos militares do âmbito do Regulamento de Base, não é possível alargar a eles a aplicabilidade das regras comuns por via desta regra de execução.
31. Como solução de compromisso, a EASA propõe salientar tanto no corpo do texto como nos considerandos que os Estados-Membros podem decidir aplicar os princípios deste regulamento (isto é, os princípios das regras civis) aos seus controladores militares numa base voluntária, se for essa a sua vontade para manter o mesmo nível de segurança (n.º 4). A terminologia foi harmonizada com a terminologia do Regulamento de Base. Embora sendo diferente, considera-se que a utilização do termo «público» («serviços prestados ou disponibilizados ao público») garante uma cobertura suficientemente ampla para efeitos de assegurar um nível de segurança equivalente. Note-se que o termo «eficaz» foi substituído por «equivalente» para maior proximidade com o texto da directiva. Para facilitar a interpretação, são igualmente incluídas nos considerandos explicações sobre as intenções do legislador.
32. O artigo 3.º contém as **definições**, que apenas sofreram alterações editoriais destinadas a garantir a sua harmonização com a terminologia utilizada no Regulamento de Base, bem como a limitá-las aos elementos necessários de uma definição, o que implicou a supressão dos elementos normativos e posteriormente repetidos, por exemplo, na definição de «qualificação». No que se refere à segunda fase, importa salientar que o Regulamento de Base utiliza de forma consistente o termo «certificado» relativamente aos instrutores e avaliadores. No entanto, a introdução deste termo não era previsível no «processo rápido». Importa referir ainda que o âmbito do «averbamento do instrutor», a ser apelidado de certificado, é muito restrito em relação ao que se encontra previsto no Regulamento de Base.
33. O artigo 4.º introduz e define a expressão **autoridade competente**. As referências a autoridades supervisoras nacionais, na acepção da directiva, foram substituídas por referências a autoridades competentes. Esta alteração decorre da necessidade de uma abordagem e terminologia mais abrangentes já que, em determinados casos bem definidos, a Agência é nomeada para actuar como autoridade competente. Essa partilha de tarefas é explicada neste artigo, a que se segue a utilização consistente da expressão «autoridade competente» ao longo do texto do projecto de regra de execução. Importa sublinhar ainda que esta alteração terminológica não afecta o estatuto e continuidade das actuais autoridades supervisoras nacionais. Também foi aditado um considerando nesse sentido, para facilitar a interpretação.

Capítulo 2 — Princípios de licenciamento

34. Este capítulo visa definir e reunir os **princípios básicos** aplicáveis ao licenciamento dos controladores de tráfego aéreo.
35. O artigo 5.º pressupõe que a autoridade competente definiu a forma e estabeleceu os procedimentos de submissão das candidaturas. As candidaturas devem ser acompanhadas de comprovativos das competências do candidato. Um outro importante princípio que importa sublinhar é que a licença ou o certificado devem conter todas as informações relevantes para os privilégios concedidos por esse documento. De resto, e tal como até agora, a licença manter-se-á propriedade do seu titular para facilitar a livre circulação dos controladores de tráfego aéreo. Este artigo define ainda os casos que justificam a suspensão ou revogação da licença.
36. O novo artigo 6.º tem por objectivo reforçar o princípio geral e básico do licenciamento, declarando que os privilégios concedidos por uma licença dependem sempre da validade das qualificações, dos averbamentos e do atestado médico.

Capítulo 3 — Licenças, qualificações e averbamentos

37. Este capítulo tem por objectivo sublinhar os privilégios e as condições associados às licenças, às qualificações e aos averbamentos, ao mesmo tempo que reúne os respectivos requisitos (por exemplo, os períodos de validade) relacionados com o tema a que se referem.
38. O artigo 7.º reúne os privilégios (n.º 1) concedidos pela **licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo** e as condições (n.º 2) aplicáveis para a obtenção desta licença, anteriormente constantes dos artigos 4.º e 5.º da directiva.
39. Não foram introduzidas alterações significativas nos requisitos para a obtenção da licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo. Houve necessidade, no entanto, de rever a abordagem no sentido de exigir um nível de instrução mínimo obrigatório, para eliminar a prerrogativa prevista na directiva que atribuía aos Estados-Membros a possibilidade de decidirem eventuais desvios. Como a manutenção de diferentes abordagens e procedimentos entre os Estados-Membros minaria o efeito esperado das regras comuns, propõe-se agora generalizar o requisito relevante para os níveis de instrução de modo a eliminar a necessidade de estabelecer procedimentos especiais para casos específicos, embora deixando ainda alguma margem de manobra na avaliação da capacidade do candidato para completar com sucesso a sua formação.
40. No n.º 3 foram introduzidas determinadas alterações técnicas e editoriais para clarificar a obrigação de introduzir também o averbamento linguístico na licença de instruendo, bem como para clarificar que a expressão «se apropriado» diz respeito à qualificação relacionada com o averbamento da qualificação e não oferece alternativas ao prestador de serviços.
41. O artigo 8.º reúne os privilégios (n.º 1) concedidos pela **licença de controlador de tráfego aéreo** e as condições (n.º 3) aplicáveis para a obtenção desta licença. A nova disposição inserida no n.º 2 aborda as situações em que um controlador de tráfego aéreo deve receber formação adicional, quer porque se muda para outro país, quer porque se alterou a unidade em que está a trabalhar. É considerado importante que, nesses casos, o controlador do «formando» possa utilizar a sua licença de controlador de tráfego aéreo que, naturalmente, inclui os privilégios de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo.
42. Não foram introduzidas alterações significativas nos requisitos para a obtenção da licença de controlador de tráfego aéreo. Houve necessidade, no entanto, de adaptar a abordagem no sentido de exigir uma idade mínima à filosofia e aos princípios do Regulamento de Base, enquanto fonte de obrigações jurídicas hierarquicamente superior. O Regulamento de Base dá aos Estados-Membros a possibilidade de se desviarem dos requisitos estabelecidos nas disposições de execução usando o procedimento descrito no

seu artigo 14.º, n.ºs 6 e 7, que contempla as designadas «disposições de flexibilidade». Elas já permitem que os Estados-Membros se desviem da norma em casos devidamente justificados, desde que garantam um nível de protecção equivalente, permitam o reconhecimento mútuo e até a aplicação por outro Estado-Membro da mesma medida a casos semelhantes. Por conseguinte, não há necessidade (nem possibilidade legal) nesta regra de execução de estabelecer outro procedimento para tratar desvios a este requisito específico. A Agência gostaria também de salientar que a idade mínima de 21 anos para os candidatos a uma licença de controlador de tráfego aéreo é uma norma OACI, o que só reforça a necessidade de justificar devidamente e atenuar as possíveis consequências para a segurança decorrentes de um desvio a essa norma. Pese embora este raciocínio, numa tentativa de superar a dificuldade criada pelo facto de ter recebido mandatos contraditórios, a Agência propõe que se considerem duas opções. Na opção A, o artigo 8.º, n.º 3, alínea a) contém uma única frase com um claro limite de idade de 21 anos, com base no requisito da OACI relevante e sem possibilidade de desvio. Na opção B, porém, foi copiada a possibilidade de desvio da idade mínima consagrada na directiva.

43. No contexto das consequências de um desvio do requisito de idade mínima imposto pela OACI importa destacar uma outra questão processual. O recurso às disposições de flexibilidade proporcionadas pelo Regulamento de Base para um desvio automático implica o reconhecimento mútuo do eventual desvio, se justificado e aprovado, o que em si mesmo constitui uma abordagem diferente da prevista na directiva, em que os Estados-Membros tinham autorização para reconhecer licenças de titulares com idade inferior (ver artigo 15.º, n.º 1 relativo ao reconhecimento mútuo das licenças de controlador de tráfego aéreo). Para superar a dificuldade criada pelo facto de ter recebido mandatos contraditórios, a Agência propõe que se considerem duas opções. A opção A, tal como apresentada no projecto do texto do artigo 29.º, com um único parágrafo, reforça o princípio do reconhecimento mútuo sem quaisquer limitações. Já a opção B mantém adicionalmente uma possibilidade de limitação conferida aos Estados-Membros relativamente aos controladores de tráfego aéreo que ainda não atingiram o limite mínimo de 21 anos. Para não comprometer o princípio do reconhecimento mútuo, esta limitação tem uma redacção ligeiramente diferente e restringe o exercício desses privilégios ao Estado-Membro que emitiu a respectiva licença.
44. Decorre do anteriormente exposto que a Agência tem uma clara preferência pela opção A em ambos os casos, por ser a solução técnica e juridicamente sólida e, ao mesmo tempo, garantir a conformidade com o requisito da OACI relevante.
45. O artigo 9.º contém a descrição das **qualificações**, que se mantém inalterada e, adicionalmente, o período de validade relevante para as qualificações, que foi inserido no n.º 2 por razões de consistência e de fácil leitura.
46. O artigo 10.º contém a descrição dos **averbamentos das qualificações**, que se mantém inalterada e, adicionalmente, o período de validade relevante para as qualificações, que foi inserido no n.º 4 por razões de consistência e de fácil leitura.
47. Um importante poder discricionário em matéria de averbamentos das qualificações, conferido aos Estados-Membros pela directiva, teve de ser reformulado em conformidade com o novo enquadramento jurídico. Como já foi referido no n.º 19, o regime do Regulamento de Base não permite manter estes poderes porque contrariam os princípios por que ele se rege. Como solução de compromisso propõe-se a supressão do n.º 4 do artigo 7.º da directiva e a manutenção da possibilidade de averbamentos nacionais de qualificações por meio de disposições transitórias que permitam aos Estados-Membros continuarem a aplicar «variantes» nacionais. Essas medidas transitórias permitem aos Estados-Membros que já estabeleceram averbamentos nacionais de qualificações continuar a aplicá-las em conformidade com a sua legislação nacional até haver tempo suficiente para estabelecer regras comuns em substituição das disposições nacionais divergentes. Esta abordagem tem a vantagem de autorizar os Estados-Membros a prosseguirem as suas actuais práticas, mas simultaneamente impede que continuem a estabelecer outros desvios das regras gerais para além das possibilidades que lhes são

conferidas pelo Regulamento de Base. Tem ainda a vantagem de criar uma situação de *statu quo* que facilita o desenvolvimento dos requisitos comuns durante a segunda fase.

48. O artigo 11.º versa os **averbamentos de órgão de controlo**, incluindo o seu período de validade e o procedimento para prorrogar a sua validade por razões de consistência. Nos n.ºs 3 e 4 foram introduzidas alterações editoriais no texto relevante da directiva para garantir que a validade dos averbamentos de órgão de controlo possa ser prorrogada, não só uma vez «por mais 12 meses» mas também por um período subsequente de outros 12 meses. A consagração do direito dos titulares de licenças de obterem informações sobre o número de horas de trabalho efectivas também é considerada uma alteração técnica necessária. O aditamento no n.º 4 tem a ver com a atribuição da responsabilidade pela redução do número de horas em conformidade com as práticas correntes.
49. Quanto à segunda frase do artigo 10.º da directiva, que permite a introdução de um limite de idade para o exercício dos privilégios de um averbamento de órgão de controlo, deve afirmar-se claramente que esses poderes discricionários não estão em conformidade com o Regulamento de Base e não podem ser mantidos nesses termos. Como já foi explicado no contexto das alterações, os Estados-Membros só podem desviar-se do previsto no Regulamento de Base usando as disposições de flexibilidade previstas no seu artigo 14.º, desde que garantam um nível de protecção equivalente. Esta possibilidade não deve, no entanto, ser utilizada para criar requisitos adicionais, pelo que esta questão não é abrangida pelo artigo 14.º, n.º 6. Como solução de compromisso propõe-se manter a título transitório a utilização dos desvios nacionais existentes até que haja tempo suficiente para estabelecer regras comuns, num processo análogo ao sugerido para a questão dos averbamentos nacionais de qualificações. Note-se que, relativamente às regras comuns a definir, vai ser necessário prever períodos de adaptação, não só para o seu estabelecimento mas também para a sua aplicação, por forma a garantir que os prestadores de serviços de navegação aérea detêm os meios necessários para adaptarem os seus planos e políticas em matéria de recursos humanos aos requisitos eventualmente alterados.
50. O artigo 12.º abrange os requisitos relevantes para a competência linguística. O novo n.º 1 visa sublinhar o requisito básico que exige um **averbamento linguístico** em inglês para exercer os privilégios de uma licença de controlador de tráfego aéreo ou de instruendo de controlo de tráfego aéreo. A deslocação da última frase do antigo artigo 8.º, n.º 1 para o fim deste artigo (n.º 4) tem por objectivo clarificar que esse requisito se aplica quer ao inglês quer à língua local.
51. Os Estados-Membros continuam a ser livres de imporem requisitos em matéria da língua local, sempre que o entenderem necessário por razões de segurança, em harmonia com os requisitos essenciais do anexo V-B, ponto 4, alínea d), subalínea (ii) do Regulamento de Base. Relativamente a este último requisito, e por razões de harmonização e de igualdade de tratamento, propõe-se a incorporação de outros requisitos processuais e de transparência.
52. O texto do anexo III da directiva é integrado nos requisitos do n.º 3, para sublinhar a sua aplicabilidade geral e reunir num só local o conjunto completo de requisitos aplicáveis. Esta alteração editorial tem evidentemente efeitos sobre o anexo III, que não precisa de ser repetido, à excepção do quadro sobre a escala de classificação.
53. O n.º 5 contempla a possibilidade de exigir o nível avançado (nível 5) da escala de classificação da competência linguística, à semelhança do disposto na directiva. Para distribuir de forma clara as tarefas e responsabilidades atribuídas em geral aos Estados-Membros pela directiva considera-se que é melhor atribuir este ponto aos prestadores de serviços de navegação aérea, com uma obrigação de justificação, as mesmas garantias já estabelecidas na directiva e homologação pela autoridade competente.

54. As regras de validade dos averbamentos linguísticos são inseridas no n.º 6 deste artigo por razões de consistência. O texto foi reformulado em linha com a proposta dos peritos, que sugeriram a harmonização da terminologia utilizada com outros pontos referentes a períodos de validade. Propõe-se o estabelecimento de intervalos de 3 e 6 anos (supressão de «não [...] superior a [...] nem superior a») por razões de segurança jurídica e para evitar obrigar os controladores de tráfego aéreo a submeterem-se a um teste linguístico com intervalos menores ao critério do prestador de serviços de navegação aérea.
55. Os requisitos relevantes para o **avermamento de instrutor** estão agora reunidos no artigo 13.º, porque se pretendeu clarificar que o averbamento de instrutor, na acepção da directiva, só é relevante no caso de formação com tráfego real. Importa referir que os requisitos essenciais previstos no Regulamento de Base seguem uma abordagem diferente, mais detalhada, da certificação dos instrutores e que a terminologia aí utilizada também relaciona os instrutores com competências teóricas. Como a primeira fase desta regra de execução visa transpor os requisitos já existentes, não foi possível elaborar os requisitos pormenorizados e específicos necessários para a certificação dos instrutores.
56. Na sequência do número anterior foram introduzidas determinadas alterações editoriais na definição dos requisitos a preencher pelos candidatos a um averbamento de instrutor. O aditamento no n.º 2, alínea b) visa clarificar que um instruendo de controlo de tráfego aéreo não é elegível para um averbamento de instrutor. Importa referir que os peritos identificaram a necessidade de introduzir requisitos mais rigorosos baseados nos regulamentos de segurança ESARR 5 relativamente ao período exigido no n.º 2, alínea b) e, paralelamente, a necessidade de elaborar uma abordagem flexível para a autoridade competente, que lhe permita autorizar períodos mais curtos em circunstâncias específicas. Estas questões deveriam ser aprofundadas durante a segunda fase.
57. A disposição relativa à validade dos averbamentos de instrução também é inserida neste artigo por razões de consistência. Na segunda fase será necessário elaborar condições de renovação e revalidação.

Capítulo 4 — Certificação médica

58. Propõe-se a dedicação de um capítulo específico ao tema da **certificação médica**. Apenas foram introduzidas alterações editoriais no texto relativo à emissão de atestados médicos e aos requisitos em que ela se baseia.
59. Relativamente ao **lado institucional** do domínio médico, foram introduzidas alterações terminológicas específicas para harmonizar o texto com a terminologia utilizada na Parte-MED e na actualização dos requisitos médicos para a obtenção do Atestado Médico Europeu da Classe 3, estabelecidos pelo Eurocontrol. Os requisitos referenciados, em que se baseia a emissão dos atestados, permanecem inalterados.
60. No âmbito da **validade dos atestados médicos** é introduzida uma novidade significativa que tem por objectivo facilitar as revalidações e renovações pelo pessoal médico responsável, ao mesmo tempo que garante a salvaguarda da totalidade do período de validade dos atestados médicos, isto é, que o candidato não se arrisca a perder valiosos dias ou semanas de validade por causa da data do exame. O novo texto é baseado na disposição 1.2.4.2.1 do anexo 1 da OACI, relativamente ao licenciamento do pessoal, que confere à autoridade de licenciamento a possibilidade de prorrogar até 45 dias o período de validade de uma avaliação médica. A OACI também aconselha a manter constante ao longo dos anos o dia em que expira a avaliação médica, permitindo para o efeito que a data de expiração da actual avaliação médica seja o início do novo período de validade, desde que o exame médico se realize durante o período de validade da actual avaliação médica com a antecedência máxima de 45 dias sobre o seu termo.
61. A atribuição de tarefas e de responsabilidades relativas à **aptidão médica reduzida** teve de ser clarificada por comparação com o texto da directiva. Em obediência às respectivas funções e responsabilidades nesta matéria, este regulamento deve em

primeiro lugar obrigar os controladores de tráfego aéreo a não exercerem os seus privilégios em casos de aptidão médica reduzida. Seguidamente, importa tornar claro que a obrigação de notificação do titular da licença é independente do seu prestador de serviços estabelecer ou não um procedimento. Em terceiro lugar, é necessário que o prestador de serviços estabeleça um procedimento para lidar com os casos de aptidão médica reduzida.

Capítulo 5 — Requisitos a observar pelas organizações de formação

62. Os requisitos deste capítulo emanam do artigo 13.º e do n.º 1 do anexo IV da Directiva 2006/23/CE. Estes requisitos foram organizados em três artigos diferentes, designadamente:
- Artigo 17.º «Certificação das organizações de formação»;
 - Artigo 18.º «Sistema de gestão das organizações de formação»; e
 - Artigo 19.º «Requisitos dos cursos de formação, planos de formação inicial e de formação operacional no órgão de controlo e sistemas de competências do órgão de controlo»
63. A expressão «organismo de formação» foi substituída pela expressão «organização de formação» ao longo do texto do projecto. Foi necessário introduzir esta alteração editorial porque a expressão foi adoptada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho Europeu (doravante designado por «o legislador») para efeitos do Regulamento de Base, para além de ser, também, a expressão utilizada no anexo I da OACI.
64. No que se refere ao artigo 17.º relativo à **certificação das organizações de formação**, importa referir que o artigo 13.º, n.º 1 da directiva já está abrangido pelo artigo 8.º-C, n.ºs 6 e 7 do Regulamento de Base. A redacção jurídica obedece ao princípio geral de que as questões já regulamentadas por legislação hierarquicamente superior não devem ser repetidas pela regra de execução. Neste caso, o artigo 8.º-C do Regulamento de Base já obriga à certificação das organizações de formação. O artigo 13.º, n.º 2 da directiva, que contém os requisitos de competência técnica e operacional, foi incluído no n.º 2 do artigo 17.º agora proposto. O artigo 13.º, n.º 3 da directiva determina a que autoridade competente a organização que ministra formação se deve dirigir para apresentar a sua candidatura. Esta questão foi deslocada para o proposto artigo 4.º, por se tratar de um artigo geral onde se determina que autoridade competente deve ser destinatária do pedido apresentado por um candidato à obtenção de um certificado como organização que ministra formação. Importa salientar que, em conformidade com o artigo 22.º-B do Regulamento de Base, a Agência é a autoridade competente para as organizações de formação que, embora situadas fora do território comunitário, formam controladores de tráfego aéreo que vão exercer os seus privilégios nos Estados-Membros.
65. O artigo 17.º agora proposto começa com uma disposição geral obrigando o candidato a apresentar o seu pedido à autoridade competente relevante, na forma definida por esta autoridade. Este requisito geral é um requisito típico para a certificação de organizações, baseado no princípio de que a autoridade competente deve estabelecer os procedimentos e os formulários a utilizar pelos candidatos à obtenção de um certificado e que os candidatos devem usá-los para dirigir o pedido. Dada a sua natureza jurídica, a directiva não continha uma disposição neste sentido. A Agência crê, no entanto, que cada Estado-Membro desenvolveu estes procedimentos e os respectivos regulamentos para uso dos candidatos. O n.º 2 é uma condição (dispor de pessoal e equipamento adequado para a prestação da formação) obrigatória para obter um certificado de organização que ministra formação, que emana do anexo IV da directiva. O último número do artigo 17.º constitui um novo elemento por comparação com a directiva, necessário para implementar os requisitos essenciais constantes do anexo V-B, ponto 5, alínea b), subalínea i) do Regulamento de Base. É extremamente importante que a autoridade competente, responsável pela supervisão de uma organização que ministra formação,

tenha acesso às suas instalações e aos dados relevantes necessários para executar os seus deveres de supervisão.

66. O artigo 18.º agora proposto relativo ao **sistema de gestão das organizações de formação** contém sobretudo os requisitos emanados do n.º 1 do anexo IV da directiva. Este artigo aplica os requisitos essenciais do anexo V-B, ponto 5, alínea b), subalínea ii) do Regulamento de Base. Estes requisitos são harmonizados com os requisitos do apêndice 2 e do apêndice 4 do anexo 1 da OACI, que obrigam a organização que ministra formação a implementar um sistema de gestão da segurança (SMS). Embora o apêndice 2 do anexo 1 da OACI exija um sistema de gestão da segurança e um sistema de garantia da qualidade para garantir que as organizações de formação cumpram os requisitos aplicáveis, o legislador não exigiu dois sistemas independentes, tendo optado por um «sistema de gestão» que lhes permite organizarem-se da forma mais adequada para alcançar os objectivos de segurança. Este é o princípio proposto pela Agência no seu NPA 2008-22 para ser aplicado a outras organizações de formação no domínio da aviação. Como a Agência tem de limitar ao mínimo as alterações propostas ao disposto na directiva, a proposta apenas contém três alterações que são consideradas tecnicamente necessárias nesta fase:

- (1) Introdução da expressão «sistema de gestão» para aplicar o Regulamento de Base. Isto significa que a exigência de uma estrutura de gestão e de um sistema de qualidade deve ser considerada parte do requisito de aplicar e manter um sistema de gestão em conformidade com os requisitos essenciais do ponto 5, alínea d), subalínea ii) do anexo V-B do Regulamento de Base. Esta abordagem reflecte-se nas alterações propostas;
- (2) Obrigação das organizações nomearem um gestor responsável pela prestação de contas. A Agência considera que definir a responsabilidade directa do gestor responsável pela prestação de contas no domínio da segurança é um requisito de segurança muito importante. Este requisito também está em consonância com o n.º 1.2 do apêndice 4 do anexo 1 da OACI.
- (3) Introdução de um requisito de conservação dos registos para implementar os requisitos essenciais do anexo V-B, ponto 5, alínea d), subalínea i) do Regulamento de Base. Embora as normas da indústria para os sistemas de qualidade possam incluir este requisito na prática, é necessário, segundo a Agência, garantir que a autoridade competente relevante pode seguir o rasto das actividades das organizações de formação quando as inspeciona.

Embora a Agência tivesse preferido melhorar as disposições da directiva no que se refere aos requisitos do sistema de gestão, as alterações propostas limitam-se apenas ao absolutamente necessário.

67. As disposições do artigo 19.º agora proposto relativas aos **requisitos dos cursos de formação, planos de formação inicial e de formação operacional no órgão de controlo e sistemas de competência do órgão de controlo** são retiradas directamente do n.º 1, alínea c) do anexo IV da directiva. Para além das habituais alterações («autoridade supervisora nacional» substituída por «autoridade competente» e a expressão «organismo de formação» substituída por «organização de formação»), a introdução da expressão «quando aplicável» antes de «plano de formação operacional no órgão de controlo» e o aditamento do termo «avaliador» ao termo «examinador» são as alterações editoriais propostas. A expressão «quando aplicável» foi aditada para esclarecer que uma organização de formação também pode ministrar formação inicial apenas se e nos casos em que seguramente não é necessário fornecer planos de formação operacional no órgão de controlo. A expressão «examinador» foi utilizada no texto da directiva, enquanto a expressão «avaliador» é utilizada agora no Regulamento de Base. A directiva não contém, no entanto, critérios para as condições a aplicar à aprovação dos examinadores ou aos assessores. Embora o Regulamento de Base contenha critérios claros para os assessores, a Agência, com base nas instruções anteriormente referidas e na opinião do grupo de peritos, considerou que uma

implementação e determinação mais pormenorizadas das condições e dos requisitos a observar pelos assessores e, se necessário, pelos examinadores, deveriam ser adiadas para a segunda fase.

68. O disposto no n.º 2 do anexo IV da directiva mantém-se inalterado e transita para o anexo IV do regulamento agora proposto. Como o conteúdo do anexo foi adaptado, o seu título também foi alterado para se referir, precisamente, às **especificações dos certificados das organizações de formação**.

Capítulo 6 — Requisitos das autoridades competentes

69. Os requisitos deste capítulo emanam dos artigos 3.º, n.ºs 2 e 3, do artigo 4.º, n.ºs 6 e 7, do artigo 13.º, n.ºs 5 e 6 e dos artigos 14.º e 15.º da Directiva 2006/23/CE. Estes requisitos foram organizados em diferentes artigos, designadamente:
- Artigo 20.º «Independência da autoridade competente»;
 - Artigo 21.º «Tarefas da autoridade competente»;
 - Artigo 22.º «Emissão e manutenção de licenças, qualificações, averbamentos e certificados»;
 - Artigo 23.º «Avaliação da competência»;
 - Artigo 24.º «Conservação de registos»,
 - Artigo 25.º «Intercâmbio de informações»;
 - Artigo 26.º «Procedimento de certificação das organizações de formação»;
 - Artigo 27.º «Controlo das actividades das organizações de formação e execução»;
 - Artigo 28.º «Entidades qualificadas»; e
 - Artigo 29.º «Reconhecimento mútuo das licenças de controlador de tráfego aéreo».
70. À semelhança de outros capítulos, a expressão «organismo de formação» foi substituída pela expressão «organização de formação» e a expressão «autoridade supervisora nacional» foi substituída pela expressão «autoridade competente».
71. A Agência considera que o disposto no artigo 3.º, n.ºs 2 e 3 da directiva é necessário para garantir a **independência da autoridade competente** face ao prestador de serviços de navegação aérea e à organização de formação. Os nomes e endereços das autoridades competentes, bem como qualquer alteração que sofram, passam a ser comunicados à Agência em vez de à Comissão Europeia. Esta alteração foi introduzida porque a Agência necessita destas informações para as inspecções de normalização que serão efectuadas em conformidade com o artigo 54.º do Regulamento de Base. Após debater a questão com a Comissão Europeia, os Estados-Membros foram dispensados de fornecer estas informações em duplicado (à Comissão Europeia e à Agência), que passam a ser prestadas apenas uma vez (à Agência). Analogamente, como a Agência apresenta os seus relatórios de normalização à Comissão Europeia, também serão apresentados os dados relevantes sobre as autoridades competentes.
72. O artigo 21.º agora proposto sobre as **tarefas das autoridades competentes** baseia-se no artigo 14.º da directiva. Foi considerado mais apropriado alterar o título deste artigo para «Tarefas das autoridades competentes» para melhor reflectir o seu conteúdo. Embora considerando que o conteúdo deste artigo não acrescenta obrigações às autoridades competentes para além das já previstas por outros artigos deste projecto de regulamento, a Agência decidiu manter esta lista para limitar ao mínimo as alterações do texto da directiva. Este entendimento e a necessidade de consistência traduzem-se na introdução de uma tarefa adicional da autoridade competente na alínea h), designadamente a aprovação do pedido do prestador de serviços de navegação aérea que exige um nível avançado (nível 5) de competência linguística aos controladores de tráfego aéreo que emprega ao seu serviço. Este requisito é necessário para complementar as disposições do artigo 12.º, n.º 5 agora proposto e garantir que esta

prática ocorre de forma não discriminatória, proporcionada, transparente e objectivamente justificada.

73. Os primeiros três números recém-inseridos no artigo 22.º são propostos agora para complementar o disposto no artigo 4.º, n.ºs 6 e 7 da directiva sobre a **emissão de licenças e respectivas qualificações, averbamentos e atestados médicos**, bem como a sua renovação e revalidação. Estes requisitos são requisitos comuns de licenciamento a observar pelas autoridades competentes, necessários para complementar os requisitos a observar pelos candidatos às licenças (por exemplo, requisitos para o estabelecimento de procedimentos para o pedido, emissão, renovação e revalidação, bem como requisitos sobre o processo a adoptar quando a autoridade competente recebe o pedido). Estas disposições não foram incluídas na directiva, por causa da sua natureza jurídica. A Agência considera, no entanto, que estes requisitos gerais de licenciamento são necessários na transposição da directiva para um regulamento de execução. Acresce que as disposições propostas facilitarão, numa segunda fase, a integração dos requisitos das autoridades competentes na estrutura regulamentar horizontal, proposta pela Agência em particular no seu NPA 2008-22, quando estes requisitos forem integrados na subparte geral (designada por subparte AR-GEN) aplicável a todas as autoridades competentes no exercício das suas funções de supervisão das organizações e profissões aeronáuticas sujeitas a licenças.
74. As disposições propostas nos artigos 23.º, 24.º e 25.º sobre **avaliação de competências, conservação de registos e intercâmbio de informações** são transpostas do artigo 14.º, n.ºs 4, 3 e 2 da directiva. A ordem proposta foi considerada mais lógica face à sequência das tarefas das autoridades competentes. As disposições propostas terão de ser avaliadas e, eventualmente, revistas na segunda fase, quando forem reunidos todos os requisitos a observar pela autoridade. É importante salientar mais uma vez que o regulamento proposto não inclui os requisitos relevantes para os examinadores, bem os requisitos e critérios para a aprovação a emitir pela autoridade competente. Como já foi referido, estes requisitos serão desenvolvidos na segunda fase. Também é necessário referir que o disposto no artigo 25.º sobre o intercâmbio de informações já está abrangido pelo artigo 15.º do Regulamento de Base, pelo que este artigo deveria ser suprimido desta regra de execução. Esta decisão, no entanto, não se enquadra nos critérios definidos pelo mandato limitado conferido à Agência pelo «processo rápido».
75. O disposto nos artigos 26.º e 27.º sobre o **procedimento de certificação das organizações de formação e controlo das actividades das organizações de formação** baseia-se nos artigos 13.º, n.ºs 3, 5 e 6 e 14.º, n.º 5 da directiva. O aditamento do n.º 1 no artigo 26.º é considerado necessário para complementar o requisito relevante para a certificação das organizações de formação na perspectiva das autoridades competentes. Por conseguinte, a autoridade competente é obrigada a estabelecer os procedimentos relevantes para a candidatura à obtenção, emissão e manutenção da validade dos certificados das organizações de formação. Embora a directiva não incluísse disposições neste sentido, o requisito proposto é necessário na transposição da directiva para um regulamento de execução. Este requisito, em conjunto com o requisito que obriga as autoridades competentes a estabelecer procedimentos para o licenciamento de controladores de tráfego aéreo, será simplificado quando as disposições deste capítulo forem integradas na estrutura regulamentar horizontal. Esses requisitos passarão então a integrar os requisitos do sistema de gestão a observar pelas autoridades competentes.
76. No artigo 27.º, n.º 3 foi introduzida uma alteração editorial. Designadamente, a expressão inglesa «on-the-spot visits» («inspecções no local») foi substituída pela expressão («unannounced inspections» («inspecções não anunciadas»). Os peritos consideraram a expressão «on-the-spot visits» ambígua, porque não é usual para descrever as funções de supervisão da segurança das autoridades competentes. Acresce que, no contexto do Regulamento de Base e das suas regras de execução aplicáveis aos requisitos das autoridades, se utiliza o termo «inspecções» e a expressão «inspecções

não anunciadas». A avaliação realizada pela Agência concluiu que a alteração proposta não terá impacto nas autoridades competentes nem nas organizações de formação, uma vez que apenas clarifica a intenção subjacente ao requisito. Além disso, a directiva não define o âmbito do termo «visits», ao contrário do termo «inspection», cujo significado consta genericamente do Regulamento de Base (por exemplo, do seu artigo 54.º).

77. Também importa referir que o artigo 27.º, n.º 5 sobre o reconhecimento mútuo de certificados emitidos em conformidade com o disposto neste regulamento é redundante face ao artigo 11.º do Regulamento de Base. Na perspectiva da redacção jurídica de projectos, as disposições já estabelecidas por legislação hierarquicamente superior não devem ser repetidas numa regra de execução, pelo que esse número deveria ser suprimido. No entanto, estes considerandos não se enquadram nos critérios definidos pelo mandato limitado conferido à Agência pelo «processo rápido».
78. O artigo 28.º do regulamento proposto sobre **entidades qualificadas** baseia-se no artigo 14.º, n.º 6 da directiva. O artigo 13.º do Regulamento de Base permite à autoridade competente delegar qualquer tarefa de certificação. Com base no conceito subjacente ao termo «certificação» no Regulamento de Base, qualquer tarefa de supervisão relacionada com organizações de formação é considerada uma tarefa de certificação, porque elas são necessárias para obter um certificado ou manter a validade do certificado. Propõe-se, por conseguinte, a supressão da referência específica a uma tarefa específica da autoridade competente. Com base no artigo 13.º do Regulamento de Base, a autoridade competente pode delegar qualquer tarefa excepto a emissão de licenças e certificados (e a sua limitação, suspensão ou revogação). Por outro lado, a referência ao artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 foi substituída por uma referência ao artigo 13.º do Regulamento de Base enquanto base jurídica desta regra de execução. Também importa salientar que o Regulamento (CE) n.º 1070/2009 alterou o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e substituiu a expressão «organização reconhecida» pela expressão «entidade qualificada». Na segunda fase, a Agência avaliará a necessidade de manter esse artigo, tomando em consideração que as suas disposições já estão incluídas no Regulamento de Base e que esse número poderia, em princípio, ser suprimido.
79. O artigo 29.º sobre o **reconhecimento mútuo das licenças de controlador de tráfego aéreo** transpõe o artigo 15.º da directiva. Em primeiro lugar, importa referir que as disposições sobre o reconhecimento mútuo de certificados emitidos em conformidade com o disposto neste regulamento são redundantes perante o artigo 11.º do Regulamento de Base. Na perspectiva da redacção jurídica de projectos, as disposições já estabelecidas por legislação hierarquicamente superior não devem ser repetidas numa regra de execução, pelo que esse número deveria ser suprimido. No entanto, estes considerandos não se enquadram nos critérios definidos pelo mandato limitado conferido à Agência pelo «processo rápido». Por outro lado, a directiva tem uma abordagem mais restritiva do reconhecimento mútuo que o Regulamento de Base, uma vez que confere aos Estados-Membros a possibilidade de não reconhecerem licenças de controladores de tráfego aéreo que não atingiram o limite de idade mínimo de 21 anos. Como foi explicado anteriormente, esta limitação não está em consonância com os princípios do Regulamento de Base e suscita preocupações jurídicas, dado que uma regra de execução não está autorizada a desviar-se de legislação hierarquicamente superior.
80. Para superar a dificuldade criada pelo facto de ter recebido mandatos contraditórios, a Agência propõe que se submetam duas opções a uma arbitragem política. Na opção A, tal como apresentada no projecto do texto, o n.º 1 consiste numa frase única que reforça o princípio do reconhecimento mútuo sem quaisquer limitações. Já a opção B mantém igualmente uma segunda frase que confere aos Estados-Membros uma possibilidade de limitação adicional relativamente aos controladores de tráfego aéreo que ainda não atingiram o limite mínimo de 21 anos. Para não comprometer o princípio do reconhecimento mútuo, esta limitação é formulada com uma redacção ligeiramente diferente da directiva e restringe o exercício dos privilégios dos controladores de tráfego aéreo que ainda não atingiram 21 anos de idade ao Estado-Membro que lhes emitiu a

licença. Na verdade, a opção B neste artigo só pode ser seleccionada em conjugação com a opção B apresentada no artigo 8.º, n.º 3, alínea a) relativamente à decisão de se permitir ou não desvios ao requisito da idade mínima.

81. Os n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 29.º agora proposto transcrevem as restantes disposições do artigo 15.º da directiva. Estes requisitos regulamentam os procedimentos dos casos em que um titular de uma licença exerce os privilégios da licença num Estado-Membro diferente daquele em que a licença foi emitida. O conteúdo destes números e o procedimento descrito mantêm-se inalterados.

Capítulo 7 — Disposições finais

82. Por motivos de alterações da natureza jurídica, da calendarização e da natureza de obrigações dos Estados-Membros, algumas disposições não são transpostas por estarem obsoletas, como o artigo 14.º, n.º 7 relativo à apresentação de um relatório sobre a execução da directiva de três em três anos. Como a directiva já foi revogada, e tomando em consideração a esperada entrada em vigor deste regulamento, é redundante apresentar um relatório sobre a execução da directiva. Por outro lado, as inspecções de normalização efectuadas pela Agência com base nesta regra de execução fornecerão à Comissão as informações necessárias sobre a execução deste regulamento.
83. Analogamente, o artigo 16.º da directiva relativo à adaptação ao progresso científico e técnico é considerado redundante face ao nível diferente do novo instrumento jurídico. Ter um regulamento da Comissão como regra de execução significa que as eventuais alterações a este regulamento devem seguir o procedimento definido para os actos delegados (que era antigamente a comitologia), pelo que não é necessário especificar a sua aplicabilidade a determinadas disposições.
84. Em sua substituição propõe-se a inclusão de uma nova **cláusula de revisão** no artigo 30.º com o objectivo de estabelecer a plena conformidade com os requisitos essenciais do Regulamento de Base. A Agência propõe que se efectue uma avaliação do sistema europeu de licenciamento dos controladores de tráfego aéreo, traduzida num parecer que identificará os novos melhoramentos necessários e as medidas necessárias para estabelecer plena conformidade com os requisitos essenciais. Este parecer também poderá conter eventuais alterações a este regulamento. Este tipo de cláusula de revisão constitui um elemento habitual de regras de execução já adoptadas no domínio da segurança na aviação.
85. O artigo 17.º da directiva relativo à instituição de um comité e à especificação do procedimento aplicável não é relevante numa regra de execução, porque esta regra não delega tarefas para um nível inferior e porque o comité responsável pelas questões relacionadas com o licenciamento de controladores de tráfego aéreo já foi definido no artigo 8.º-C, n.º 10 do Regulamento de Base, pelo que esta disposição não foi transposta.
86. Também se considera que o artigo 18.º da directiva relativo a sanções é desnecessário, porque o tema está devidamente regulamentado no artigo 68.º do Regulamento de Base.
87. A nível de **disposições transitórias** foram inseridas duas novas disposições no artigo 31.º, uma relativa à manutenção da aplicabilidade dos eventuais averbamentos nacionais de qualificações que possam ter sido desenvolvidos pelos Estados-Membros com base no artigo 7.º, n.º 4 da directiva, e a outra relativa à possibilidade concedida aos Estados-Membros de limitarem o exercício dos privilégios de um averbamento de órgão de controlo quando a idade for inferior a determinado limite com base no artigo 10.º da directiva. A Agência propõe que se autorizem os Estados-Membros que já recorrem a estas disposições a manter a aplicação da sua legislação nacional em vigor, a título transitório, até que sejam elaboradas e aplicáveis as regras comuns nestes domínios. Note-se que, relativamente às regras comuns da segunda fase, vai ser necessário prever períodos de transição e de adaptação não só para o seu estabelecimento mas também para a sua aplicação, por forma a garantir que os prestadores de serviços de navegação

aérea detêm os meios necessários para adaptarem os seus planos e políticas aos requisitos eventualmente alterados. Esta abordagem, ao privar os Estados-Membros de continuarem a estabelecer desvios às regras gerais para além do âmbito que o Regulamento de Base lhes confere, tem a vantagem clara de possibilitar a transição suave exigida pelo Regulamento de Base, sem comprometer o sistema nele estabelecido. Para garantir o fluxo de informações adequado, os Estados-Membros são ainda obrigados a informar a Agência sempre que fizerem uso destas disposições transitórias.

88. São incluídas outras disposições adicionais neste artigo para reflectir as **disposições transitórias** necessárias **em matéria de licenças, qualificações, averbamentos, atestados médicos e certificados de organizações de formação**.

- O disposto no artigo 31.º, n.º 4 visa manter as licenças, as qualificações, os averbamentos, os atestados médicos e os certificados das organizações de formação que foram emitidos com base em legislação nacional adoptada em conformidade com as disposições relevantes da directiva.
- O disposto no artigo 31.º, n.º 5 visa garantir que os candidatos que já apresentaram um pedido de licença, qualificação, averbamento, atestado médico ou certificado de organização de formação, mas cuja emissão ainda não foi concretizada, estão em conformidade com o disposto neste regulamento antes de lhes ser emitida a relevante licença, qualificação, averbamento ou certificado. Como os requisitos relevantes não sofreram alterações fundamentais relativamente ao disposto na directiva, a Agência considera que o impacto desta disposição será diminuto.
- O disposto no artigo 31.º, n.ºs 6 e 7 é necessário para as organizações de formação que têm a Agência como autoridade competente (organizações de formação que operam principalmente fora do território dos Estados-Membros). O disposto no artigo 31.º, n.º 6 visa garantir a continuidade do processo de certificação já iniciado pela(s) autoridade(s) competente(s) do(s) Estado(s)-Membro(s) e assegurar uma transição suave desses candidatos. O disposto no artigo 31.º, n.º 7 visa garantir a transferência das actividades de supervisão da(s) autoridade(s) do(s) Estado(s)-Membro(s) para a Agência seis meses após a entrada em vigor deste regulamento. A Agência considera seis meses suficientes para se preparar para assumir as responsabilidades que lhe foram atribuídas pelo legislador no Regulamento de Base (ver artigo 22.º-B).

89. O artigo 20.º da directiva que se debruça sobre a transposição não é aplicável porque mudou a natureza do instrumento jurídico, pelo que esta disposição não foi transposta. Quando entrar em vigor, o presente regulamento será obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

90. No que se refere à **entrada em vigor** deste regulamento, a Agência propõe a abordagem clássica, designadamente a entrada em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia, o que também vai de encontro ao recente pedido dos Estados-Membros no sentido de acelerar a aplicação do designado pacote Céu Único Europeu II (SES II).

Anexos

91. O anexo 1, que contém as **especificações das licenças**, permanece inalterado à excepção de actualizações editoriais mínimas.
92. O anexo II, que especifica os **requisitos de formação**, contém a referência actualizada à última edição da «Especificação Relativa ao Conteúdo Essencial Comum da Formação Inicial de Controladores de Tráfego Aéreo» do Eurocontrol, de 21 de Outubro de 2008, que se considera ser uma actualização técnica necessária. O requisito para assegurar que os controladores de tráfego aéreo dispõem de formação suficiente em matéria de segurança nas suas duas vertentes (*safety and security*) e de gestão de crises, nos termos do artigo 4.º, n.º 8 da directiva, é ainda adicionado quer aos requisitos da

formação operacional no órgão de controlo na Parte B, quer aos requisitos para a formação contínua na Parte C, tendo como base a opinião dos peritos, com vista a garantir a formação suficiente dos controladores de tráfego aéreo, em particular no domínio de questões de segurança (*security*) local e de gestão de crises, bem como obviamente também no domínio da segurança aérea em geral (*safety*).

93. Como os elementos descritivos do anexo III transitaram para o artigo 12.º sobre averbamentos linguísticos, este anexo passou a conter apenas o quadro com a **escala de classificação da competência linguística**.
94. O anexo IV também foi simplificado mediante a incorporação dos elementos descritivos nos artigos relevantes, pelo que apenas contém o anterior n.º 2 sobre as **especificações dos certificados das organizações de formação**.

IV. Avaliação do impacto regulamentar

95. Uma avaliação do impacto regulamentar (RIA) tem por objectivo ajuizar as consequências de determinados requisitos e regras em estudo. Neste caso teria por missão abordar a introdução de requisitos sobre o licenciamento de controladores de tráfego aéreo e apoiar o processo decisório de aplicação do Regulamento de Base agora alterado.
96. A finalidade e a metodologia de uma avaliação do impacto regulamentar (RIA) têm sido explicadas em vários documentos afins, como por exemplo a RIA sobre o alargamento das competências da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) à regulação da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea (ATM/ANS)⁹.
97. A aplicação do Regulamento de Base em matéria de licenciamento de controladores de tráfego aéreo passou a requerer duas fases. A primeira fase («processo rápido») visa transpor a directiva existente, sem alterações significativas ao nível dos requisitos substantivos e em conformidade com as instruções dadas pela Comissão Europeia e com as decisões tomadas pelo Comité do Céu Único Europeu.
98. O actual parecer inclui um conjunto de projectos de medidas de execução que foram transpostas da Directiva 2006/23/CE. O conteúdo da directiva não sofre alterações substantivas que justifiquem uma análise mais profunda no contexto de uma avaliação do impacto regulamentar, ou seja, as pequenas alterações categorizadas e explicadas anteriormente não permitem outras alternativas ou opções merecedoras de um estudo adicional, pelo que não se procedeu à elaboração de uma RIA específica nesta fase.
99. Embora se possa concluir que não existem riscos imediatos no domínio dos controladores de tráfego aéreo, muitos aspectos necessários ficam ainda por abordar. A supervisão, o controlo e a execução ainda não funcionam bem e ainda não existe uniformidade na aplicação das medidas de segurança no domínio da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea (ATM/ANS). A avaliação do impacto regulamentar da extensão do sistema EASA à regulamentação da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea (ATMS/ANS)¹⁰ já referida e a presente análise confirmam que é necessário tomar medidas. Embora haja segurança nos céus europeus, é evidente que subsistem ainda alguns aspectos que devem ser abordados, e que se prendem sobretudo com a necessidade de uma regulamentação clara e de uma supervisão uniforme. Estes temas serão abordados e avaliados em maior profundidade na segunda fase do processo.

⁹ www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf

¹⁰ www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf

V. Conclusões

100. A Agência elaborou este parecer em resposta ao pedido que lhe foi dirigido pela Comissão Europeia e pelo Comité do Céu Único Europeu no sentido de se realizar o alargamento do sistema regulamentar europeu de segurança da aviação à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea (ATM/ANS) na primeira fase através do designado «processo rápido». Para o efeito, a Agência reflectiu cuidadosamente sobre os contributos recebidos durante o processo por parte da Comissão, do Comité do Céu Único Europeu e do Conselho de Administração da EASA, bem como de todas as partes interessadas envolvidas.
101. A Agência está firmemente convencida de que este «processo rápido» proporcionará vantagens imediatas no sistema de regulamentação da segurança, designadamente:
- A aplicabilidade directa de um regulamento da Comissão permite alcançar com maior eficácia o elevado nível de segurança uniforme que se pretende, por oposição a uma directiva com níveis e métodos de transposição nacional diferentes e divergentes;
 - Um sistema de licenciamento viabilizado por regras directamente aplicáveis deverá facilitar o estabelecimento dos sistemas de blocos funcionais de espaço aéreo (FAB);
 - A Agência pode desenvolver meios aceitáveis de conformidade e especificações de certificação cujo uso facilitará o cumprimento das regras e proporcionará os níveis necessários de proporcionalidade e subsidiariedade, o que também implica a utilização das melhores práticas do sector;
 - As novas regras fornecem a base jurídica para as inspecções de normalização, que visam garantir uma aplicação segura e uniforme de regras comuns e auxiliar as autoridades no seu papel de supervisão da segurança;
 - A Agência será a autoridade competente para as tarefas que lhe são atribuídas por lei, no que diz respeito aos prestadores de serviços de navegação aérea pan-europeus e de países terceiros, bem como às organizações de formação de controladores de tráfego aéreo não europeias.
 - Outros elementos do sistema europeu de segurança da aviação, como os acordos de cooperação internacional e as medidas de execução estabelecidas no Regulamento de Base, tornar-se-iam aplicáveis também neste domínio;
 - A Agência pode contribuir com diversas medidas regulamentares para a implementação do SES II, incluindo especialmente o apoio aos sistemas de blocos funcionais de espaço aéreo, a transposição das normas e práticas recomendadas (SARP) da OACI, a supervisão da segurança das funções de gestão da rede de gestão do tráfego aéreo (ATM) e o apoio à realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (projecto SESAR).
102. A Agência recomenda que a Comissão dê início ao processo executivo para a adopção do novo regulamento da Comissão relativo ao licenciamento e à certificação médica dos controladores de tráfego aéreo, com base no presente parecer.

Colónia, 28 de Maio de 2010

P. GOUDOU
Director Executivo