



Procedimentos de cabina de pilotagem estéril

NPA/CDR RELACIONADOS: 2012-06 — RMT.0416 (OPS.009(A)) E RMT.0417 (OPS.009(B)) — 10/06/2013

RESUMO

O presente parecer trata de uma questão de segurança relacionada com os procedimentos relativos à cabina de pilotagem. As recomendações de segurança relacionadas com esta questão foram avaliadas durante a elaboração desta proposta.

O objetivo específico do presente parecer consiste em atenuar os riscos associados aos erros resultantes da perturbação ou da distração da tripulação de voo durante fases de voo em que a tripulação de voo deve poder concentrar-se no exercício das suas funções.

O presente parecer propõe a introdução do conceito de «cabina de pilotagem estéril», que a fase de rolagem dos aviões seja considerada uma atividade crítica em termos de segurança, bem como a introdução de procedimentos de rolagem destinados a reforçar a segurança na pista.

As alterações propostas devem aumentar a segurança durante as fases críticas de voo (no caso dos helicópteros, estas fases incluem, por definição, a rolagem), durante a rolagem de aviões e durante o voo abaixo de 10 000 pés, exceto em voo de cruzeiro. Com as alterações propostas, fica assegurada a conformidade com as regras da OACI.

Aplicabilidade		Mapa do Processo	
Regulamentos e decisões afetados:	Regulamento (UE) n.º 965/2012, Decisão 2012/017/R e Decisão 2012/018/R	Documento de reflexão:	Não
		Mandato:	12/9/2011
		Grupo de regulamentação:	Sim
		Tipo de AIR:	Ligeira
		Consulta técnica durante a elaboração do NPA:	Não
		Data de publicação do NPA:	11/7/2012
		Duração da consulta sobre o NPA:	3 meses
		Grupo de avaliação:	Não
Partes interessadas afetadas:	Operadores	Data de revisão do CDR:	13/2/2013
Vetor/origem:	Segurança	Grupo de avaliação:	Não
Referência:	N/D	Consulta focalizada:	Não
		Data de publicação da decisão:	3.º trim. de 2015

Índice

1	Informação processual.....	3
1.1	O processo de desenvolvimento de regras	3
1.2	Estrutura do parecer e documentos conexos	3
1.3	Próximas etapas do procedimento	3
2	Nota explicativa	5
2.1	As questões a tratar	5
2.2	Objetivos	9
2.3	Resumo da avaliação do impacto regulamentar	9
2.4	Preocupações das partes interessadas	9
2.5	Panorâmica das alterações propostas.....	10
3	Referências	11
3.1	Regulamentos afetados	11
3.2	Decisões afetadas	11

1 Informação processual

1.1 O processo de desenvolvimento de regras

A Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada a «Agência») elaborou o presente parecer em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 (a seguir designado «regulamento de base»)¹ e com o procedimento de regulamentação².

A atividade de regulamentação faz parte do programa de regulamentação da Agência para o período 2012-2015 no âmbito do RMT.0416 (OPS.009(a)) e RMT.0417 (OPS.009(b)). O âmbito e calendário do processo foram definidos no mandato correspondente (cf. mapa do processo na primeira página).

O projeto de texto do presente parecer foi redigido pela Agência com o apoio do Grupo de Regulamentação RMT.0416 (OPS.009(a)) e RMT.0417 (OPS.009(b)). Todas as partes interessadas foram consultadas através do anúncio de proposta de alteração (NPA) 2012-06³. Foram recebidas 134 observações de partes interessadas, incluindo a indústria e autoridades nacionais de aviação.

A Agência respondeu às observações recebidas sobre o NPA. As observações recebidas e as respostas da Agência constam do *Comment-Response Document* [documento de resposta a observações] (CRD) 2012-06⁴.

O texto final do presente parecer (ou seja, a nota explicativa e o projeto de regulamento) foi redigido pela Agência.

O mapa do processo, na primeira página, assinala os pontos mais marcantes do presente procedimento de regulamentação.

1.2 Estrutura do parecer e documentos conexos

O capítulo 1 do presente parecer contém informação processual relacionada com este processo. O capítulo 2, «Nota explicativa», explica o conteúdo técnico essencial, incluindo os objetivos, sintetiza a avaliação do impacto regulamentar constante do NPA e fornece informações acerca das preocupações das partes interessadas, bem como uma panorâmica das alterações propostas. O capítulo 3 contém as referências. O projeto de ato legislativo proposto pela Agência é publicado separadamente no sítio Web da Agência⁵.

1.3 Próximas etapas do procedimento

O presente parecer contém propostas de alterações a regulamentos da União. O parecer é endereçado à Comissão Europeia, que o utilizará como base técnica para a elaboração de uma proposta legislativa.

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 Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1), com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 6/2013 da Comissão (JO L 4 de 9.1.2013, p. 34).

² A Agência tem de observar um procedimento estruturado de regulamentação, conforme previsto no artigo 52.º, n.º 1, do regulamento de base. Esse procedimento foi adotado pelo Conselho de Administração da Agência e é referido por «procedimento de regulamentação». Cf. *Decision of the Management Board amending and replacing Decision 08-2007 concerning the procedure to be applied by the Agency for the issuing of opinions, certification specifications and guidance material ("rulemaking procedure")* [Decisão do Conselho de Administração que altera e substitui a Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a adotar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e documentos de orientação («procedimento de regulamentação»)], EASA MB Decision n.º 01-2012.

³ Em conformidade com o artigo 52.º do regulamento de base e com o artigo 5.º, n.º 3, e o artigo 6.º do procedimento de regulamentação; NPA disponível em <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁴ Disponível em <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Disponível em <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

A decisão que contém os meios de conformidade aceitáveis (AMC) e os documentos de orientação (GM) conexos será publicada pela Agência quando a Comissão adotar as normas de execução correspondentes.

A título informativo, a Agência publicou o projeto de texto da decisão da Agência que contém os AMC e GM conexos no âmbito do CRD 2012-06.

2 Nota explicativa

2.1 As questões a tratar

Panorâmica do conteúdo técnico

Ao longo dos anos, tem vindo a verificar-se que pode ocorrer um acidente ou incidente quando a tripulação de voo desvia a sua atenção da tarefa que tem em mãos e se ocupa de atividades não diretamente relacionadas com a fase de voo em curso. Essas atividades podem ser conversas não relacionadas com a tarefa, chamadas da tripulação de cabina sobre assuntos não essenciais, chamadas de rádio não pertinentes, informações aos passageiros, etc. A probabilidade de erro aumenta claramente quando a tripulação de voo é perturbada ou distraída das suas principais responsabilidades. De entre as consequências que podem advir de uma perturbação ou distração, podemos referir desvios de altitude, desvios de rota, transgressões na pista, e descolagens ou aterragens sem autorização.

Atento o risco para a segurança, a tripulação de voo deve poder concentrar-se nos seus deveres sem ser perturbada ou distraída por questões não relacionadas com o voo, sempre que necessário, quando a aeronave se encontra em movimento. O que precede é particularmente importante durante as fases de voo críticas em termos de segurança. As normas de execução e os meios de conformidade aceitáveis (AMC) e documentos de orientação (GM) conexos já se encontram em vigor (Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão⁶) ou entrarão em vigor num futuro próximo (logo que os pareceres n.º 01/2012⁷ e n.º 02/2012⁸ da Agência sejam adotados pela Comissão). Contudo, mesmo então, os seguintes elementos não estarão incluídos no enquadramento regulamentar:

- a. o conceito de **cabina de pilotagem estéril**;
- b. a fase de rolagem de aviões enquanto **atividade crítica em termos de segurança**; e
- c. **procedimentos relativos à rolagem** destinados a reforçar a segurança na pista.

A necessidade de ter em conta estes elementos foi sucintamente descrita *supra* e pormenorizadamente explicada no NPA 2012-06. A Agência resumiu as tarefas de regulamentação em apreço sob o título «Procedimentos relativos à cabina de pilotagem estéril». Estas tarefas estão centradas nas operações aéreas. Um dos seus principais objetivos consiste em reforçar a segurança na pista mediante a introdução de procedimentos operacionais e boas práticas para a fase de rolagem, incluindo procedimentos de cabine de pilotagem estéril. São propostas normas de execução, AMC e GM para fornecer elementos que, aquando da definição dos seus procedimentos, o operador considere relevantes para a tripulação de voo, de cabina e técnica e para as seguintes fases de voo:

- todas as fases críticas de voo (no caso dos helicópteros, estas fases incluem, por definição, a rolagem);
- no caso dos aviões, durante a rolagem; e

⁶ Regulamento (UE) n.º 965/2012, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁷ Parecer n.º 01/2012 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 1 de fevereiro de 2012, sobre o Regulamento da Comissão que estabelece regras de execução relativas às operações aéreas «Operações aéreas – OPS (Parte NCC e Parte NCO)». Este parecer contém a Parte NCC (operações não comerciais de aeronaves a motor complexas) e a Parte NCO (operações não comerciais de aeronaves a motor não complexas) relevantes para o presente procedimento de regulamentação. Disponível em <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Parecer n.º 02/2012 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, de 16 de abril de 2012, sobre o Regulamento da Comissão que estabelece regras de execução relativas às operações aéreas «Operações aéreas – OPS (Parte SPO)». Este parecer contém a Parte SPO (operações especializadas) pertinente para o presente procedimento de regulamentação. Disponível em <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

- abaixo de 10 000 pés acima do aeródromo de partida após a decolagem e do aeródromo de destino antes da aterragem, exceto em voo de cruzeiro.

A rolagem enquanto atividade crítica em termos de segurança para operações de aviões

Uma das maiores dificuldades das tarefas de regulamentação em matéria de procedimentos relativos a cabinas de pilotagem estéreis foi chegar a uma conclusão acerca do «estatuto» da rolagem dos aviões. Em consequência, a Agência solicitou às partes interessadas, no NPA 2012-06, que respondessem à seguinte pergunta:

Pergunta: Deve a rolagem dos aviões ser:

- a. tratada como uma atividade crítica em termos de segurança, mas não definida como uma fase crítica de voo nas normas de execução;
- b. definida como uma fase crítica de voo, sem restrições às atividades da tripulação de cabina (ou seja, a partir de agora, a tripulação de cabina pode prestar serviços aos passageiros); ou
- c. definida como uma fase crítica de voo, limitando-se a tripulação de cabina a desenvolver atividades relacionadas com a segurança?

Das 25 entidades que teceram observações, 15 responderam explicitamente à pergunta colocada. Destas 15, 12 preferiram a «opção a» (a rolagem como uma atividade crítica em termos de segurança) como resposta à pergunta. Esta opção recolhe assim a preferência da esmagadora maioria das entidades que responderam à pergunta. Para além da fundamentação avançada no NPA 2012-06, estas entidades não forneceram quaisquer argumentos adicionais em apoio da sua posição. Importa notar que a «opção b» é a opção subjacente à proposta de projeto de texto regulamentar constante do NPA.

A «opção b» (a rolagem como uma fase crítica de voo, sem restrições às atividades da tripulação de cabina) foi a preferida por três entidades (e por uma quarta entidade que escolheu as opções a e b). Os principais argumentos avançados pelas entidades em causa a favor da «opção b» foram os seguintes:

- nas operações institucionais e VIP, concretamente, o tempo de rolagem é necessário para preparação.
- a bordo de uma aeronave de grandes dimensões, as atividades da tripulação de cabina não devem ser restringidas. A liberdade de movimento da tripulação de cabina durante a fase de rolagem é um contributo positivo para a segurança global do voo e tem um impacto positivo nos passageiros.
- esta opção facultará aos pilotos uma imagem coerente e consistente.

Nenhuma das entidades que respondeu preferiu a «opção c» (a rolagem como uma fase crítica de voo, com restrições às atividades da tripulação de cabina) como resposta à pergunta.

Com base nas respostas recebidas, a Agência concluiu que, conforme proposto no NPA 2012-06, a rolagem dos aviões deve ser tratada como uma atividade crítica em termos de segurança, mas não deve ser definida como uma fase crítica de voo. Não obstante, a Agência considera que a ausência de restrições à atividade da tripulação de cabina durante a rolagem pode dar origem a um maior risco para a segurança dos ocupantes do avião, porquanto a tripulação de cabina pode ser distraída das atividades críticas em termos de segurança por atividades de outra natureza. Em consequência, a Agência pode vir a iniciar um processo de regulamentação tendo em vista restringir as atividades da tripulação de cabina durante a rolagem a atividades críticas em termos de segurança.

Recomendações de segurança

A Agência tem a obrigação de dar seguimento às recomendações de segurança associadas a um processo de regulamentação nas deliberações realizadas no decurso desse processo. A investigação do acidente que envolveu um McDonnell Douglas DC-9-82 no aeroporto de Madrid-Barajas, em 20 de agosto de 2008, esteve na origem de diversas recomendações de segurança. As seguintes recomendações de segurança estão associadas ao presente processo de regulamentação:

- a. *SPAN-2011-021: Recomenda-se que a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA), conformando-se às iniciativas da OACI, introduza na sua regulamentação o **conceito de fases críticas de voo** e determine as atividades consideradas aceitáveis durante essas fases.*
- b. *SPAN-2011-022: Recomenda-se que a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) e as autoridades nacionais de aviação civil, ao avaliarem os programas de formação dos operadores, se certifiquem de que:*
 - *o **conceito de cabina de pilotagem estéril** é devidamente valorizado;*
 - *a importância de observar esse conceito é sublinhada, a par das consequências de quaisquer perturbações, mesmo de menor importância; e*
 - *são apresentados exemplos e acidentes nos quais a não observância da regulamentação em matéria de cabina de pilotagem estéril tenha sido um fator relevante.*

Pode afirmar-se que o «conceito de fases críticas de voo» já está integrado nas regras vigentes em matéria de operações aéreas e que o estará igualmente nas futuras normas de execução, por exemplo, do seguinte modo:

- do anexo I (Definições) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão constam definições de «fases críticas de voo»; e
- as normas de execução relativas às atividades consideradas aceitáveis durante as fases críticas de voo constam da Parte-ORO⁹ e da Parte-CAT¹⁰ do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão e estão previstas na Parte-NCC¹¹, na Parte-NCO¹² e na Parte-SPO¹³.

O presente processo de regulamentação dá ainda seguimento às recomendações de segurança SPAN-2011-021 e SPAN-2011-022 com as seguintes medidas:

- introdução da definição de «cabina de voo estéril»;
- estabelecimento da relação entre «cabina de voo estéril» e «fases críticas de voo»;
- estabelecimento da fase de rolagem de aviões enquanto atividade crítica em termos de segurança e definição de procedimentos para a rolagem;
- estabelecimento de meios de conformidade aceitáveis (AMC) relativamente à formação de membros da tripulação no que respeita a procedimentos relativos à cabina de pilotagem estéril; e
- elaboração de documentos de orientação (GM) sobre atividades consideradas aceitáveis e não aceitáveis durante períodos de cabina de pilotagem estéril.

⁹ ORO.GEN.110 f) do anexo III (Parte-ORO).

¹⁰ CAT.GEN.MPA.105 a) 9) e CAT.OP.MPA.210 b) do anexo IV (Parte-CAT).

¹¹ NCC.GEN.105 b) do anexo VI (Parte-NCC) do Parecer n.º 01/2012 da Agência.

¹² NCO.GEN.105 b) do anexo VII (Parte-NCO) do Parecer 01/2012 da Agência.

¹³ SPO.GEN.105 b) do anexo VIII (Parte-SPO) do Parecer 02/2012 da Agência.

2.2 Objetivos

Os objetivos gerais do sistema EASA estão definidos no artigo 2.º do regulamento de base. A presente proposta irá contribuir para os objetivos gerais ao resolver os problemas enunciados no ponto 2.1. O objetivo específico da presente proposta consiste, por conseguinte, em atenuar o risco para a segurança mediante a introdução de procedimentos relativos à cabina de pilotagem estéril e de procedimentos relativos à rolagem.

2.3 Resumo da avaliação do impacto regulamentar

As opções identificadas na avaliação do impacto regulamentar (AIR)¹⁴ foram as seguintes:

- a. opção 0: opção de base (não há qualquer alteração; os riscos continuam a ser os identificados na análise dos problemas).
- b. opção 1: não há atividade de regulamentação, mas os operadores são incentivados a, se necessário, definir procedimentos.
- c. opção 2: regulamentação em matéria de procedimentos relativos a cabinas de pilotagem estéreis em todas as fases críticas de voo, a rolagem de aviões e a voo abaixo de 10 000 pés, exceto em voo de cruzeiro, mediante a alteração de normas de execução, AMC e GM, conforme necessário.

a rolagem de aviões é tratada como uma atividade crítica em termos de segurança, mas não é definida como uma fase crítica de voo.

- d. opção 3: regulamentação em matéria de procedimentos relativos a cabinas de pilotagem estéreis em todas as fases críticas de voo e a voo abaixo de 10 000 pés, exceto em voo de cruzeiro, mediante a alteração de normas de execução, AMC e GM, conforme necessário.

A rolagem de aviões é definida como uma fase crítica de voo.

Os impactos mais importantes identificados na AIR para cada uma das opções são o impacto na segurança, o impacto económico e o impacto na harmonização. Na AIR, concluiu-se que a opção 2 era a opção preferível, nomeadamente devido ao facto de esta opção ser aquela que mais reduz o risco para a segurança, com um impacto razoável nos custos. Os custos previsíveis da opção 3 são significativamente mais elevados do que os da opção 2 - devido ao encargo adicional decorrente do facto de a rolagem ser definida como uma fase crítica de voo - enquanto a redução do risco para a segurança é apenas ligeiramente inferior. Acresce que a opção 2, contrariamente às opções 0 e 1, não se afasta dos manuais e planos de ação internacionalmente reconhecidos¹⁵. Importa, contudo, notar que a opção 2 não prevê a plena harmonização com a regulamentação dos Estados Unidos¹⁶.

2.4 Preocupações das partes interessadas

Conforme já foi referido, no final do período de consulta sobre o NPA 2012-06, a Agência havia recebido 134 observações de partes interessadas. As entidades que teceram observações apresentaram algumas propostas muito interessantes de alteração dos AMC e GM propostos. Não foi, todavia, necessário proceder a uma revisão aprofundada do texto. No que respeita às normas de execução, apenas foram sugeridas alterações pouco importantes. Do CRD 2012-06 consta uma descrição pormenorizada das alterações.

¹⁴ Para mais informações sobre a AIR, consultar a parte C do NPA 2012-06.

¹⁵ Doc. 9870 (AN/463) da Organização da Aviação Civil Internacional, *Manual on the Prevention of Runway Incursions* (Manual sobre a prevenção de incursões na pista), primeira edição, 2007, e Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões nas Pistas, Edição 2.0. Disponível em <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ Deveres dos membros da tripulação de voo, previstos no ponto 121.542 da Parte 121 e no ponto 135.100 da Parte 135 do Título 14 do *Code of Federal Regulations* dos Estados Unidos da América. A FAA (*Federal Aviation Administration* - Administração Federal da Aviação), dos Estados Unidos, estabeleceu a «regra da cabina de pilotagem estéril», definindo rolagem como uma fase crítica de voo e não como uma atividade crítica para a segurança.

Após a publicação do CRD 2012-06, as entidades que teceram observações dispuseram de um prazo de dois meses para reagir às alterações introduzidas no documento. A Agência recebeu cinco reações. Contudo, não foram apresentadas quaisquer propostas de alteração do texto no que respeita às normas de execução.

2.5 Panorâmica das alterações propostas

Proposta de regulamentação n.º 1: No presente processo de regulamentação em matéria de procedimentos relativos a cabinas de pilotagem estéreis, a Agência teve em conta a proposta de regulamentação endereçada à Agência pelo *Operations Procedures Steering Group* (Grupo Diretor «Procedimentos Operacionais») da Autoridade Comum da Aviação (JAA), o Doc. 9870 da OACI, o Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões nas Pistas e a regulamentação dos Estados Unidos em matéria de procedimentos relativos a cabinas de pilotagem estéreis. A fim de evitar a incorreta interpretação da expressão «cabina de pilotagem estéril», a Agência decidiu que era necessário defini-la. A Agência propõe que a seguinte definição seja integrada nas normas de execução do anexo I (Definições) do regulamento relativo às operações aéreas.

«Cabina de pilotagem estéril», período de tempo durante o qual os membros da tripulação de voo não são perturbados ou distraídos, exceto por questões críticas para a segurança da operação da aeronave ou para a segurança dos seus ocupantes.»

A redação desta definição é idêntica à proposta no Doc. 9870 da OACI e no Plano de Ação Europeu. As únicas diferenças residem no facto de terem sido acrescentadas as expressões «ou distraídos» e «ou para a segurança dos seus ocupantes». Estas alterações baseiam-se em propostas apresentadas durante o processo de consulta.

Proposta de regulamentação n.º 2: Para além de definir o conceito de «cabina de pilotagem estéril», é necessário estabelecer procedimentos. A Agência concluiu que os próprios operadores são as entidades mais competentes para o fazer. Em consequência, propõe-se a alteração da Parte-ORO, nomeadamente do ponto ORO.GEN.110 f), das normas de execução, requerendo que os operadores prevejam procedimentos que observem o conceito de cabina de pilotagem estéril.

Proposta de regulamentação n.º 3: A Agência sentiu necessidade de incluir, nas normas de execução, procedimentos relativos à rolagem de aeronaves. A Agência concluiu que os operadores devem ser obrigados a estabelecer esses procedimentos, a fim de garantir a segurança das operações e de reforçar a segurança na pista. Em consequência, propõe-se a inclusão dessa regra na Parte-CAT (CAT.GEN.MPA.125), na Parte-NCC (NCC.GEN.120) e na Parte-SPO (SPO.GEN.120). A Agência considera desnecessária a inclusão dessa regra na Parte-NCO, porquanto tal implicaria uma regulamentação excessiva da rolagem nas operações não comerciais de aeronaves a motor não complexas¹⁷.

Colónia, 10 de junho de 2013

P. GOUDOU
Diretor Executivo
(assinado)

¹⁷ Embora não seja proposta qualquer norma de execução para a Parte-NCO, a Agência considera que devem ser introduzidos GM para a rolagem dos aviões da Parte-NCO. Tal será feito na decisão do Diretor Executivo que a Agência publicará logo que as normas de execução conexas sejam adotadas pela Comissão. Sobre o projeto de GM, consultar CRD 2012-06.

3 Referências

3.1 Regulamentos afetados

Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

3.2 Decisões afetadas

Decisão 2012/017/R do Diretor Executivo da Agência, de 24 de outubro de 2012, relativa a meios de conformidade aceitáveis (AMC) e documentos de orientação (GM) respeitantes ao Regulamento (UE) n.º 965/2012, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho; «Meios de conformidade aceitáveis (AMC) e documentos de orientação (GM) respeitantes à Parte-ORO». Disponível em <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Decisão 2012/018/R do Diretor Executivo da Agência, de 24 de outubro de 2012, relativa a meios de conformidade aceitáveis (AMC) e documentos de orientação (GM) respeitantes ao Regulamento (UE) n.º 965/2012, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho; «Meios de conformidade aceitáveis (AMC) e documentos de orientação (GM) respeitantes à Parte-CAT». Disponível em <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.