



PARECER N.º 02/2011

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 19 de Abril de 2011

**sobre o Regulamento da Comissão que estabelece regras de execução
relativas à qualificação da tripulação de cabina envolvida em operações
comerciais**

'Qualificações da tripulação de cabina e respectivos certificados'

Nota explicativa

I. Introdução

1. O presente parecer tem como objectivo prestar assistência à Comissão no estabelecimento das regras de execução relativas ao pessoal envolvido na operação de aeronaves de aviação civil referido no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008¹ do Parlamento Europeu e do Conselho (doravante designado por «Regulamento de Base»).
2. O Regulamento de Base estabelece um quadro amplo para a definição e aplicação de requisitos técnicos e procedimentos administrativos comuns no domínio da aviação civil. Neste contexto, o presente parecer incide especificamente sobre a qualificação da tripulação de cabina envolvida em operações de transporte aéreo comercial das aeronaves referidas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), do referido regulamento.
3. O objectivo da proposta de Parte-Tripulação de Cabina (doravante designada por «Parte-CC») consiste em estabelecer requisitos técnicos comuns especificando as condições de emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados da tripulação de cabina referidos no artigo 8.º, n.º 4 e n.º 5, alínea e), do Regulamento de Base, bem como as prerrogativas e as obrigações dos titulares de tais certificados.
4. A Parte-CC, tal como proposta pelo presente parecer, é constituída por três subpartes, nomeadamente:
 - o a Subparte GEN - requisitos gerais;
 - o a Subparte CCA - requisitos especificamente aplicáveis aos certificados da tripulação de cabina;
 - o a Subparte TRA - requisitos de formação aplicáveis aos requerentes e titulares de certificados de tripulação de cabina.
5. O texto proposto no presente parecer reflecte as alterações efectuadas às propostas inicialmente apresentadas pela Agência (tal como publicadas no aviso de proposta de alteração NPA 2009-02e) e decorrentes do processo de consulta pública, bem como as alterações adicionais introduzidas após recepção da análise das reacções ao CRD.

II. Processo de consulta

6. As propostas iniciais para a Parte-CC foram publicadas como parte do NPA 2009-02 no sítio web da Agência (<http://www.easa.europa.eu>) em 30 de Janeiro de 2009.
O período de consulta do NPA foi alargado em conformidade com o artigo 6.º, n.º 6, do Procedimento de Regulamentação² a pedido das partes interessadas, com vista a assegurar a sobreposição com os NPA correspondentes e a aumentar o

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 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.

² Decisão 08-2007 do Conselho de Administração da EASA, que altera e substitui o Procedimento de Regulamentação, adoptada na reunião 03-2007 do Conselho de Administração de 13 de Junho de 2007. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

tempo destinado à apresentação de observações, tendo em conta a dimensão e o âmbito do NPA.

7. O NPA 2009-02 foi dividido em sete documentos, um dos quais, o NPA 2009-02e³, continha propostas de Regras de Execução, bem como dos meios de conformidade aceitáveis (AMC) e documentos de orientação (GM) conexos, para a qualificação da tripulação de cabina envolvida nas operações de transporte aéreo comercial e certificação da tripulação de cabina tal como referido no artigo 8.º, n.º 4 e n.º 5, alínea e).
8. Em 31 de Julho de 2009⁴, a data de encerramento do período de consulta, a Agência recebera 568 observações referentes à Parte-CC. Entre as principais entidades a apresentar as suas observações, incluíram-se autoridades aeronáuticas nacionais, organizações de companhias aéreas e associações de tripulante de cabina, bem como companhias aéreas individuais e pessoas singulares.
9. O processo de análise das observações foi enquadrado na abordagem comum do alargamento de competências da UE acordado entre a Agência, a Comissão Europeia e o Conselho de Administração da Agência. Esta abordagem comum estabeleceu não só prioridades detalhadas do trabalho a ser desenvolvido pela Agência, como também princípios de alto nível que regerão a análise das observações, entre os quais: a adesão às normas e práticas recomendadas (SARP) da OACI, ao Direito da UE e aos requisitos comuns da aviação civil (JAR); a necessidade de ter em conta os princípios de regulamentação e segurança e a actual divisão do texto entre direito vinculativo e direito indicativo; a necessidade de considerar restrições, como as decorrentes das alterações consensualizadas ao Regulamento de Base e aos NPA das Autoridades Comuns da Aviação (JAA); a necessidade de estabelecer requisitos conformes com o princípio da proporcionalidade; e, finalmente, a necessidade de ter especialmente em conta a clareza, a segurança jurídica e a aplicabilidade do texto regulamentar proposto.
10. A Agência apresentou o resultado da análise das observações e o texto resultante do projecto aos grupos de análise da OPS.001 do transporte aéreo comercial (CAT)⁵ e das operações não comerciais com aeronaves a motor complexas (NCC)⁶.
11. Estes grupos foram criados em conformidade com o Procedimento de Regulamentação e incluem os membros do núcleo do grupo de projectos da OPS.001, bem como outros peritos da Agência, das autoridades aeronáuticas nacionais e do sector, que não estiveram envolvidos na fase inicial do projecto.
12. Após uma análise cuidadosa de todas as observações aos NPA e dos contributos dos grupos de análise, as propostas analisadas foram publicadas no sítio web da Agência em 7 de Outubro de 2010, integradas no Documento de Resposta às Observações (CRD) para o NPA 2009-02e - Parte-CC. À data de encerramento, 7 de Dezembro de 2010, a Agência recebera um total de 80 reacções (resultantes em 176 reacções diferentes) provenientes de 35 entidades, incluindo autoridades aeronáuticas nacionais, organizações de companhias aéreas e associações de tripulantes de cabina, bem como organizações individuais que ministram formação, companhias aéreas e fabricantes de dispositivos de formação.

³ NPA 2009-02e: http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf.

⁴ Nos termos do artigo 6.º, n.º 6, da decisão 08-2007 do Conselho de Administração, a Agência alargou o período de consulta de modo a oferecer um período adicional de 2 meses, assegurando assim a sobreposição com os NPA conexos (de 30/05/2009 a 31/07/2009).

⁵ Composição do grupo de regulamentação para o CAT
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

⁶ Composição do grupo de regulamentação para as NCC
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

13. As reacções relativas à Parte-CC incluíram 29 reacções referentes aos requisitos operacionais aplicáveis à tripulação de cabina e publicados com o CRD para Requisitos Organizacionais (Parte-OR - OR.OPS.CC) e 5 reacções referentes às propostas sobre a Subparte AR.CC publicada no CRD para Requisitos aplicáveis às Autoridades (Parte-AR). De igual modo, 29 das 113 reacções relevantes para a tripulação de cabina recebidas para as partes AR e OR (AR.CC e OR.OPS.CC) do CRD foram reacções à Parte-CC. Algumas dessas reacções constituem repetições.

III. Resumo das reacções recebidas à Parte-CC do CRD e texto resultante

14. A Agência levou a cabo uma análise e uma avaliação cuidadosas de todas as reacções recebidas. Com base nessa premissa, foram introduzidas alterações ao texto do projecto do CRD para a Parte-CC. Mais abaixo, são fornecidas mais informações sob as respectivas rubricas.

Regulamento relativo à Parte-CC

15. **O Regulamento relativo ao pessoal da aviação civil** estabelece requisitos dirigidos aos Estados-Membros, define a aplicabilidade geral das Partes que abrange e propõe medidas de transição que podem incluir cláusulas de auto-exclusão⁷ se a data de 8 de Abril de 2012 for ultrapassada. Uma vez que os pareceres da Agência relativos ao primeiro alargamento estão a ser publicados por fases, espera-se que a adopção dos regulamentos conexos também possa ser faseada, tendo em conta que, no final do processo de adopção pela Comissão, o Regulamento relativo ao pessoal da aviação civil abrangerá a Parte-FCL, a Parte-MED e a Parte-CC (ou seja, as regras aplicáveis ao licenciamento da tripulação de voo e respectiva certificação médica, bem como à qualificação da tripulação de cabina e respectiva aptidão médica).
16. **A maioria das reacções recebidas sobre o Regulamento relativamente à Parte-CC publicada com o CRD** teve como enfoque a proposta de substituir o certificado de formação em matéria de segurança emitido nos termos do Anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho⁸, conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008 da Comissão⁹ (doravante designado por OPS-EU), pelos novos modelos de certificados de tripulação de cabina, incidindo ainda sobre as propostas de períodos de transição.
17. **O Regulamento publicado no presente parecer:** Foi preservado e clarificado o princípio geral de atribuição derogatória do certificado de formação em matéria de segurança emitido nos termos do OPS-EU à tripulação de cabina envolvida em operações de transporte aéreo comercial em avião. Além disso, os períodos de transição para a substituição dos mesmos pelos novos modelos de certificados de tripulação de cabina foram prolongados até 8 de Abril de 2017, prevendo-se o mesmo tratamento para a re-emissão do novo modelo das licenças de piloto conformes com os JAR, com vista a:
- o fornecer aos Estados-Membros e às partes interessadas mais tempo para a substituição do certificado de tripulação de cabina pelo novo modelo; e
 - o abranger as diversas situações dos tripulantes de cabina titulares, em termos de aplicabilidade do Regulamento, de um certificado de formação em segurança, emitido em conformidade com o OPS-EU. Considera-se, neste

⁷ A cláusula de auto-exclusão é um tipo de medida de transição que permite ao Estado-Membro adiar, nos limites temporais estabelecidos por lei, a data de transposição de uma determinada norma.

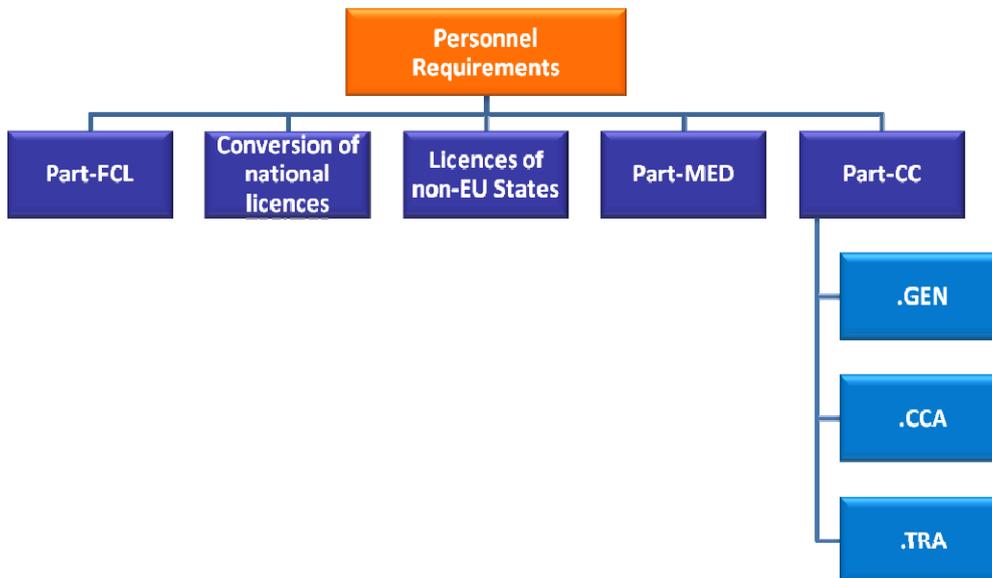
⁸ JO L 373 de 31.12.1991, p. 4-8.

⁹ JO L 254, 20.9.2008, p. 1.

caso, que o requisito que condicionava a emissão dos certificados de tripulação de cabina ao aproveitamento num curso de formação por tipo de aeronave, além da formação inicial, conforme inicialmente proposto no NPA e no CRD, foi eliminado, mantendo-se apenas o requisito de formação inicial.

Apesar de ser pouco habitual no seio das tripulações de voo, os tripulantes de cabina podem passar um ou mais anos sem realizar um único voo. Nestes casos, o conhecimento e a proficiência adquiridos durante a formação inicial não são preservados através da experiência de voo e das acções de formação e verificação exigidas, expirando-se a validade da formação inicial após um certo período de tempo sem voar.

18. O artigo 1.º do Regulamento enumera as seguintes alterações a introduzir no Regulamento da Comissão relativo ao pessoal da aviação civil de forma a abranger também a tripulação de cabina:
 - o Sob «Âmbito e aplicabilidade» é aditado um ponto relativo à qualificação da tripulação de cabina;
 - o Sob «Definições» é aditada a definição de tripulante de cabina. A definição tem em conta as alterações ocorridas no sector da aviação desde a emissão inicial da JAR-OPS 1, que continha a definição actualmente no OPS-EU, e proporciona uma maior segurança jurídica. Especifica todas as obrigações da tripulação de cabina e as áreas onde tais obrigações devem ser cumpridas (dentro e fora da cabina da aeronave, por exemplo após uma evacuação) e deixa claro que o pessoal tem de possuir as qualificações necessárias ao cumprimento de tais obrigações.
 - o É aditado um novo artigo sobre «Qualificações da tripulação de cabina e respectivos certificados» com vista a especificar que a tripulação de cabina envolvida em operações de transporte aéreo comercial das aeronaves referidas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), do Regulamento de Base deve ser qualificada em conformidade com a Parte-CC. Este novo artigo descreve também as medidas de transição. É ainda abordado o caso específico dos tripulantes de cabina envolvidos em operações de transporte aéreo comercial em helicópteros, que não são actualmente obrigados a possuir um certificado de formação em segurança.
19. O artigo 2.º do Regulamento especifica a data de entrada em vigor e prevê a possibilidade de auto-exclusão no que se refere ao fornecimento de documentos e conservação de registos, bem como à emissão de certificados de tripulação de cabina aos tripulantes de cabina envolvidos em operações de transporte aéreo comercial em helicópteros.
20. O quadro abaixo mostra a estrutura da Parte-CC como Anexo V do Regulamento relativo ao pessoal da aviação civil, tal como publicado no presente parecer.



Parte-CC - Requisitos relativos à qualificação da tripulação de cabina

21. As propostas CRD para a Parte-CC continham os requisitos de qualificação e certificação conexa, tal como aplicável à tripulação de cabina envolvida em operações de transporte aéreo comercial. Tais requisitos são complementados pelos requisitos operacionais aplicáveis aos operadores de aeronaves com tripulação de cabina e pelos requisitos legais aplicáveis aos requerentes e titulares de certificados de tripulação de cabina.
22. **Foram recebidas reacções ao CRD** provenientes de 35 entidades, nomeadamente de:
- 6 Estados-Membros: 3 deles manifestaram a sua preocupação com algumas propostas do CRD e com as propostas do NPA, apesar de apoiarem outras alterações.
 - 5 organizações europeias de aviação e 6 companhias aéreas individuais de 3 Estados-Membros reiteraram o seu desacordo em relação ao âmbito do certificado da tripulação de cabina, apesar das alterações efectuadas às propostas iniciais.
 - 13 organizações de tripulantes de cabina: todas elas reclamaram que o rigor das propostas do CRD foi significativamente reduzido e solicitaram um regresso às propostas iniciais do NPA.
 - 5 organismos que ministram formação (OF) e fabricantes de dispositivos de formação manifestaram a sua preocupação com a ausência de requisitos comuns aplicáveis à aprovação de OF e dispositivos de formação, tendo solicitado a definição de tais requisitos ou normas pela EASA.
23. **Principais questões** - Após a análise das reacções recebidas, foram identificadas as seguintes questões principais:
- **Âmbito da certificação da tripulação de cabina:**

- o A proposta de realização de um curso de formação específico por tipo de aeronave, além do curso de formação inicial, para efeitos de emissão dos certificados de tripulação de cabina parece ser a questão que suscita maiores preocupações. A maioria das reacções defendeu a emissão do certificado após a conclusão do curso de formação inicial, tal como previsto no OPS-EU, excluindo assim a aplicação de um requisito de formação específico por tipo de aeronave.
- **Condições aplicáveis à utilização dos certificados pelos respectivos titulares:**
- o O requisito que obriga o titular a fazer-se acompanhar do respectivo certificado durante o cumprimento das suas funções na aeronave resultou na manifestação de várias opiniões.
 - o O requisito relativo à aptidão médica da tripulação de cabina, já exigido nos termos do OPS-EU, foi plenamente aprovado tal como redigido.
- **Requisitos de formação:**
- o Outras reacções chamaram a atenção para o facto de o currículo de formação detalhado dever ser especificado num Anexo às Regras de Execução, com o mesmo estatuto que sob o OPS-EU, por forma a assegurar uma maior fiabilidade e a facilitar o reconhecimento dos certificados de tripulação de cabina em toda a União Europeia.
24. **Texto resultante apresentado no parecer:** as Regras de Execução referentes à Parte-CC estão contidas em três subpartes, conforme descrito abaixo.
25. **Parte-CC Subparte GEN - Requisitos gerais**
- o A subparte GEN contém as regras de execução que identificam a autoridade competente (CC.GEN.001) e o âmbito (CC.GEN.005) da Parte-CC. Descreve ainda a forma de apresentação de um pedido de certificação de tripulação de cabina (CC.GEN.015) e especifica a idade mínima dos requerentes (CC.GEN.020).
 - o A Subparte GEN também contém regras de execução (CC.GEN.025) descrevendo as prerrogativas associadas aos certificados de tripulação de cabina exigidos pela Parte-CC, bem como as condições de utilização e as obrigações dos respectivos titulares. Foram reiterados os requisitos já estabelecidos no OPS-EU, nomeadamente respeitantes à aptidão contínua e às competências para a operação do tipo de aeronave em causa. O requisito de fazer-se acompanhar pelo certificado durante o usufruto das prerrogativas foi transferido para uma nova regra de execução «CC.GEN.030 Documentos e conservação de registos» pelos motivos descritos no parágrafo seguinte.
 - o Esta regra de execução foi desenvolvida para clarificar as obrigações dos titulares relativamente aos respectivos documentos profissionais e registos de formação. Tendo em conta as diversas opiniões expressas, a Agência considera que a tripulação de cabina, tal como qualquer outro pessoal de aviação civil sujeito ao cumprimento de regras específicas, deverá poder demonstrar a sua conformidade com as regras sempre que solicitada a tal. Este é o objectivo fundamental de qualquer documento de cariz profissional exigido pelas regras de segurança aérea. Pretende-se assim reforçar a sensibilização e o empenho dos respectivos titulares, ao assegurar a sua conformidade com as normas aplicáveis e a validade e manutenção dos documentos em boas condições. Com esta medida, pretende-se igualmente facilitar a realização de inspecções nas plataformas de estacionamento. Na actual situação que caracteriza o sector da aviação, este último aspecto assume uma importância crescente, pois o número de trabalhadores

independentes e temporários que constituem as tripulações não cessa de aumentar, tal como o número de tripulantes de cabina a tempo inteiro ou parcial que trabalham para mais do que um operador.

- o Além disso, tal como previsto no regulamento de Base (artigo 8.º, n.º 5, alínea e)), os certificados da tripulação de cabina devem ser conservados. Uma vez que o certificado de tripulação de cabina é emitido após aproveitamento no curso de formação inicial, tendo conseqüentemente uma duração ilimitada em condições normais, o titular só pode demonstrar a sua conformidade contínua com outras regras de segurança aplicáveis se o certificado for complementado por uma lista de qualificações por tipo de aeronave que os operadores deverão disponibilizar a cada titular de certificado de tripulação de cabina que contratarem. Tendo em conta que todos os operadores devem ter um sistema operacional que lhes permita informar e manter o seu pessoal actualizado em matéria de segurança, esta é a opção mais prática quando comparada com os procedimentos administrativos que seriam necessários por parte da autoridade ou de uma organização acreditada para a re-emissão e/ou revalidação dos certificados.

26. Parte-CC Subparte CCA - Requisitos especificamente aplicáveis aos certificados da tripulação de cabina

- o A Subparte CCA contém as regras de execução que abordam especificamente a emissão, a validade e a suspensão ou revogação dos certificados da tripulação de cabina. O certificado da tripulação de cabina deve ser emitido após a conclusão com aproveitamento do curso de formação inicial. Conforme referido acima, a conformidade com todos os restantes requisitos de formação continua a ser uma condição para a detenção dos certificados pelos respectivos titulares.
- o Além disso, dando provimento a algumas das reacções recebidas de vários Estados-Membros, a tarefa de emitir o certificado (CC.CCA.100) pode, se o Estado-Membro assim o decidir nos termos do artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento de Base, ser delegada numa organização, desde que a mesma seja aprovada para o efeito pela autoridade competente.
- o A regra de execução na CC.CCA.105 relativa à validade do certificado da tripulação de cabina foi alterada e as condições de validade inicialmente propostas foram substituídas por propostas alternativas sugeridas pelos comentadores, nomeadamente pela proposta de expiração da validade do certificado em caso de suspensão ou revogação por parte da autoridade competente ou caso o titular não exerça as suas prerrogativas por um período superior a 60 meses.
- o A regra de execução (CC.CCA.110) relativa à suspensão e revogação do certificado da tripulação de cabina estabelece condições muito semelhantes às aplicáveis a outro pessoal da aviação civil e nos termos das quais os certificados podem ser suspensos ou revogados pela autoridade competente.

27. Parte-CC Subparte TRA - Requisitos de formação aplicáveis aos requerentes e titulares de certificados de tripulação de cabina

A Subparte TRA contém as regras de execução especificamente aplicáveis aos requisitos de formação essencialmente baseados nos requisitos correspondentes do OPS-EU.

- o Um currículo detalhado para o curso de formação inicial exigido pela CC.TRA.220 encontra-se especificado no Anexo da Parte-CC, com o mesmo estatuto jurídico que possui sob o OPS-EU. Deste modo se facilita o

reconhecimento dos certificados da tripulação de cabina em toda a União Europeia;

- o As qualificações por tipo ou variante de aeronave estabelecidas nos termos da CC.TRA.225, que reflectem os actuais requisitos de formação e verificação do OPS-EU, encontram-se especificadas como condições de utilização do certificado pelos respectivos titulares. Os programas de formação serão descritos nas regras de execução aplicáveis aos operadores e às operações aéreas (Parte-CAT).

28. Questão a considerar para regulamentação adicional

O processo de consulta revelou claramente que Estados-Membros e partes interessadas têm uma posição consensual quanto à necessidade de desenvolver critérios ou normas comuns ao nível da UE no que respeita à aprovação de organismos que ministram formação para tripulações de cabina, à qualificação de instrutores e examinadores e aos dispositivos de formação. Assim sendo, sujeito a um entendimento comum e a acordo sobre a base jurídica por parte do legislador, a Agência propõe que estas questões sejam abordadas numa futura tarefa de regulamentação.

Colónia, 19 de Abril de 2011

P. GOUDOU

Director Executivo