

# SMS e as CAMOs (2ª Parte)

**Aspetos gerais da Opinião n.º 06/2016 da EASA  
relativamente à Parte-CAMO**



## **Recomendações do FCG – Focused Consultation Group**

### **Requisitos para as organizações**

- Nomeação de pessoa ou grupo de pessoas responsáveis – Form 4
- Sistema de planeamento da disponibilidade de pessoal
- Auditoria prévia nas certificações iniciais
- Lista de AltMoC aprovados como parte integrante do Manual
- Sistema interno de comunicação de ocorrências com impacto na segurança operacional



## ***Recomendações do FCG – Focused Consultation Group***

### **Requisitos para as autoridades**

- Incluir avaliações dedicadas do Sistema de Gestão – supervisão baseada no risco e no desempenho
- Autoridade poderá limitar suspender ou revogar um certificado
- Emitir relatório de recomendação sobre continuação da aprovação após conclusão de cada ciclo de supervisão



## ***Alterações – Secção A***

- Toda Subparte G (série 700) é cancelada
- Requisitos da Subparte G substituídos pelos requisitos pertinentes da Parte-CAMO / Parte-CAO
- M.A.202 emendado para o alinhar com requisitos equivalentes **Parte ORA/ORO**.
- M.A.301 revisto para consistência com CAMO.A.325



## ***Alterações – Secção A***

- M.A.301 será revisto para consistência com CAMO.A.325 – *Informação da Continuidade da Aeronavegabilidade*:
  - M.A.301 dedicado a tarefas puramente técnicas
  - Parte-CAMO focará apenas as responsabilidades das organizações (e.g., “política de implementação de modificações não mandatórias será tratada no CAMO.A.325)
- M.A.302 será revisto - aeronaves ELA1 não listadas no COA de uma transportadora aérea licenciada deixarão de estar abrangidas pelo M.A.302 → só a Parte ML se aplicará

# Avaliação do Impacto Regulamentar

## ***Alterações – Secção A***

- M.A.502 irá refletir a supressão da cláusula derogatória da alínea d) → aeronaves ELA1 não listadas num COA deixarão de estar abrangidas pela Parte M
- Subparte F será revista para:
  - Referir a Parte-ML onde tal se justificar
  - Rever alínea e) do M.A.615 – Privilégios → às aeronaves ELA1 não envolvidas em operações comerciais só a Parte-ML será aplicável
  - Suprimir a alínea f) do M.A.615 → as organizações Subparte F deixam de poder desenvolver PMAs bem como gerir o processo de aprovação dos mesmos.

# Avaliação do Impacto Regulamentar

## ***Alterações – Secção A***

- M.A.801 - a referência à Parte-66 é substituída por uma referência ao artigo 5º do regulamento 1321/2014 (que se refere ao Pessoal de Certificação).
- M.A.901 – irá incorporar elementos detalhados relativos ao processo de emissão de ARCs previamente definidos no M.A.710. Além disso o M.A.901 (K) (6) irá substituir as referências à Parte 21 por referências ao M.A.304. O mesmo ocorrerá com o M.A.902 (b) (5).
- A alínea (a) do requisito M.A. 904 – “Revisão da aeronavegabilidade, de aeronaves importadas para a EU”, é alterada do seguinte modo:  
“Ao importar uma aeronave para o registo de um Estado-Membro a partir de um país terceiro ou de um sistema em que o Regulamento (CE) n.º 216/2008 não seja aplicável, o requerente deve: [...]”

# Avaliação do Impacto Regulamentar



## Alterações – Apêndices da Parte-M

- No Apêndice I, "Contrato de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade", as referências a organizações Subparte G da Parte-M serão substituídas por referências a organizações Parte-CAMO / Parte-CAO. Será adicionado um novo ponto 6 para garantir que o contrato especifique as responsabilidades em matéria de notificação de ocorrências. Isso deve evitar relatórios duplicados e situações em que ambas as partes assumem que a responsabilidade pelo reporte cabe à outra parte.
- No apêndice II «Certificado de aptidão para serviço - EASA Form 1», são adicionadas as referências à Parte-CAO sempre que necessário e o rodapé do próprio formulário incluirá agora uma referência à Parte-CAO (EASA Form 1 MF / CAO / 145).



## Alterações – Apêndices da Parte-M

- No apêndice III «Certificado de avaliação da aeronavegabilidade - EASA Form 15», serão introduzidas as seguintes alterações:
  - O Form 15c é suprimido, uma vez que está incluído no Apêndice IV da Parte ML (Opinião nº 05/2016),
  - Ao Form 15b serão adicionadas referências à Parte-CAMO e Parte-CAO,
  - Ao Form 15a, serão feitas pequenas alterações de redação para a coerência.
- No Apêndice IV «Sistema de Classes e de Categorias utilizado para a certificação de entidades de Manutenção a que se refere o Anexo I (Parte-M), subparte F, e o Anexo II (Parte-145)», na tabela que sucede o ponto 13, nas limitações associadas à categoria A2, a referência às recomendações será suprimida. A razão é que, para aeronaves ELA1 não envolvidas em operações comerciais, de acordo com a Parte-ML, não estão previstas recomendações para a emissão de um certificado de avaliação de aeronavegabilidade.

# Avaliação do Impacto Regulamentar

## Alterações – Apêndices da Parte-M

- No apêndice V «Certificação da Entidade de Manutenção a que se refere o Anexo I (parte M), Subparte F», serão introduzidas as seguintes alterações:
  - o termo «aprovação» será substituído por «certificado»,
  - serão incluídas referências ao requisito ML.A.903 da Parte-ML "Processo de avaliação da aeronavegabilidade"
  - o termo "calendário de aprovação" é substituído por "termos de aprovação" por coerência com a Parte-CAMO.
- O Apêndice VI «Certificação da Entidade de Gestão da Aeronavegabilidade Permanente a que se refere o anexo I (parte M), Subparte G» será suprimida. O certificado CAMO ficará incluído como Apêndice I à Parte-CAMO.



## Alterações – Apêndices da Parte-M

- No apêndice VIII «Manutenção Limitada efetuada pelo Piloto-Proprietário», o ponto 9 da lista de tarefas de manutenção que não deve ser efetuada pelo proprietário-piloto será suprimido, pelo que passará a poder ser executado pelo proprietário-piloto. A lista das tarefas de manutenção limitada efetuada pelos proprietários-pilotos é mantida na parte-M, uma vez que o âmbito dessa manutenção se estende para além da aplicabilidade da nova parte ML (por exemplo: aeronaves de asa rotativa com MTOM acima de 1 200 kg ou certificadas para mais de quatro ocupantes não se enquadram no âmbito da Parte-ML).

# Avaliação do Impacto Regulamentar

## Quadro resumo do Anexo Vc proposto (Parte CAMO)

### Secção A – Requisitos para Organizações

CAMO.001 – Generalidades

#### Requisitos Gerais

CAMO.A.005 Âmbito de aplicação

CAMO.A.105 Autoridade competente

CAMO.A.115 Requerimento

M.A.702

CAMO.A.120 Meios de conformidade aceitáveis

CAMO.A.125 Termos de aprovação e prerrogativas

M.A.703; M.A.711

CAMO.A.130 Alterações introduzidas à organização

M.A.713

CAMO.A.135 Validade contínua do título de certificação

M.A.715

CAMO.A.140 Acesso

CAMO.A.150 Constatações

M.A.716

CAMO.A.155 Resposta imediata a um problema de Segurança

CAMO.A.160 Comunicação de ocorrências

(M.A.202)

# Avaliação do Impacto Regulamentar

## Secção A – Requisitos para Organizações

### **Gestão**

CAMO.A.200 Sistema de Gestão

M.A.712

CAMO.A.202 Sistema interno de reporte de Segurança

CAMO.A.205 Contratação e Subcontratação

CAMO.A.215 Instalações

M.A.705

CAMO.A.220 Arquivamento de registos

M.A.714

### **CAMO Requisitos Específicos**

CAMO.A.300 Manual de gestão da continuidade da aeronavegabilidade

M.A.704

CAMO.A.305 Requisitos em matéria de pessoal

M.A.706

CAMO.A.310 Pessoal de avaliação da aeronavegabilidade

M.A.707

CAMO.A.315 Gestão da continuidade da aeronavegabilidade

M.A.708

CAMO.A.320 Avaliação da aeronavegabilidade

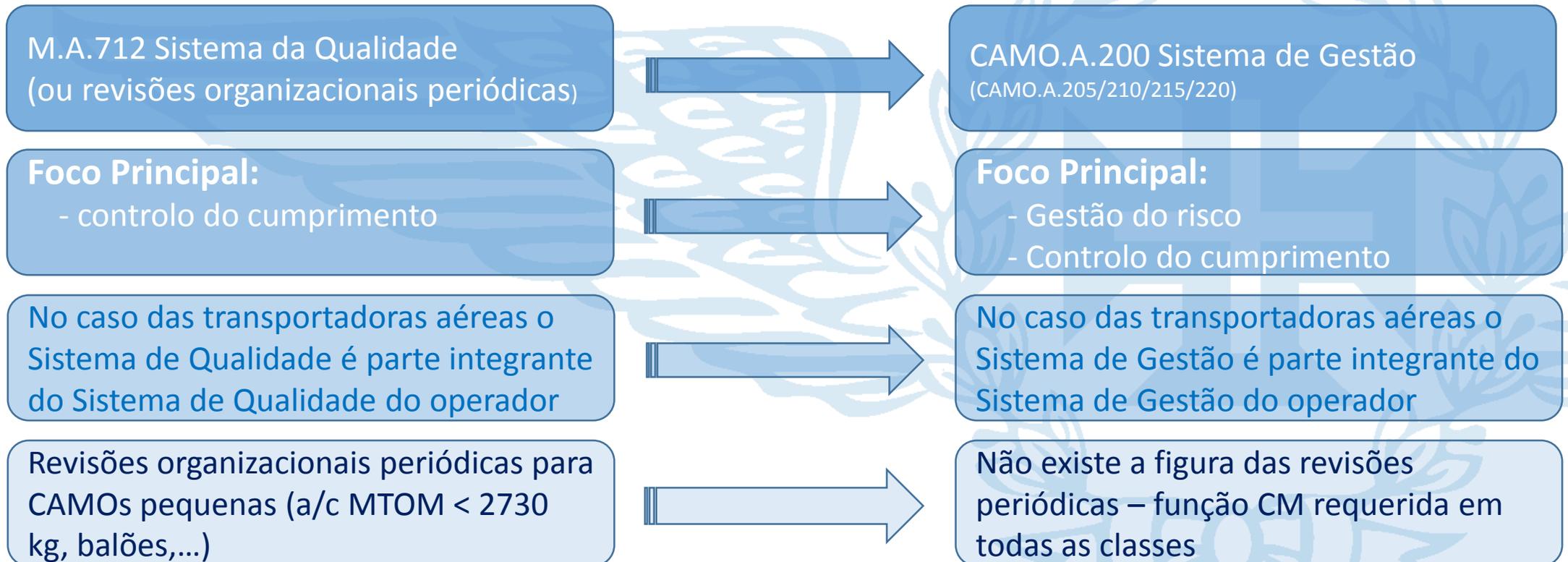
M.A.710

CAMO.A.325 Informação de continuidade da aeronavegabilidade

M.A.709

# Avaliação do Impacto Regulamentar

## Dos Sistemas de Qualidade para os Sistemas de Gestão



# Áreas típicas de risco para CAMOs



Fatores que afetam desempenho – falhas ao nível das funções de gestão da aeronavegabilidade



Interface Pessoa / Sistema – uso específico de TIs na gestão da aeronavegabilidade



Interfaces Organizacionais – necessidade de gerir riscos associados com a comunicação organizacional (inter e intra) e integração de sistemas de gestão de comunicação do erro e da ocorrência



Ambiente de trabalho na Gestão da Aeronavegabilidade



Cultura Organizacional – CAMOs que colocam níveis de pressão inadequados na sua própria manutenção ou em prestadores de serviços contratados, aumentando assim a probabilidade de ocorrência de erros

# Parte-CAMO e SMS



Sistema de identificação de perigos potenciais como processo documentado



Processos de avaliação de riscos de segurança, análise, incluindo investigação de incidentes, mitigação do risco e ações de seguimento



Implementação de um sistema interno de report de ocorrências com impacto na segurança operacional



Estabelecimento de um plano de ação incluindo a criação de um “Safety Review Board” composto pelo titular do Doc.4 para a GCA, o gestor da segurança operacional e o administrador responsável.



Monitorização do desempenho da segurança operacional para assegurar que os objetivos de segurança são atingidos.



Autoridade Nacional da Aviação Civil  
Portuguese Civil Aviation Authority

# Parte-CAMO e SMS



Plano de resposta a situações de emergência



Sistemas de planeamento de disponibilidade de pessoal



Processos para gestão do risco em situações de mudança organizacional



Formação em segurança operacional, incluindo FH e promoção da segurança (não se trata de sobrecarregar os procedimentos já existentes com requisitos adicionais prescritivos – considerar utilização de recursos já existentes)



Registos do “Sistema de Gestão”



Autoridade Nacional da Aviação Civil  
Portuguese Civil Aviation Authority

# Parte-CAMO e SMS



A Parte-CAMO só será obrigatória para organizações que giram a continuidade da aeronavegabilidade de:

- Aeronaves utilizadas por transportadoras aéreas licenciadas, e/ou
- Aeronaves complexas (CMPA, except for twin-turboprops < 5700 kg MTOM)

O SMS será abordado como parte integrante dos requisitos organizacionais da nova Parte-CAMO e respetivos AMCs/GMs – série CAMO.A.200

Requisitos organizacionais para as Parte-CAMO:

- Construídas com base nos atuais sistemas de qualidade
- Irão cobrir a totalidade dos elementos do “SMS Framework” do Anexo 19 da ICAO
- Deverão ser compatíveis com sistemas de gestão já existentes (e.g., ISO 9001/EN 9100, IOSA)
- Encorajam a gestão integrada (i.e., alinhamento com as Partes ORA/ORO)
- Proporcionam flexibilidade e proporcionalidade (detalhes nos AMCs)

# SMS e as CAMOs

**Aspetos gerais da Opinião n.º 06/2016 da EASA  
relativamente à Parte-CAMO**