

1. APRESENTAÇÃO

1.1. A presente Justificativa expõe as razões que motivaram a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a revisão "F" da Instrução Suplementar nº 145-001 intitulada "Certificação de organizações de manutenção domésticas", conforme competências atribuídas pelo art. 34 do Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. O Relatório de AIR nº 3/2021/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (5582133) avaliou os problemas regulatórios tratados no âmbito da Ação nº 05.02 do Programa Voo Simples. Conforme apresentado no relatório, está sendo proposto que as Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico (OMA) possam autoincluir artigos como modelos de aeronave, motor e hélice em suas Especificações Operativas (EO), em níveis progressivos, conforme critérios estabelecidos. Atualmente, a autoinclusão é permitida apenas para componentes aeronáuticos na Lista de Capacidade (LC).

2.2. Para a implementação dessa abordagem, foram propostas alterações ao RBAC nº 145 para as seções 145.59, 145.61-I, 145.209 e 145.215. A proposta de emenda ao RBAC nº 145 foi submetida a Consulta Pública.

2.3. Adicionalmente às alterações ao RBAC nº 145, está sendo proposta alteração à Instrução Suplementar nº 145-001. A IS contém procedimentos e orientações àqueles que desejam certificar uma OMA localizada em território nacional de acordo com os requisitos do RBAC nº 145, bem como apresenta instruções para que uma OMA já certificada possa alterar a sua aprovação. A expansão de capacidade de manutenção é feita por meio de inclusão de novos modelos ou serviços em suas Especificações Operativas ou em sua Lista de Capacidade, conforme aplicável.

2.4. Para a implementação do processo de autoinclusão, estão sendo propostos dois novos apêndices na IS nº 145-001: Apêndices D e E.

2.5. Na autoinclusão ocorre uma maior alocação de responsabilidade na OMA, o que requer, em contrapartida, que ela atinja maiores níveis de maturidade organizacional, com um melhor controle sobre os seus processos e com implementação de procedimentos robustos de autoavaliação. Alinhado a esse conceito, os Apêndices D e E propostos estabelecem critérios que direcionem a OMA a um maior nível de amadurecimento organizacional.

2.6. Uma vez que a autoinclusão se mostra uma nova abordagem em comparação ao que é praticado atualmente, principalmente quanto a expansões de capacidade no que concerne a modelos de aeronave, motor e hélice, a Superintendência entende ser relevante submeter a proposta de revisão "F" da IS nº 145-001 à apreciação do público por meio da presente Consulta Setorial. Em especial, as contribuições possibilitarão que a ANAC verifique junto ao público a adequabilidade dos níveis de autoinclusão propostos e dos respectivos critérios para a sua concessão.

2.7. Apêndice D

2.8. O Apêndice D detalhará os "Procedimentos para Autoinclusão de Artigos em LC ou em EO" para execução de manutenção em artigos pertencentes às categorias Célula, Motor, Hélice, Acessório, Rádio ou Instrumento, sem a necessidade de análise e aceitação prévia por parte da ANAC.

2.9. A autoinclusão estará limitada a artigos que se enquadrem nas categorias e classes que constem no Certificado de Organização de Manutenção (COM) da OMA. Inclusões de novas categorias e/ou classes no certificado da OMA permanecem necessitando de avaliação e aprovação prévia da ANAC, seguindo processo utilizado atualmente.

2.10. A autoinclusão não foi proposta para a categoria de Serviços Especializados, considerando que há particularidades para esses tipos de serviços.

- 2.11. O Apêndice D apresenta conceitos básicos sobre o processo de autoavaliação e autoinclusão, bem como critérios mínimos de elegibilidade da OMA para ser autorizada a realizar a autoinclusão, tanto para autoinclusões em EO como em LC.
- 2.12. A IS passa a estabelecer, neste Apêndice, que a autorização para autoinclusão deve constar nas Especificações Operativas da OMA.
- 2.13. As seções D.2 e D.3 apresentam critérios específicos para a obtenção de autorização para autoinclusão em Lista de Capacidade ou em Especificações Operativas.
- 2.14. A seção D.2 do Apêndice D detalha como obter uma autorização da ANAC para autoinclusão de componentes em Lista de Capacidade (LC). As instruções estão, de maneira geral, alinhadas ao que já se pratica atualmente, com acréscimos de alguns critérios que foram incluídos para a elegibilidade.
- 2.15. A seção D.3 do Apêndice D instrui quanto à obtenção de uma autorização da ANAC para autoinclusão de modelos de aeronave, motor e hélice em Especificações Operativas. O conceito proposto na IS contempla 3 níveis de autoinclusão para as categorias de célula e motor, e 2 níveis para a categoria de hélice, em uma abordagem crescente em termos de complexidade e, conseqüentemente, de risco. Quanto maior o nível de autoinclusão, maiores também serão as exigências em termos de critérios a serem cumpridos pela OMA.
- 2.16. As solicitações para obtenção de autorização para autoinclusão serão feitas por meio de formulários designados provisoriamente como F-143-EO e F-143-LC, e que deverão ter sua numeração definida na aprovação final da IS. Tais formulários orientarão sobre a documentação a ser encaminhada para a ANAC. Nesse sentido, como haverá alteração da EO para inclusão da autorização, será requerido o pagamento de TFAC código 24 (valor C1).
- 2.17. Os níveis de autoinclusão estão detalhados na seção D.4 do Apêndice D.
- 2.18. **Nível 1**
- 2.19. O Nível 1 de autoinclusão permitirá que a OMA realize serviços em modelos de aeronave e motor considerando artigos e/ou serviços de menor complexidade ou ainda o tipo de operação em que o artigo é utilizado.
- 2.20. Esse nível permitirá, por exemplo, que OMAs possam fazer atendimentos de manutenção básicos (até o nível de manutenção preventiva ou inspeções de até 50 FH) em aeronave e motor, sem necessitar que o fabricante e modelo sejam inseridos na EO.
- 2.21. Para a categoria célula, esse nível está limitado a aviões e helicópteros de menor porte, conforme a certificação de tipo dessas aeronaves. Foi também limitada a operações privadas sob o RBAC nº 91, Serviços Aéreos Especializados, aeronaves operadas por aeroclubes ou administração pública.
- 2.22. Para a categoria motor, limitou-se a motores convencionais (pistão), turboélice ou turboeixo.
- 2.23. Para ambas as categorias, as autoinclusões ficam limitadas a artigos com as mesmas características que estejam contempladas na EO.
- 2.24. Para a obtenção de autorização de autoinclusão em nível 1, a OMA deve atender os critérios básicos de elegibilidade.
- 2.25. Uma vez incluída a autorização para execução de autoinclusão em nível 1 nas EO da organização, o uso dessa prerrogativa requer que a OMA realize uma autoavaliação demonstrando possuir os recursos requeridos, e retenha os registros correspondentes, antes da execução de cada serviço.
- 2.26. No nível 1 não haverá a emissão de nova EO em decorrência de autoinclusão de modelos ou serviços pela OMA, a menos que de outra forma definido pela ANAC.
- 2.27. As características do Nível 1 estão sumarizadas na Tabela D.4.1 do Apêndice D.

2.28. Nível 2

2.29. O Nível 2 permitirá que a OMA autoinclua modelos de aeronave, motor e hélice. Permitirá ainda uma gama maior possibilidades em comparação ao Nível 1 para célula e motor.

2.30. Esse nível incluirá hélices que serão instaladas em aviões não certificados na categoria Transporte.

2.31. Para a obtenção de autorização de autoinclusão em nível 2, além de atendidos os critérios de elegibilidade, a OMA deve possuir SGSO implantado e tendo atingido o estágio "Operacional" da escala PAOE (Presente, Adequado, Operacional, Efetivo), a partir de autoavaliação conduzida pela organização conforme método aceitável estabelecido pela ANAC. A agência publicará orientações sobre a execução de autoavaliação para o estágio de maturidade do SGSO.

2.32. As características do Nível 2 estão sumarizadas na Tabela D.4.2 do Apêndice D.

2.33. Nível 3

2.34. O Nível 3 de autoinclusão permite que a OMA autoinclua modelos de aeronave, motor e hélice, considerando artigos e/ou serviços em um maior nível de risco em comparação aos níveis anteriores.

2.35. Para a obtenção de autorização de autoinclusão em Nível 3, além de atendidos os critérios de elegibilidade, a OMA deve atender aos seguintes critérios:

- i. Possuir SGSO implantado e tendo atingido o estágio "Efetivo" da escala PAOE, a partir de autoavaliação conduzida pela OMA conforme método aceitável estabelecido pela ANAC;
- e
- ii. Possuir sistema de monitoramento implementado com auditoria interna independente, conforme detalhado no Apêndice E da IS.

2.36. As características do Nível 3 estão sumarizadas na Tabela D.4.3 do Apêndice D.

2.37. No âmbito dos Níveis 2 e 3, após estar autorizada em EO para tais níveis, a OMA deverá executar seus procedimentos de autoavaliação antes de autoincluir um determinado modelo, devendo protocolar na ANAC os documentos que deram suporte ao processo. Após o protocolo, a OMA já estará autorizada a realizar a manutenção no modelo de artigo pretendido. No âmbito dos níveis 2 e 3, a ANAC emitirá nova EO com o novo modelo incluído.

2.38. A seção D.5 do Apêndice D apresenta as medidas administrativas previstas pela ANAC que poderão ser aplicadas a OMAs em caso de utilização inadequada da autorização para autoinclusão. Foram previstas situações de suspensão ou cancelamento da autorização quando a ANAC constatar perda de capacidade de execução dos procedimentos de autoavaliação e autoinclusão, bem como deficiências no sistema de controle de qualidade da OMA ou identificadas no processo de monitoramento com auditoria interna independente (quando este for aplicável). Situações como ausência de Responsável Técnico (RT) cadastrado, dentre outras circunstâncias previstas na seção, também ensejarão medidas administrativas afetas à autorização para a autoinclusão.

2.39. Apêndice E

2.40. O Apêndice E detalha um "Sistema de monitoramento com auditoria interna independente". O sistema será um dos critérios que deverá ser cumprido pela OMA que pretenda atingir o Nível 3 de autoinclusão seja para aeronave, motor ou hélice, que é o nível de maior risco e, portanto, o mais exigente.

2.41. O Apêndice E foi desenvolvido tendo por referência conceitos gerais presentes nos *Acceptable Means of Compliance* "AMC 145.A.65(c)(1)" e "AMC 145.A.65(c)(2)" da EASA, tendo sido implementadas várias adaptações ao sistema de auditoria interna independente para melhor adequação à

realidade das OMAs brasileiras e ao objetivo que se propõe no contexto dos processos de autoinclusão nível 3.

2.42. O Apêndice E reforça a integração do sistema de monitoramento ao sistema SGSO implementado pela OMA.

2.43. **Outras alterações na IS**

2.44. Foram propostas também alterações na seção 5.11.3 relativa a "Alteração em EO e LC", com uma junção e simplificação das instruções gerais para alteração dos citados documentos. Propõe-se também a exclusão das seções 5.11.4, 5.11.5 e 5.11.6 que versam sobre "Inclusão de Serviços", "Alteração da LC", e "Inclusão de Artigos", respectivamente, eliminando-se instruções consideradas desnecessárias ou redundantes, uma vez que os procedimentos de alteração em EO e LC estarão concentrados na seção 5.11.3 da IS.

2.45. Foram ainda propostas alterações nas seções 4.1 e 4.3 para alinhamento com a presente proposta, com inclusão ou ajustes na seção de "Definições" da IS.

2.46. Eventuais desatualizações da IS em vigor não foram tratadas na presente proposta. As modificações apresentadas são afetas apenas ao escopo da Ação 5.02 do Programa Voo Simples, para facilitar a avaliação da proposta pelo público. É previsto, na aprovação final da instrução suplementar, a incorporação das atualizações e correções necessárias.

2.47. **Disposições transitórias e finais**

2.48. As autorizações para execução de autoinclusão que já estejam registradas nas Especificações Operativas de Organizações de Manutenção até a entrada em vigor da IS permanecerão válidas, devendo tais organizações estar aderentes ao Apêndice D desta Instrução Suplementar para fazer uso da autorização.

2.49. Após a data de vigência da IS, novas solicitações de autorização para execução de autoinclusão deverão ser encaminhadas à ANAC seguindo as diretrizes e instruções presentes no documento.

3. **CONSULTA SETORIAL**

3.1. A quem possa interessar está aberto o convite para participar deste processo de consulta setorial, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta consulta setorial serão bem-vindos.

3.2. Os interessados devem enviar os comentários por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas-em-andamento>

3.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta consulta pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final da IS poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, considerando a relevância dos comentários recebidos, será realizada uma nova consulta setorial.

3.4. Os comentários referentes a esta consulta pública devem ser enviados no prazo de **45 dias** corridos da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

4. **CONTATO**

4.1. Para informações adicionais a respeito desta consulta setorial favor contatar:
Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Padrões Operacionais – SPO
Gerência de Normas Operacionais e Suporte – GNOS
Gerência Técnica de Normas Operacionais – GTNO

Setor Comercial Sul - Quadra 09 - Lote C - 3º andar - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A

CEP 70.308-200 Brasília/DF – Brasil

Tel.: (61) 3314-4846

e-mail: gtno.spo@anac.gov.br



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Lima Carneiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/11/2022, às 12:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7872073** e o código CRC **29BE3027**.