

INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS

~~IS N°~~ IS n° 145-001

Revisão ~~EF~~

Aprovado por: Portaria n° ~~1.515xxx~~/SAR/SPO, de ~~9~~ dd de ~~junho~~ mês de ~~2020~~2023.

Assunto: Certificação de organizações de manutenção domésticas.

Origem:

~~SAR/GCVC~~Wenderson
SoaresSPO

1 OBJETIVO

1.1 Fornecer procedimentos e orientações àqueles que desejam certificar, junto à ANAC, uma organização de manutenção de produto aeronáutico localizada em território nacional, para prestar serviços de manutenção, manutenção preventiva e alterações, de acordo com os requisitos do RBAC n° 145.

2 REVOGAÇÃO

2.1 Esta IS revoga e substitui a IS n° 145-001 revisão ~~DE~~.

3 FUNDAMENTOS

3.1 O art. 70 da Lei n° 7.565 – Código Brasileiro de Aeronáutica, de 19 de dezembro de 1986, estabelece que a autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

3.2 O inciso XVII do art. 8º da Lei n° 11.182, de 27 de setembro de 2005, estabelece que compete à ANAC proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil.

3.3 O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) n° 145 contém os requisitos para a obtenção de um certificado de organização de manutenção de produto aeronáutico.

3.4 A Resolução n° 30, de 21 de maio de 2008, em seu artigo 14, estabelece que a ANAC pode emitir IS para esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito existente em regulamento. Com isso, o administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC, poderá adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS ou apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da ANAC.

4 DEFINIÇÕES

- 4.1** Autoinclusão: é um processo em que a organização de manutenção – OM, previamente autorizada pela ANAC em suas Especificações Operativas, realiza uma autoavaliação de sua capacidade frente aos requisitos regulamentares presentes no RBAC nº 145 para executar manutenção em determinado artigo pertencente às categorias Célula, Motor, Hélice, Acessório, Rádio ou Instrumento sem a necessidade de análise e aceitação prévia por parte da ANAC.
- 4.2** **Certificado de organização de manutenção – COM**: documento emitido com base no art. 70 do CBAer e no parágrafo 145.53(a) do RBAC nº 145, que concede à organização de manutenção – OM a prerrogativa legal para prestar serviços de manutenção, manutenção preventiva e alterações em produtos aeronáuticos.
- ~~**4.3**~~ **Declaração de conformidade**: lista que vincula todos os requisitos dos RBAC nº 43, RBAC nº 145 e RBAC nº 120 e disposições das IS aplicáveis, em cada uma de suas seções, itens e parágrafos, a uma breve descrição de como a OM irá cumpri-los ou a uma referência específica da Seção/Item do Manual aplicável (Manual da Organização de Manutenção – MOM, Manual de Controle da Qualidade – MCQ, do Manual do Programa de Treinamento – MPT, Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional – MGSO), onde consta tal informação. A lista deve ser assinada pelo gestor responsável da OM. A preparação da declaração de conformidade beneficia o solicitante por assegurar que todos os requisitos aplicáveis foram apropriadamente tratados durante o processo de certificação (*ver Formulário F-900-70*). Este documento deve ser mantido atualizado pela OM.
- 4.3
- ~~**4.4**~~ **Especificação Operativa – EO**: documento vinculado ao certificado de organização de manutenção de produto aeronáutico, contendo os tipos e as limitações dos serviços que a organização de manutenção - OM está autorizada a executar. Uma EO específica, portanto, os produtos aeronáuticos nos quais o detentor do certificado está autorizado a realizar serviços de manutenção, manutenção preventiva e alterações, bem como apresenta as limitações desses serviços, conforme aplicável. Uma EO pode conter, ainda, autorizações adicionais emitidas em favor da OM.
- 4.4
- ~~**4.5**~~ **Gestor Responsável – GR**: pessoa única e identificável que, na estrutura da organização de manutenção, tem o poder legal ou hierárquico de autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução das operações pretendidas, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional. A indicação do Gestor Responsável deve estar em conformidade com os atos constitutivos da organização. Significa também a pessoa designada pela organização de manutenção e aceita pela ANAC que estabelece e assegura a promoção da política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos, assegura que o pessoal da organização cumpra os RBAC e assegura que todas as operações sejam conduzidas sob este regulamento, assumindo a responsabilidade primária (*accountability*) pela organização de manutenção.
- 4.5
- ~~**4.6**~~ **Lista de Capacidade – LC**: documento da organização de manutenção que, em adição as Especificações Operativas, relaciona os artigos em que a OM pode executar manutenção, manutenção preventiva ou alterações.

4.6

~~4.7~~ **Manual de Organização de Manutenção – MOM:** manual que descreve os procedimentos de operação da OM. (Ver IS 145-009).

4.7

4.8 Manual de Controle de Qualidade – MCQ: manual que descreve os procedimentos de controle da qualidade da OM. (Ver IS 145-009).

4.9 Manutenção de base

4.9.1 A manutenção de base é entendida como uma execução de manutenção, manutenção preventiva e alterações, e aprovação para o retorno ao serviço após:

- a) inspeção igual ou acima de 100 horas, para aeronaves classificadas com “pequena aeronave”, onde se entende por inspeção de 100 horas, a inspeção de maior complexidade ou maior volume de trabalho;
- b) inspeções periódicas de manutenção do tipo C e D e grupos de tarefas de manutenção de frequência igual ou superior a 3000 horas ou 3000 ciclos ou 12 meses, para aeronaves classificadas como “grande aeronave”:
 - I - onde tais inspeções encontram-se tipicamente previstas nos programas de manutenção recomendadas pelos fabricantes das aeronaves ou no Programa de Manutenção de Aeronave - PMA aprovado pela ANAC para um operador;
 - II - incluindo, ainda, toda a manutenção decorrente das inspeções acima citadas de complexidade semelhante a estas, onde as necessidades de treinamento e qualificação de pessoal, ferramental, equipamentos, facilidades e documentação técnica sejam as mesmas, desde que estas manutenções corretivas estejam previstas e definidas em procedimentos detalhados, estabelecidos no MOM da OM.

4.10 Manutenção de linha

4.10.1 A manutenção de linha é entendida como:

- a) uma inspeção programada que contém serviço e/ou inspeções que não requerem treinamento especial, equipamento especial (não confundir com ferramenta especial), recursos especiais ou instalações especiais (inclui *checks* progressivos, desde que todas as tarefas desses *checks* possam ser executadas seguramente no local pretendido); e
- b) uma tarefa que pode incluir:
 - I - pesquisa de panes;
 - II - correção de discrepâncias;

- III - troca de componentes, o que pode incluir troca de motores e hélices, e teste de rampa;
- IV - manutenção programada e/ou checks, incluindo inspeções visuais que irão detectar condições insatisfatórias/discrepâncias óbvias, desde que não seja necessária uma inspeção detalhada. Pode incluir itens da estrutura interna, sistemas e grupo motopropulsor que são visíveis através de painéis de acesso rápido; e
- V - pequenos reparos ou alterações que não requeiram extensas desmontagens e possam ser cumpridas por práticas simples.
- 4.11 Produto aeronáutico:** pode ser uma aeronave, um motor ou uma hélice, assim como componentes e partes dos mesmos. A definição de produto aeronáutico inclui, ainda, qualquer instrumento, mecanismo, peça, aparelho, pertence, acessório e equipamento de comunicação, desde que sejam usados ou que se pretenda usar na operação e no controle de uma aeronave em voo, que sejam instalados ou fixados à aeronave e que não sejam parte de uma aeronave, um motor ou uma hélice. Inclui, finalmente, materiais e processos usados na fabricação de todos os itens acima. No ambiente da manutenção, é equivalente ao termo “artigo aeronáutico”.
- 4.12 Programa de Treinamento – PT:** programa que descreve os procedimentos de treinamento da OM (*ver IS 145-010*).
- 4.13 Registro primário de manutenção:** de acordo com a seção 43.9 do RBAC nº 43, os registros de manutenção de um produto aeronáutico devem conter a descrição dos serviços executados (ou referência a dados aceitáveis pela autoridade competente). Desta forma, constituem registros primários de manutenção aqueles que apresentam a descrição do serviço realizado, como por exemplo, Cadernetas de célula, motores e hélices, Ordens de Serviços, Fichas de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade – FCDA, Formulários ANAC F-400-04 e F-100-01.
- 4.14 Registro secundário de manutenção:** de acordo com as seções 91.417 do RBHA nº 91 e 135.439 e 121.380 dos RBAC nº 135 e nº 121 respectivamente, os registros de manutenção de um produto aeronáutico devem conter a situação corrente das partes com tempo de vida limitado, tempo desde a última revisão geral de cada item instalado em aeronave sujeito a revisão, identificação da presente situação de inspeções da aeronave e a situação corrente das Diretrizes de Aeronavegabilidade – DA aplicáveis e, se a Diretriz de Aeronavegabilidade envolver ações periódicas, o tempo e a data da próxima ação requerida. Desta forma, constituem registros secundários de manutenção aqueles que apresentem tais informações, como por exemplo, uma ficha de situação de componentes controlados instalados em uma aeronave ou uma ficha de situação de cumprimento de Diretrizes de Aeronavegabilidade.
- 4.15 Requerente:** uma pessoa, ao aplicar um processo de certificação junto à ANAC, é denominada “requerente”.
- 4.16 Responsável Técnico em uma OM – RT:** pessoa com registro no respectivo conselho de fiscalização da profissão que assume responsabilidade técnica por serviços realizados por uma pessoa jurídica, conforme previsto pelos Conselhos e, para efeitos do RBAC nº 145, está em conformidade com os requisitos adicionais estabelecidos no Apêndice A-I do RBAC nº 145.

4.17 Revisão geral: serviço realizado em uma aeronave ou uma célula, motor, hélice, acessório, componente ou parte de uma aeronave, desde que o artigo tenha sido:

- a) desmontado, limpo, inspecionado, reparado como necessário e remontado usando métodos, técnicas e práticas aceitáveis pela ANAC; e
- b) testado de acordo com dados técnicos aprovados ou de acordo com dados técnicos aceitáveis pela ANAC, que tenham sido desenvolvidos e documentados por detentor de certificado de tipo, certificado suplementar de tipo ou atestado de produto aeronáutico aprovado.

5 DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

5.1 Fases de um processo de certificação inicial

5.1.1 O processo de certificação inicial de um requerente à OM consta de 05 (cinco) fases, sendo elas:

- a) FASE 1 – Contato Inicial;
- b) FASE 2 – Reunião inicial/abertura do processo;
- c) FASE 3 – Análise de documentação;
- d) FASE 4 – Demonstrações e auditorias; e
- e) FASE 5 – Certificação.

5.2 FASE 1 – Contato Inicial

5.2.1 O requerente deve, inicialmente, fazer um contato com a Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR, através da Gerência Técnica de Aeronavegabilidade – GTAR mais próxima. Nesta fase podem ser dirimidas dúvidas e indicadas as referências básicas (regulamentares, normas técnicas) pertinentes para a abertura do processo de certificação. Também é informada qual unidade regional da ANAC irá acompanhar o processo de certificação e que, posteriormente, será responsável pela vigilância da OM. A pessoa interessada em explorar serviços de manutenção, manutenção preventiva e alterações, segundo os requisitos do RBAC nº 145, deve agendar diretamente com a GTAR mais próxima da região onde será estabelecida a OM uma data para a reunião inicial/abertura do processo.

5.3 FASE 2 – Reunião Inicial/Abertura do Processo

5.3.1 Reunião inicial

5.3.1.1 A reunião inicial deve ser realizada na GTAR mais próxima da região onde se deseja estabelecer a OM. Essa reunião somente pode ocorrer com a presença das demais pessoas que são indicadas pelo requerente. Obrigatoriamente essas pessoas são: o Gestor Responsável – GR e Responsável Técnico – RT. Também podem comparecer os profissionais que ocupam altas funções administrativas na empresa (Presidente, Vice-Presidente, Diretor Técnico, etc.).

5.3.1.2 A reunião inicial visa:

- a) a apresentação do GR e o RT para a ANAC. Ambos devem estar envolvidos, desde o começo, com o processo de certificação;
- b) o fornecimento pela ANAC de todas as orientações e informações necessárias, o que inclui os regulamentos e as publicações de referência e como obtê-los;
- c) o estabelecimento de procedimentos alternativos a serem seguidos, caso haja necessidade de desvios dos procedimentos estabelecidos nesta IS;
- d) a previsão de entrega do documento de solicitação formal de abertura do processo de certificação, com seus anexos aplicáveis.

5.3.1.3 O GR e o RT devem estar preparados para discutir, durante a reunião inicial, todos os aspectos concernentes à certificação da OM e devem estar familiarizados com os RBAC e IS aplicáveis.

NOTA – O GR e o RT devem, já no momento da reunião inicial, apresentar a forma de vínculo com o requerente.

5.3.1.4 Caso sejam contratadas assessorias para a confecção dos manuais da OM, as pessoas dessas assessorias podem participar do processo somente como ouvintes. Entretanto, em nenhum momento, as pessoas dessas assessorias podem participar do processo de certificação. Após a emissão do Certificado, todos os contatos com a ANAC, solicitações e respostas, envolvendo assuntos constantes nos RBAC e IS aplicáveis, devem ser feitos diretamente pelo GR ou o RT, de acordo como um procedimento descrito nos manuais da OM.

5.3.2 Abertura do processo de certificação

5.3.2.1 A abertura do processo de certificação é feita a partir do momento em que é protocolado o documento de solicitação formal (*Formulário F-143-07*), acompanhado de todos os documentos, manuais ou informações requeridas e do comprovante de pagamento das taxas devidas.

5.3.2.2 O documento de solicitação formal deve conter:

- a) Um Manual da Organização de Manutenção (MOM), requerido pela seção 145.207 do RBAC nº 145 e um Manual de Controle da Qualidade (MCQ), requerido pela seção 145.211(c). Para o desenvolvimento de tais manuais, veja orientações contidas na IS 145-009;
- b) Declaração de Conformidade aos RBAC nº 43, RBAC nº 145 e RBAC nº 120 (*ver seção 4.2 desta IS e Formulário F-900-70*);
- c) Proposta de Certificado (*Formulário F-900-71*), apresentando as Categorias e as Classes dos produtos aeronáuticos nos quais o requerente pretende executar manutenção, manutenção preventiva e alterações. As Categorias e Classes constam da seção 145.59 do RBAC nº 145;
- d) Proposta de Especificações Operativas –EO (*ver Apêndice A e Formulário F-900-72*) apresentando as aeronaves, motores, hélices, rotores e/ou equipamentos nos

quais o requerente pretende executar manutenção, manutenção preventiva e alterações, bem como as limitações;

~~d) NOTA—A certificação fornecida pela ANAC é limitada aos modelos (Part Number—P/N) e, em alguns casos, números de série (serial number—S/N), que estão listados na EO ou LC.~~

e) Proposta de LC, se aplicável (*ver seção 5.6.3 desta IS*);

f) Estrutura organizacional da OM (organograma), que pode constar no MOM;

g) Os nomes e as qualificações dos profissionais (GR e do RT) requeridos pela seção 145.151 do RBAC nº 145. As qualificações desses profissionais devem atender ao estabelecido na seção 145.151 e no Apêndice A-I do RBAC nº 145. A comprovação da coerência das atribuições profissionais do RT com a atividade desempenhada pode ser feita por uma das seguintes formas:

- consulta feita pela ANAC junto ao respectivo conselho, baseada no CPF do RT; ou,

- apresentação de cópia atualizada do registro do RT, caso o tenha à mão;

- apresentação de declaração escrita e assinada pelo RT, nos termos do art. 3º, parágrafo único, do Decreto 9094/2017;

h) Relação nominal do pessoal técnico habilitado, incluindo o número do CPF de cada um;

i) Descrição das instalações e recursos da OM, que pode constar no MOM;

j)

k) Ato constitutivo da organização inscrito no respectivo registro, para pessoas jurídicas de direito privado, ou documento legal de criação da organização com seu respectivo regimento, para pessoas jurídicas de direito público. Como documentos aceitáveis, podem ser citados, dentre outros: contrato social em sua última atualização (para pessoa jurídica de direito privado) e lei de criação do órgão conjuntamente com o regimento da instituição (para pessoa jurídica de direito público);

NOTA – Para certificação inicial de base secundária de OM, o ato constitutivo deve contemplar a existência da filial sob certificação.

l) Declaração assinada pelo RT, em formato de listagem, relacionando as ferramentas, os equipamentos, os testes e bancadas necessários ao desempenho seguro das operações e responsabilidades da OM;

m) Declaração assinada pelo RT, em formato de listagem, relacionando os documentos técnicos (como manuais de manutenção, boletins de serviço, e outras publicações) necessários ao desempenho seguro das operações e responsabilidades da OM;

- n) Uma listagem das funções de manutenção a serem subcontratadas (empresas certificadas ou não), conforme estabelece a seção 145.217 do RBAC nº 145, incluindo, se disponível, nome, endereço, e número do certificado (se aplicável) de cada empresa a ser subcontratada (*ver parágrafo 145.51(a)(6) do RBAC nº 145*);
- o) Um programa de treinamento para aprovação da ANAC, requerido pela seção 145.163 do RBAC nº 145. Para o desenvolvimento deste programa, veja orientações contidas na IS 145-010;
- p) Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas (PPSP);
- q) Plano de Implementação do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO);
- r) Manual de Gerenciamento do SGSO (MGSO);
- s) Comprovante de recolhimento da TFAC aplicável (*ver Apêndice C - Tabela de correspondência de TFAC*);
- t) A data a partir da qual a OM pretende iniciar a prestação de seus serviços de manutenção, a qual não deve ser inferior a 90 (noventa) dias, a contar da data da abertura do processo; e
- u) Outras informações consideradas convenientes pelo requerente, além daquelas requeridas por esta IS.

5.3.2.3 A solicitação formal deve ser entregue à ANAC, no mínimo, 90 (noventa) dias antes da data do início pretendido das atividades, embora uma antecedência maior seja recomendada.

5.4 FASE 3 – Análise de Documentação

5.4.1 Após a entrega da solicitação formal de certificação, a ANAC faz uma avaliação completa dos documentos que a acompanham. Depois de efetuar a análise, ser for necessário, é encaminhada comunicação com um resumo das não conformidades encontradas.

5.4.2 O requerente que receber uma comunicação de não conformidades deve apresentar as ações corretivas necessárias, conforme as orientações constantes da comunicação, o mais breve possível. O requerente pode dirigir-se à ANAC para dirimir dúvidas.

5.4.3 Caso o requerente não apresente as ações corretivas, depois de decorridos 90 (noventa) dias a contar da data de comunicação de não conformidades, a menos que de outra forma determinado pela ANAC, tal fato é considerado razão suficiente para o cancelamento e o arquivamento do processo.

5.5 FASE 4 – Demonstração e Auditorias

5.5.1 A fase 4 tem início após ter sido concluído que os documentos entregues não possuem não conformidades, e necessariamente, após os manuais terem sido considerados satisfatórios por atender aos requisitos aplicáveis dos RBAC. Entretanto, os manuais somente são aceitos ao final do processo, após ter sido verificada a adequabilidade destes à realidade do requerente, por ocasião da auditoria técnica.

- 5.5.2 Durante a fase 4 é realizada auditoria para certificação inicial. O objetivo é verificar se o requerente está preparado para prestar seus serviços de manutenção, manutenção preventiva e alterações de acordo com os seus manuais, seguindo o estabelecido pelos RBAC. É verificado se todas as pessoas do requerente, envolvidas nas atividades de manutenção, manutenção preventiva ou alterações possuem conhecimento aplicável dos manuais do requerente, e se os procedimentos são seguidos. Durante a auditoria, a empresa deverá estar apta a demonstrar conformidade por meio de execução simulada, por amostragem, dos serviços pretendidos, comprovando, tanto quanto possível, a aderência aos procedimentos previstos nos seus manuais, aos dados técnicos aprovados ou aceitáveis pela ANAC e aos respectivos requisitos legais.
- 5.5.3 O requerente deve solicitar a auditoria de certificação inicial à ANAC, declarando que está preparado para a fase de demonstração de requisitos. Cabe observar que o requerente somente deve solicitar a auditoria inicial após considerar que está, em relação ao requerido pelos RBAC, tecnicamente preparado para receber a equipe de auditores da ANAC.
- 5.5.4 Ao final da auditoria, se necessário, é entregue pela ANAC um resumo das não conformidades encontradas em relação aos requisitos dos RBAC aplicáveis e em relação aos procedimentos dos manuais, visando possibilitar ao requerente iniciar de imediato as ações corretivas necessárias.
- 5.5.5 Uma nova demonstração pode ser feita através de outra auditoria ou através de apresentação de documentação e de declarações, conforme orientado. Caso a ANAC julgue necessária a realização de nova auditoria, o requerente deve enviar à ANAC o comprovante de pagamento da TFAC devida.

5.6 FASE 5 – Certificação

5.6.1 **Emissão do Certificado**

- 5.6.1.1 Uma vez considerada satisfatória a auditoria de certificação inicial (incluindo as soluções corretivas decorrentes das não conformidades encontradas), é emitido o Certificado de OM, conforme Formulário F-900-71.
- 5.6.1.2 O Certificado contém o endereço, local da auditoria de certificação inicial, conforme o item 5.5.2 desta IS.
- 5.6.1.3 O privilégio de executar serviços de manutenção em outra localidade é concedido em caráter excepcional e temporário, de acordo com o requerido pelo parágrafo 145.203(a) do RBAC nº 145 e seguindo os procedimentos descritos nos manuais da OM.
- 5.6.1.4 O privilégio de executar serviços de manutenção em outra localidade de forma recorrente é concedido de acordo com o requerido pela seção 145.203(b) do RBAC nº 145 e seguindo os procedimentos descritos nos manuais da OM.
- 5.6.1.5 Quando se tratar de OM que possuem várias bases de manutenção, ou caso seja necessário estabelecer uma base permanente em outro local, o requerente deve solicitar a certificação de cada base seguindo os requisitos aplicáveis do RBAC nº 145, e de acordo com esta IS.

5.6.2 **Emissão das Especificações Operativas**

5.6.2.1 Juntamente com o Certificado da OM, é emitida sua Especificação Operativa, seguindo as orientações do Apêndice A desta IS e o modelo do Formulário F-900-72. As unidades regionais da ANAC farão apenas as adaptações necessárias.

5.6.2.2 Deve ser apresentado na Especificação Operativa as aeronaves, motores, e hélices discriminando os seus fabricantes, modelos e limitações. Na Categoria Serviço especializado, o tipo de serviço realizado de acordo com a norma ou procedimento aceito pela ANAC nos manuais da OM. [Outras autorizações emitidas pela ANAC em favor da OM também poderão constar na Especificação Operativa.](#)

5.6.2.3 A Especificação Operativa deve ser apresentada em cópia eletrônica.

5.6.2.4 A partir da entrega do Certificado, a OM passa a ser responsável pelo correto e contínuo cumprimento das autorizações, limitações, e instruções específicas contidas na Especificação Operativa.

5.6.3 Lista de Capacidade

5.6.3.1 O objetivo da Lista de Capacidade é discriminar os artigos aeronáuticos para os quais a OM está certificada a fornecer manutenção, manutenção preventiva e alterações. Em alguns casos, a quantidade de PN de artigos é elevada, impossibilitando sua discriminação em uma ou duas folhas de Especificações Operativas que é emitida junto com o certificado da OM. A LC é um documento emitido e mantido pela OM, submetido para aceitação da ANAC, a menos que a OM possua procedimentos de autoinclusão aceitos.

5.6.3.2 Podem constar da LC componentes/equipamentos mecânicos/elétricos/eletrônicos, instrumentos e acessórios.

5.6.3.3 A LC deve ser mantida atualizada (*ver seção 5.10.4 desta IS*).

5.6.3.4 A LC deve possuir controle de revisões e de páginas efetivas.

5.6.3.5 A LC pode ser apresentada em cópia eletrônica.

5.6.3.6 Cada LC deve conter os seguintes campos:

- a) NÚMERO DE PARTE: Número de parte do artigo (P/N);
- b) DESCRIÇÃO: Nomenclatura artigo;
- c) MODELO: Descrever o modelo (quando aplicável);
- d) FABRICANTE: Nome do detentor do projeto de tipo ou fabricante do artigo; e
- e) NÍVEL DE MANUTENÇÃO: Tipo de manutenção realizado (revisão geral, testes) ou limitação máxima do nível de manutenção.

5.7 Prerrogativas do detentor de um Certificado

5.7.1 Prerrogativas Gerais

5.7.1.1 Uma OM certificada segundo o RBAC nº 145 pode:

- a) manter, modificar e alterar uma aeronave, motor, hélice, rotor, instrumento, equipamento de rádio navegação/comunicação, acessórios ou partes dos mesmos;

NOTA – Uma OM tem a prerrogativa de executar todos os serviços listados em suas Especificações Operativas. A OM poderá subcontratar funções de manutenção, conforme aceito pela ANAC, devendo para esse fim estabelecer procedimentos específicos em seus manuais.

- f) aprovar para retorno ao serviço qualquer artigo para o qual foi certificada após o mesmo ter sido submetido à manutenção, manutenção preventiva, ou alteração;
- g) no caso de uma OM certificada no Categoria Célula, executar inspeção de 100 horas, atestar Inspeção Anual de Manutenção (IAM) ou executar inspeção progressiva e aprovar o retorno ao serviço dos tipos de aeronave para os quais foi certificada; e
- h) manter ou alterar, em outra localidade, em caráter excepcional e temporário, ou recorrente qualquer artigo para o qual tenha sido certificada desde que o trabalho seja executado da mesma maneira que seria executado na sede da OM e que todo pessoal necessário, equipamento, materiais e informações técnicas sejam colocadas à disposição no local onde o trabalho será realizado e que os manuais da OM estabeleçam os procedimentos detalhados e aceitos.

5.7.2 Categoria Célula

5.7.2.1 Cada OM certificada na Categoria Célula possui a prerrogativa de executar as tarefas desde manutenção de linha (*on-wing*) da célula até manutenção de base (incluindo o nível de complexidade de serviço para revisão geral) da célula, e rotores (principal e de cauda) normalmente associadas a um pacote de tarefas referenciadas por letras (exemplos: *Check A, B, etc.*). Adicionalmente, podem executar serviços de manutenção até o nível de complexidade de linha (*on-wing*) em grupo motopropulsor – GMP (motor e/ou hélice, APU conforme aplicável), desde que possuam as ferramentas necessárias e pessoal detentor de licença em GMP. Tais tarefas são referentes aos programas de manutenção do GMP das aeronaves listadas em sua Especificação Operativa e dentro das limitações previstas nesta.

5.7.2.2 O Programa de Manutenção citado acima é o Programa de Manutenção recomendado pelo detentor do projeto de tipo da aeronave, ou outro aprovado pela ANAC para uma determinada aeronave e empresa operadora dessa aeronave. Tal Programa é elaborado com base no Programa de Manutenção recomendado pelo detentor do projeto de tipo da aeronave.

5.7.2.3 Para a realização das tarefas de manutenção de linha (*on-wing*) do grupo motopropulsor (motor e/ou hélice, conforme aplicável), previstas nos Programas de Manutenção de uma aeronave, a OM deve:

- a) possuir ou ter acesso aos Manuais de Manutenção do Motor e/ou Hélice (conforme aplicável), sempre que as instruções de aeronavegabilidade para a execução das tarefas de manutenção do Grupo Motopropulsor e/ou Hélice não estiverem descritas no Manual de Manutenção da Aeronave (*Aircraft Maintenance Manual - AMM*). Os referidos manuais devem estar atualizados de acordo com o último índice emitido pelos fabricantes do motor e/ou da hélice. A OM deve possuir autorização

para atualização, ou, se requerido, contrato com os respectivos fabricantes ou com entidade autorizada pelos fabricantes. (ver IS 145.109-001);

- b) possuir ou ter acesso aos equipamentos de apoio ao solo, ferramentas comuns, ferramentas especiais e ferramentas de teste e medição calibradas, aplicáveis, conforme estabelecidas pelos fabricantes; e
- c) possuir pessoal adequado, com vínculo contratual, com licença ANAC em CEL, treinado e qualificado na aeronave(s) relacionada(s) (adicionalmente, no grupo motopropulsor - motor e/ou hélice, conforme aplicável com pessoal com licença ANAC em GMP).

5.7.2.4 Requisitos de facilidades: o requerente a OM na Categoria Célula deve prover um hangar adequado para abrigar a aeronave de maior dimensão prevista no requerimento de certificação, se o serviço a ser realizado é de maior complexidade que manutenção de linha. Abrigar significa prover meios para que a aeronave seja adequadamente protegida dos elementos (vento, sol e chuva).

5.7.2.5 A certificação na Categoria Célula garante os seguintes tipos de serviço:

- a) de manutenção de Base;
- b) que requeiram o apoio completo da aeronave com o uso de macacos e/ou suportes;
- c) que requeiram equipamentos de teste sensíveis a fatores ambientais, a menos que a calibração do equipamento leve em consideração os fatores ambientais influentes;
- d) que envolvam a desmontagem de componentes que podem requerer lubrificação até a remontagem e que poderão afetar a aeronavegabilidade da aeronave se expostos a contaminações como poeira, água, areia etc.;
- e) que impliquem na abertura, por mais de 48 horas, de acessos e/ou painéis da aeronave, expondo ao ambiente elementos internos de sistemas e de estruturas que são sensíveis a fatores ambientais; ou
- f) de manutenção que o manual do detentor do projeto de tipo requeira a utilização de hangar.

5.7.3 Categoria Motor

5.7.3.1 Cada OM certificada na Categoria Motor possui a prerrogativa de executar as tarefas desde a manutenção de linha (*on-wing*) do motor, até a revisão geral de motores (inclui a remoção e instalação da hélice, mas, exclui-se revisão geral – *Overhaul* de hélice) referente às tarefas estabelecidas no Programa de Manutenção do Motor (ou do motor, instalado na aeronave) recomendado pelo detentor do projeto de tipo do motor, ou outro aprovado pela ANAC. Tais tarefas estão listadas em sua EO, e dentro das limitações previstas nesta.

NOTA 1 - Serviços de manutenção em Unidades Auxiliares de Potência (APU) então incluídos na Categoria Motor, Classe Turbina, se essa APU opera como fonte de propulsão. Caso contrário, a OM será classificada na Categoria Acessórios, classe acessórios mecânicos.

NOTA 2 - A remoção/instalação de motor em aeronave é uma atividade incluída na manutenção de linha. Para esta atividade a OM deverá possuir pessoal detentor de licença de célula e com qualificação na aeronave e possuir ou ter acesso aos manuais, ferramentas, além das instalações adequadas, conforme aplicável ao serviço pretendido.

5.7.3.2 Requisitos a serem demonstrados pela OM Categoria Motor:

- a) Possuir ou ter acesso ao Manual de Manutenção da Aeronave (*Aircraft Maintenance Manual – AMM*), ata referente ao motor, aplicável à aeronave em questão para tarefas de manutenção “on-wing”;
- b) Possuir ou ter acesso ao Manual de Manutenção do Motor (*Engine Maintenance & Overhaul Manual – EMM*) o qual deve estar atualizado de acordo com o último índice emitido pelo fabricante do motor (*ver IS 145.109-001*);
- c) Possuir ou ter acesso aos equipamentos de apoio ao solo, ferramentas comuns, ferramentas especiais e ferramentas de teste e medição calibradas, aplicáveis, conforme estabelecido pelo detentor do projeto de tipo do motor; e
- d) Possuir pessoal adequado, com vínculo contratual, com licença ANAC em GMP, treinado e qualificado no(s) motor(es) relacionados.

5.7.4 Categoria Hélices

5.7.4.1 Cada OM certificada na Categoria Hélices possui a prerrogativa de executar as tarefas desde a manutenção de linha (*on-wing*) até a revisão geral de hélices referente às tarefas estabelecidas pelo Programas de Manutenção recomendado pelo detentor do projeto de tipo da hélice ou outro aprovado pela ANAC. Tais tarefas são listadas em sua EO, e dentro das limitações previstas nesta.

5.7.4.2 Requisitos a serem demonstrados para OM Categoria Hélices:

- a) Possuir ou ter acesso ao Manual de Manutenção da Aeronave (*Aircraft Maintenance Manual – AMM*), capítulo referente a hélice, aplicável à aeronave em questão, para tarefas de manutenção “on-wing”;
- b) Possuir ou ter acesso ao Manual de Manutenção da Hélice (*Propeller Maintenance Manual – PMM*), o qual deve estar atualizado de acordo com o último índice emitido pelo fabricante da hélice (*ver IS 145.109-001*);
- c) Possuir ou ter acesso aos equipamentos de apoio ao solo, ferramentas comuns, ferramentas especiais e ferramentas de teste e medição calibradas, aplicáveis, conforme estabelecidas pelos fabricantes; e
- d) Possuir pessoal adequado, com vínculo contratual, com licença ANAC em GMP, treinado e qualificado na hélice(s) relacionada(s).

5.7.5 Categoria Rádio

5.7.5.1 Cada OM certificada na Categoria Rádio possui a prerrogativa de executar as tarefas de manutenção/revisão geral estabelecidas pelo fabricante de equipamentos de comunicação, de navegação e de radar, com base no Manual de Revisão Geral (*Component Maintenance & Overhaul Manual*) do respectivo fabricante. Tais tarefas são referentes aos programas de manutenção listados em sua EO, e dentro das limitações previstas nesta.

5.7.5.2 Pode inclusive, instalar e remover artigos da Categoria Rádio em aeronave e realizar os testes de funcionamento necessários, desde que atendidas as condições previstas no item 5.7.5.3.

NOTA – A instalação de artigos da Categoria Rádio pode incluir a instalação de itens como antenas, suportes e outros elementos que fazem parte do sistema completo a ser inserido na aeronave.

5.7.5.3 Requisito a serem demonstrados para OM Categoria Rádio:

- a) Possuir ou ter acesso ao Manual de Revisão Geral (*Component Maintenance & Overhaul Manual*) desses equipamentos o qual deve estar atualizado de acordo com o último índice emitido pelo fabricante desses equipamentos e possuir assinatura ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica, conforme previsto na IS 145.109-001. Para a instalação e remoção de artigos da Categoria Rádio em aeronave, possuir ou ter acesso aos manuais atualizados necessários que podem incluir Diagrama Elétrico e Manual de Manutenção da aeronave, instruções de instalação previstas na documentação do Certificado Suplementar de Tipo (CST), entre outros, conforme necessário para a execução da atividade;
- b) Possuir ou ter acesso aos equipamentos, bancadas testes e medição calibrada, ferramentas comuns e ferramentas especiais, aplicáveis, conforme estabelecidas pelos fabricantes. Para instalações e remoções de artigos da Categoria Rádio em aeronaves, possuir ou ter acesso às ferramentas necessárias para a execução desta atividade;
- c) Para manutenções internas nos artigos da Categoria Rádio, possuir pessoal adequado, com vínculo contratual, com licença ANAC em AVI, treinado e qualificado (com curso no equipamento que pretende manter). Para instalações e remoções de artigos da Categoria Rádio em aeronaves, possuir pessoal, com vínculo contratual, com licença ANAC em AVI ou CEL, com qualificação no modelo de artigo a ser instalado ou removido, e estar adequadamente qualificado para realizar a instalação ou remoção na aeronave;

NOTA – A OM deve contemplar em seu Programa de Treinamento (PT) provisões de capacitação suficientes para os mecânicos de forma a garantir que na execução de instalações e remoções haja adequada aderência ao que preveem as instruções do fabricante ou do detentor do Certificado Suplementar de Tipo (CST).

- d) Para instalações e remoções de artigos da Categoria Rádio em aeronaves, possuir instalações físicas adequadas, conforme aplicável ao serviço pretendido.

5.7.6 Categoria Instrumento

5.7.6.1 Cada OM certificada na Categoria Instrumento possui a prerrogativa de executar as tarefas de manutenção/revisão geral estabelecida pelo fabricante de instrumentos mecânicos, elétricos, giroscópicos e eletrônicos. Tais tarefas são referentes aos programas de manutenção/revisão geral (*Component Maintenance & Overhaul Manual*) dos instrumentos listados em sua EO, e dentro das limitações previstas nesta.

5.7.6.2 Pode, inclusive, instalar e remover artigos da Categoria Instrumento em aeronave e realizar os testes de funcionamento necessários, desde que atendidas as condições previstas no item 5.7.6.3.

NOTA – A instalação de artigos da Categoria Instrumento pode incluir a instalação de itens como tomada de pressão estática e dinâmica, smart probe, sensor de temperatura, unidades de controle de piloto automático e outros elementos que fazem parte do sistema completo a ser inserido na aeronave.

5.7.6.3 Requisitos a serem demonstrados para OM Categoria Instrumento:

- a) Possuir ou ter acesso ao Manual de Revisão Geral (*Component Maintenance & Overhaul Manual*) desses instrumentos o qual deve estar atualizado de acordo com o último índice emitido pelo fabricante desses instrumentos e possuir assinatura ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica, conforme previsto na IS 145.109-001. Para a instalação e remoção de artigos da Categoria Instrumento em aeronave, possuir ou ter acesso aos manuais atualizados necessários que podem incluir Diagrama Elétrico e Manual de Manutenção da aeronave, instruções de instalação previstos na documentação do Certificado Suplementar de Tipo (CST), entre outros, conforme necessário para a execução da atividade;
- b) Possuir ou ter acesso aos equipamentos, bancadas testes e medição calibrada, ferramentas comuns e ferramentas especiais, aplicáveis, conforme estabelecidas nos manuais dos detentores do projeto de tipo. Para instalações e remoções de artigos da Categoria Instrumento em aeronaves, possuir ou ter acesso às ferramentas necessárias para a execução desta atividade;
- c) Para manutenções internas nos artigos da Categoria Instrumento, possuir pessoal adequado, com vínculo contratual, com licença ANAC em AVI, treinado e qualificado (com curso no instrumento que pretende manter). Para instalações e remoções de artigos da Categoria Instrumento em aeronaves, possuir pessoal, com vínculo contratual, com licença ANAC em AVI ou CEL, com qualificação no modelo de artigo a ser instalado ou removido, e estar adequadamente qualificado para realizar a instalação ou remoção na aeronave;

NOTA – A OM deve contemplar em seu Programa de Treinamento (PT) provisões de capacitação suficientes para os mecânicos de forma a garantir que na execução de instalações e remoções haja adequada aderência ao que preveem as instruções do fabricante ou do detentor do Certificado Suplementar de Tipo (CST).

- d) Para instalações e remoções de artigos da Categoria Instrumento em aeronaves, possuir instalações físicas adequadas, conforme aplicável ao serviço pretendido.

5.7.7 Categoria Acessório

5.7.7.1 Cada OM certificada na Categoria Acessório possui a prerrogativa de executar as tarefas de manutenção estabelecida pelo fabricante de acessórios mecânicos, elétricos e eletrônicos, com base no Manual de Revisão Geral (*Component Maintenance & Overhaul Manual*) do respectivo fabricante. Tais tarefas são referentes aos programas de manutenção dos acessórios listados em sua EO, e dentro das limitações previstas nesta.

NOTA – Serviços de manutenção em Unidades Auxiliares de Potência (APU) estão incluídos na Categoria Motor, Classe Turbina, se essa APU opera como fonte de propulsão. Caso contrário, a OM será classificada na Categoria Acessórios, classe acessórios mecânicos.

5.7.7.2 Requisitos a serem demonstrados pela OM Categoria Acessório:

- a) Possuir ou ter acesso ao Manual de Revisão Geral (*Component Maintenance & Overhaul Manual*) desses acessórios o qual deve estar atualizado de acordo com o último índice emitido pelo fabricante desses acessórios e possuir assinatura ou autorização de uso por parte do proprietário da documentação técnica, conforme previsto na IS 145.109-001;
- b) Possuir ou ter acesso aos equipamentos, bancadas testes e medição calibrada, ferramentas comuns e ferramentas especiais, aplicáveis, conforme estabelecidas pelos fabricantes; e
- c) Possuir pessoal adequado, com vínculo contratual, com licença ANAC em GMP, CEL e/ou AVI (conforme aplicável), treinado e qualificado (com curso no acessório que pretende manter, no grupo célula e/ou aviônico, conforme aplicável).

5.7.8 Categoria Serviços Especializados

5.7.8.1 Cada OM certificada na Categoria Serviços Especializados possui a prerrogativa de executar a função de manutenção requerida, com base no Manual de Manutenção ou de Revisão Geral do respectivo fabricante, ou em um processo desenvolvido pela OM (processo proprietário). Os Serviços Especializados são listados em sua EO, e dentro das limitações previstas nesta;

5.7.8.2 Requisitos a serem demonstrados para OM Categoria Serviços Especializados:

- a) Possuir ou ter acesso às normas técnicas (especificações) do serviço especializado que pretende executar, do Manual de Revisão Geral do artigo que contém as instruções do serviço especializado que pretende executar, os quais devem estar atualizados de acordo com o último índice emitido pelo fabricante desses artigo ou provedor de norma, e possuir contrato de atualização com o respectivo fabricante, provedor de norma, ou com entidade autorizada pelo fabricante, conforme previsto na IS 145.109-001;
- b) Possuir pessoal adequado, com vínculo contratual, treinado e qualificado (com curso no serviço especializado que pretende executar, e na extensão requerida), de acordo com a norma técnica aplicável);
- c) Possuir pessoal adequado, com vínculo contratual, com licença ANAC, treinado e qualificado (com curso no serviço especializado que pretende executar, licença ANAC no grupo CEL, GMP e/ou AVI, conforme aplicável) para APRS; e

- d) Possuir os equipamentos, bancadas testes e medição calibrada, ferramentas comuns e ferramentas especiais, aplicáveis, conforme estabelecidas pelos fabricantes.

5.7.8.3 Os serviços de manutenção, manutenção preventiva e alterações em que são aplicáveis uma certificação em serviços especializados são, dentre outros: ensaios não destrutivos, serviços de soldagem, pintura, pesagem de aeronaves, trabalhos em revestimentos de tela, serviços especializados em pás de rotores, análises de vibração e balanceamento dinâmico, análises de *performance*, serviços de tapeçaria e interiores, , inspeções e testes do sistema anemométrico, inspeção boroscópica, lavagem de compressores de motores à reação, banhos galvânicos, *shotpeening*, limpeza por jateamento abrasivo, inspeção por ataque ácido, inspeções/ensaios de vasos de pressão.

5.8 Especificações Operativas

5.8.1 Uma Especificação Operativa é emitida com limitações. A OM deve refletir as limitações com detalhamento em seus manuais, expressando sua real capacidade para executar os serviços de manutenção, tais como: atestar uma IAM tomar ações corretivas necessárias decorrentes do resultado de uma inspeção realizada para a qual ela está certificada ou cumprir uma Diretriz de Aeronavegabilidade aplicável ao produto aeronáutico para o qual ela possui certificação com limitação. Tal capacidade deve ser confirmada durante a auditoria prevista na subseção 5.5 desta IS.

5.8.2 Se uma empresa solicita a certificação de OM, por exemplo, ela pode ter limitações adicionais após o resultado da auditoria, até um nível específico de inspeção periódica, prevista no programa de manutenção recomendado do fabricante ou detentor do projeto de tipo do artigo aeronáutico em questão.

5.9 Validade do Certificado

5.9.1 Um Certificado é válido até que seja devolvido por seu detentor, suspenso ou cassado.

5.10 Vigilância Continuada da OM

5.10.1 A menos que de outra forma determinado pela ANAC, todas as OM serão supervisionadas pela unidade regional da ANAC que acompanhou o seu processo de certificação inicial.

NOTA - Toda e qualquer solicitação deve ser encaminhada pelo RT da OM, diretamente à unidade regional da ANAC responsável pela vigilância da OM.

5.11 Processos de Emenda ao Certificado

5.11.1 Alteração de Certificado

5.11.1.1 Um pedido de alteração do Certificado da OM deve ser endereçado à ANAC, utilizando-se os formulários F-143-05 ou F-143-09, conforme aplicável.

5.11.1.2 Conforme estabelecido na seção 145.57 do RBAC nº 145, as seguintes alterações devem ser precedidas de 30 (trinta) dias antes da data proposta para efetivação:

- a) alteração de endereço da OM;
- b) alteração da razão ou denominação social da OM; e

c) adição da capacidade, categoria e classe.

~~5.11.1.3 Conforme estabelecido na seção 145.57 do RBAC nº 145, a diminuição da capacidade da OM deve ser comunicada à ANAC em até 5 (cinco) dias.~~

~~5.11.1.4~~ 5.11.1.3 A ANAC pode estabelecer limitações adicionais ou mesmo a suspensão caso a qualquer tempo seja constatado que a OM não apresenta condições de manter essa certificação.

5.11.2 Inclusão de Categoria ou Classe

5.11.2.1 Cada pedido de inclusão de categoria ou classe deve ser endereçado à ANAC, utilizando-se o formulário F-143-05.

5.11.2.2 As OM devem observar todos os requisitos aplicáveis desta IS, exceto a Fase 1 e a reunião inicial da Fase 2, ao solicitarem um pedido de inclusão de um nova Categoria ou Classe no seu Certificado.

5.11.2.3 As OMs devem apresentar apenas as informações necessárias ao processo de inclusão, como por exemplo: alterações nas instalações (se necessárias), da organização, lista de ferramentas especiais, qualificação de pessoal requerido, do GR e do RT, para ~~o~~ a nova Categoria ou Classe e revisão nos Manuais da OM, conforme aplicável.

5.11.3 Alteração da EO ou LC

5.11.3.1 Exceto se a organização possuir autorização em sua EO para realizar autoinclusão, cada solicitação de inclusão de novos artigos ou serviços na EO ou na LC de uma OM deve ser endereçada à ANAC utilizando-se o formulário F-143-05. Tais solicitações devem ser feitas no mínimo 30 (trinta) dias antes da data proposta para a efetivação da alteração.

5.11.3.2 Cada OM deve apresentar apenas as informações necessárias ao processo de inclusão, como por exemplo: alterações nas instalações da organização (se necessárias), lista de ferramentas e equipamentos especiais, qualificação de pessoal, conforme aplicável, e revisão dos manuais aplicáveis. Em todos os casos, a inclusão de artigos ou serviços deve ser precedida de uma autoavaliação realizada pela OM.

5.11.3.3 Exceto se a OM possuir autorização para autoinclusão, ao solicitar à ANAC a inclusão de novos artigos ou serviços em sua Especificação Operativa ou Lista de Capacidade, devem ser observadas todas as fases aplicáveis desta IS, sendo opcionais as fases 1 e 2.

5.11.3.4 Conforme estabelecido na seção 145.57 do RBAC nº 145, a diminuição da capacidade da OM deve ser comunicada à ANAC em até 5 (cinco) dias.

5.11.3.5 Para a obtenção de autorização para a realização de autoinclusão em EO ou LC, a OM deve observar as instruções e os procedimentos presentes no Apêndice D desta IS.

~~5.11.3.1 Cada pedido de alteração da EO da OM deve ser endereçado à ANAC, utilizando-se os formulários F-143-05 ou F-143-09, conforme aplicável;~~

~~5.11.3.2 De acordo com o parágrafo 145.57 do RBAC nº 145, um pedido de alteração ou acréscimo de tipo de aeronave, motor, hélice, rotor ou equipamento deve ser feito 30 (trinta) dias antes da data proposta para efetivação da alteração.~~

~~5.11.4 Inclusão de Serviços~~

~~5.11.4.1 pelo menos Cada OM deve observar todos as fases aplicáveis desta IS, exceto a Fase 1 e a reunião inicial da Fase 2, ao solicitarem um pedido de inclusão de novos serviços em sua Especificação Operativa.~~

~~5.11.4.2 Cada OM deve apresentar apenas as informações necessárias ao processo de inclusão, como por exemplo: alterações nas instalações (se necessárias), da organização, lista de ferramentas especiais, qualificação de pessoal, conforme aplicável, e revisão dos manuais aplicáveis.~~

~~5.11.4.3 Após a Fase 4, conforme aplicável, a nova Especificação Operativa é emitida pela ANAC de acordo a subseção 5.8 desta IS, seguindo as orientações do Apêndice A e o modelo do Formulário F-900-72.~~

~~NOTA Toda alteração de EO deve ser sucedida de inclusão/exclusão no Sistema Informatizado da ANAC.~~

~~5.11.5 Alteração da LC~~

~~5.11.5.1 Cada pedido de alteração da LC deve ser endereçado à ANAC para aceitação, utilizando-se o formulário F-143-05, a menos que haja um procedimento de autoinclusão aceito pela agência e presente nos manuais da OM;~~

~~5.11.5.2 Um pedido de aumento ou diminuição da capacidade da OM (inclusão/exclusão de PN de artigos) deve ser feito 30 (trinta) dias antes da data proposta para efetivação da alteração da LC;~~

~~Para incluir ou excluir um PN de uma LC, a OM deve anteriormente executar a autoavaliação;~~

~~5.11.5.3~~

~~5.11.6 Inclusão de artigos~~

~~5.11.6.1 A OM deve apresentar todas as informações necessárias ao processo de inclusão, como por exemplo: alterações nas instalações, lista de ferramentas e equipamentos especiais, qualificação de pessoal, revisão nos manuais da OM e autoavaliação, conforme aplicável; e~~

~~5.11.6.2 Após a conclusão do processo de alteração, a nova LC deve ser enviada para ANAC para aceitação, de acordo o item 5.6.3 desta IS (necessário pagamento da TFAC código 5171), ou enviada apenas para conhecimento da agência, caso a OM possua procedimento de autoinclusão aceito e presente em seus manuais.~~

~~5.11.7~~ 5.11.4 **Certificação inicial da base secundária**

~~5.11.7.1~~ 5.11.4.1 Cada pedido de certificação inicial de base secundária deve ser endereçado à ANAC, utilizando-se o formulário F-143-07.

~~5.11.7.2~~ 5.11.4.2 A OM deve apresentar todas as informações necessárias para a certificação de base secundária prevista na seção 145.51 do RBAC nº145, conforme aplicável.

— Quando a Gerência Técnica responsável pela vigilância da empresa julgar necessária, ou manifestado interesse pela OM, as seguintes fases e documentos farão parte da certificação inicial da base secundária: Fase 1; Fase 2 - reunião inicial; Fase 2 - designação de novo responsável técnico, gestor responsável ou gestor do SGSO; Fase 2 – documentos da solicitação formal em que não houve alteração.

~~5.11.7.3~~ 5.11.4.3

5.12 Encerramento compulsório de processo

5.12.1 Um processo de certificação ou de inclusões poderá ser encerrado e arquivado compulsoriamente nos seguintes casos:

- a) Quando seu desenvolvimento for interrompido por período superior a um ano, por omissão da parte interessada;
- b) Quando, em qualquer de suas fases, o processo for rejeitado pela 3ª (terceira) vez, devido a uma não conformidade relacionada ao cumprimento de uma mesma exigência (de natureza regulamentar, legal ou normativa);
- c) Quando o requerente não apresentar as ações corretivas, depois de decorridos 90 (noventa) dias, a contar da data do documento de comunicação de não conformidades.

6 APÊNDICES

6.1 Apêndice A – Elaborando uma Especificação Operativa-

6.2 Apêndice B – Lista de reduções-

6.3 Apêndice C – Tabela de correspondência de TFAC-

6.4 Apêndice D – ~~Controle de Alterações~~ Procedimentos para Autoinclusão de Artigos em LC ou em EO

6.5 Apêndice E – Sistema de monitoramento com auditoria interna independente

~~6.4~~ 6.6 Apêndice F – Controle de Alterações

7 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

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

7.2 Após a data de vigência desta Instrução Suplementar, novas solicitações de autorização para execução de autoinclusão deverão ser encaminhadas à ANAC seguindo as diretrizes e instruções presentes nesta IS.

~~7.1~~ 7.3 Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC;

~~7.2~~ — Esta IS entra em vigor na data de sua publicação.

APÊNDICE A – ELABORANDO UMA ESPECIFICAÇÃO OPERATIVA

A.1 FRASEOLOGIA

- A.1.1 Os termos utilizados para a emissão de uma Especificação Operativa devem estar em conformidade com a fraseologia adotada no RBAC nº 145. Recomendamos também não divergir da terminologia empregado nas Instruções Suplementares.
- A.1.2 Os termos técnicos advindos de detentores e projeto de tipo, fabricante, para o modelo e devem estar em conformidade com o Manual fornecido pelo detentor do projeto de tipo ou fabricante, não devendo ser utilizadas as marcas comerciais e de fantasia, evitando-se assim a possibilidade de erros quando da verificação de especificações técnicas e limitações.

A.2 LIMITAÇÕES

- A.2.1 Os serviços de manutenção, manutenção preventiva ou alterações em aeronaves, motores, hélices, rádio, instrumentos e acessórios, etc.; bem como os serviços especializados, devem ser descritos obedecendo, considerando-se as seguintes assertivas:
- a) Entende-se que a OM possui condições técnicas de realizar manutenção até o nível de Revisão Geral para o respectivo artigo aeronáutico, e conforme listado na EO. A limitação restringe a outros artigos, quando não houverem limitações adicionais;
 - b) Os produtos aeronáuticos incluídos devem ser relacionados de acordo com o apresentado na Especificação de Tipo, no Manual de Serviço ou no Catálogo de Peças, não devendo ser utilizada marca comercial ou de fantasia;
 - c) A ordem de apresentação dos itens deve obedecer ao critério de ordem crescente para letras e algarismos, para cada artigo aeronáutico incluído; e
 - d) A limitação de um serviço deve ser apresentada entre parênteses logo após o produto aeronáutico afetado (quando aplicável), ou referência a item do manual da organização de manutenção (informando a última revisão aceita) que apresenta as limitações e a capacidade da mesma de realizar manutenção.

A.3 ORDEM DE APRESENTAÇÃO

- a) Aeronaves - (Fabricante - Modelo).
- b) Motores - (Fabricante - Modelo).
- c) Hélices - (Fabricante - Modelo).
- d) Equipamentos de Rádio Navegação, Comunicação ou Radar (Fabricante - Modelo) ou (Conforme Lista de Capacidades).
- e) Instrumentos de Aeronaves - (Fabricante - Modelo) ou (Conforme Lista de Capacidades).
- f) Acessórios de Aeronaves (Fabricante - Modelo) ou (Conforme Lista de Capacidades)

- g) Serviços Especializados - (Especificar o serviço especializado e citar a norma ou o procedimento segundo o qual o mesmo é realizado).

A.4 **MODELO DE ESPECIFICAÇÃO OPERATIVA**

A.4.1 Formulário F-900-72.

MANUETA

APÊNDICE B – LISTA DE REDUÇÕES

B.1 SIGLAS

a)	AMM	<i>Aircraft Maintenance Manual</i>
i)	ANAC	Agência Nacional da Aviação Civil
j)	b)	
k)	CBAer	Código Brasileiro de Aeronáutica
l)	c)	
m)	d) CHE	Certificado de Homologação de Empresas
n)	COM	Certificado de organização de manutenção
o)		
p)		
q)	e)	
f)	CST	Certificado Suplementar de Tipo
r)	g) CVA	Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade
s)	h) DA	Diretriz de Aeronavegabilidade
t)	i) EMM	Engine Maintenance & Overhaul Manual
u)	j) EO	Especificação Operativa
k)	FCDA	Fichas de Cumprimento de Diretriz de Aeronavegabilidade
v)	l) FH	Flight Hour
m)	GR	Gestor Responsável
w)	n) HSI	Hot Section Inspection
x)	GTAR	Gerencia Técnica de Aeronavegabilidade
y)	IAM	Inspeção Anual de Manutenção
z)	o) IS	Instrução Suplementar
aa)	p) ISO	International Organization for Standardization
bb)	q) LC	Lista de Capacidade
cc)	r) MCQ	Manual de Controle da Qualidade

dd s) ___ MGSO	Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional
ee t) ___ MMA	Mecânico de Manutenção Aeronáutica
ff u) ___ MOM	Manual da Organização de Manutenção
gg v) ___ MPT	Manual do Programa de Treinamento
w) ___ OM	Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico
hh x) ___ PAOE	<u>Presente, Adequado, Operacional, Efetivo</u>
ii y) ___ PMA	Programa de Manutenção de Aeronave
jj z) ___ PN	<i>Part Number</i>
kk aa) ___ PPSP	Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas
H bb) ___ PT	Programa de Treinamento
mm cc) ___ PMM	<i>Propeller Maintenance Manual</i>
nn dd) ___ RBAC	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
oo ee) ___ RT	-Responsável Técnico em uma OM
pp) ___ SAR	Superintendência de Aeronavegabilidade
ff) ___ SGSO	Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional
qq gg) ___ SPO	<u>Superintendência de Padrões Operacionais</u>
rr hh) ___ TFAC	Taxa de Fiscalização da Aviação Civil

APÊNDICE C – TABELA DE CORRESPONDÊNCIA DE TFAC

C.1 Tabela de correspondência de TFAC, conforme disposição da Resolução ANAC nº 267, de 5 de março de 2013.

RBAC nº 145	Anexo III da Lei 11.182/2005
Pedido de certificação inicial de organização de manutenção de produto aeronáutico e análise do manual da organização de manutenção, do manual de controle da qualidade e/ou do programa de treinamento	Pedido de homologação inicial de empresa e análise do manual de procedimentos
Pedido de análise de mudanças de instalações relativas a organizações de manutenção já certificadas	Pedido de análise de mudanças de instalações relativas a empresas homologadas
Visita técnica recorrente ou para verificação de cumprimento de exigências de organizações de manutenção certificadas sob RBAC 145	Visita técnica recorrente ou para verificação de cumprimento de exigências de empresa de manutenção RBHA 145
Análise de revisão do manual da organização de manutenção, do manual de controle da qualidade e/ou do programa de treinamento	Análise de manual de procedimentos de inspeção (revisão)
Revalidação do certificado de organização de manutenção localizada fora da América do Sul	Revalidação do CHE de empresa de manutenção no exterior (fora da América do Sul)
Revalidação do certificado de organização de manutenção localizada fora do Brasil, mas na América do Sul	Revalidação do CHE de empresa de manutenção no exterior (na América do Sul)
Inclusão de categoria no certificado ou novos serviços nas especificações operativas de organização de manutenção localizada fora do Brasil	Inclusão de padrão no CHE ou novos serviços no adendo de empresa de manutenção no exterior
Pedido de análise/parecer técnico relativo a atividade manutenção de organização certificada	Pedido de análise / parecer técnico relativo atividade manutenção empresa homologada/ formação
Certificação inicial de organização de manutenção localizada fora o Brasil	Homologação inicial no exterior de empresas de manutenção
Autorização para execução de trabalho em outra localidade	Autorização para execução de serviços fora da sede da empresa
Pedido de inclusão de categoria no certificado de organização de manutenção e novos serviços e/ou equipamentos nas especificações operativas de organizações de manutenção enquadradas na “Categoria Célula, Classe 3” (aeronaves com motor a turbina) (exceto rotores), “Categoria Célula, Classes 2 e 4” (exceto rotores) e “Categoria Motor, Classe 3”	Pedido de inclusão de padrão no CHE, novos serv. e/ou equip no adendo ao CHE de Emp. enquadradas nos padrões/classes de homol: Padrão C Classe 2 (arnv jato, Turbo-hélice, helicopt. c/ mot. Reação) Padrão C Cl-3/4; Padrão D Cl-3
Pedido de inclusão de categoria no certificado de organização de manutenção e novos serviços e/ou equipamentos nas especificações operativas de organizações de manutenção enquadradas na “Categoria Célula, Classes 1, 2, 3 e 4” (somente rotores), “Categoria Célula, Classe 3” (aeronaves exceto aquelas com motor a turbina), “Categoria	Pedido de inclusão adendo/CHE C2, D2, E2, E3, F1, F2, F3, e H

Motor, Classe 2”, “Categoria Hélice, Classe 1” (somente hélices com passo ajustável no solo), “Categoria Hélice, Classe 2” e Categorias “Rádio”, “Instrumento”, “Acessório” e “Serviços Especializados”	
Pedido de inclusão de categoria no certificado de organização de manutenção e novos serviços e/ou equipamentos nas especificações operativas de organizações de manutenção enquadradas na “Categoria Célula, Classe 1”, “Categoria Motor, Classe 1”, “Categoria Hélice, Classe 1” (exceto hélices com passo ajustável no solo)	Pedido de inclusão adendo/CHE C1, D1, E1

APÊNDICE D – PROCEDIMENTOS PARA AUTOINCLUSÃO DE ARTIGOS EM LC OU EM EO CONTROLE DE ALTERAÇÕES

ALTERAÇÕES REALIZADAS NA REVISÃO E	
ITEM ALTERADO	ALTERAÇÃO REALIZADA
4.15	Correção da denominação do conselho de fiscalização da profissão
5.3.2.2(g)	Adequação às alterações nos requisitos de qualificação realizadas no RBAC 145, emenda 5, e ao Decreto 9094/2017;
5.3.2.2(h)	Adequação ao Decreto 9094/2017 quanto ao uso do número do CPF

D.1 ELEGIBILIDADE

- D.1.1 A autoinclusão é um processo em que a OM, previamente autorizada pela ANAC em suas Especificações Operativas, realiza uma autoavaliação de sua capacidade frente aos requisitos regulamentares presentes no RBAC nº 145 para executar manutenção em determinado artigo pertencente às categorias Célula, Motor, Hélice, Rádio, Instrumento ou Acessório sem a necessidade de análise e aceitação prévia por parte da ANAC.
- D.1.2 Na autoinclusão ocorre uma maior alocação de responsabilidades na OM, o que requer, em contrapartida, que ela atinja maior maturidade organizacional, com um melhor controle sobre os seus processos, e com implementação de procedimentos robustos de autoavaliação.
- D.1.3 A prerrogativa de autoinclusão é uma autorização de caráter precário concedida pela ANAC que é baseada na confiança da agência no sistema de qualidade da organização, podendo ser revogada a qualquer tempo.
- D.1.4 A autoavaliação, que se constitui em um processo crítico para a autoinclusão, deve se basear em evidências documentadas pela OM de que ela possui a capacidade de manutenção pretendida e, portanto, de que ela cumpre com os requisitos regulamentares do RBAC nº 145.
- D.1.5 O Responsável Técnico (RT) é o responsável final da OM pela adequada execução dos processos de autoavaliação perante a ANAC, conforme categoria e classe às quais esteja vinculado.
- D.1.6 Uma autorização para realização de autoinclusão pode ser concedida a OMs que desejem incluir artigos em suas Especificações Operativas – no caso de modelos de aeronave, motor ou hélice – ou em sua Lista de Capacidade – quando ela deseja autoincluir artigos pertencentes às categorias Acessório, Rádio ou Instrumento na LC.
- D.1.7 Em ambos os casos, a autorização para a realização de autoinclusão deve constar nas Especificações Operativas da OM.
- D.1.8 Para que uma OM obtenha uma autorização para autoinclusão, ela deve cumprir os critérios estabelecidos neste Apêndice.

~~D.1.1~~

D.1.9 Uma OM é elegível à obtenção de autorização para realização de autoinclusão se, concomitantemente, cumprir com os seguintes critérios:

- i. estiver certificada conforme o RBAC nº 145 há pelo menos 3 (três) anos para autoinclusão em EO ou há pelo menos 1 (um) ano para autoinclusão em LC;
- ii. possuir procedimentos de autoavaliação aceitáveis pela ANAC no seu manual MOM abordando, dentre outros aspectos, formas de execução, registro e interação com a ANAC. Instruções sobre o desenvolvimento de tais procedimentos estão descritas na IS nº 145-009;
- iii. possuir histórico de envio no prazo dos relatórios periódicos previstos na seção 145.221-I do RBAC nº 145, nos 6 (seis) meses precedentes à solicitação; e
- iv. tiver obtido resultado satisfatório em 03 (três) processos de inclusão em EO ou LC, com avaliação da ANAC com o procedimento de autoavaliação.

NOTA 1: Entende-se por “satisfatório” um processo de autoavaliação que, após a análise pela ANAC, tenha sido considerado livre de não conformidade relacionada à execução incorreta ou insuficiente dos procedimentos de autoavaliação, incluindo o preenchimento do formulário de autoavaliação.

NOTA 2: O processo de inclusão utilizando o procedimento de autoavaliação pode ocorrer anteriormente à solicitação de autorização para a autoinclusão. Contudo, o processo deve se basear em procedimento de autoavaliação aceitável pela ANAC.

D.1.10 Além dos critérios de elegibilidade apresentados acima, a ANAC poderá considerar para fins de concessão da autorização, o histórico de atuação da OM, o que incluirá a avaliação de medidas sancionatórias aplicadas à organização nos últimos 5 anos bem como aplicação de medidas de natureza cautelar como suspensões (totais ou parciais) do certificado ou de autorizações concedidas à OM.

D.1.11 A ANAC se reserva o direito de não autorizar ou revogar uma autorização para autoinclusão caso sejam verificadas deficiências no sistema de controle de qualidade da OM. Vide seção D.5 deste Apêndice para mais detalhes.

D.1.12 Critérios específicos são apresentados a seguir para a obtenção de autorização para autoinclusão em Lista de Capacidade ou em Especificações Operativas.

D.2 AUTORIZAÇÃO PARA AUTOINCLUSÃO EM LISTA DE CAPACIDADE (LC)

D.2.1 Para que uma OM obtenha autorização da ANAC para a autoinclusão de componentes em sua Lista de Capacidade ela deve atender aos critérios de elegibilidade (vide item D.1.9).

D.2.2 A autoinclusão é limitada às categorias e classes de Rádio, Instrumento e Acessório que a OM já possua em seu COM. Inclusões de novas categorias e/ou classes no certificado da OM devem ser feitas com processos enviados para avaliação e aprovação prévia da ANAC.

D.2.3 A solicitação de autorização para execução de autoinclusão em LC deve ser enviada para a ANAC conforme orientações do Formulário F-143-LC.

D.2.4 Um processo para obtenção de aprovação contendo a prerrogativa de autoinclusão é concluído com o registro, pela ANAC, dessa autorização nas Especificações Operativas da OM. Uma vez incluída a autorização para execução de autoinclusão em sua EO, a organização poderá fazer uso da prerrogativa.

D.3 AUTORIZAÇÃO PARA AUTOINCLUSÃO EM ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS (EO)

D.3.1 Uma autorização para autoinclusão em EO poderá ser concedida a uma OM para expansão de sua capacidade de manutenção no que se refere a serviços em artigos que se enquadrem nas categorias Célula, Motor e/ou Hélice. A autoinclusão não é concedida para a categoria de Serviços Especializados, considerando que há características particulares para cada serviço desse tipo.

D.3.2 A autoinclusão é limitada às categorias e classes de Célula, Motor e/ou Hélice que a OM possua em seu COM. Inclusões de novas categorias e/ou classes no certificado da OM devem ser feitas com processos enviados para avaliação e aprovação prévia da ANAC.

NOTA: Por exemplo, uma OM que possua em seu COM apenas a categoria Célula Classe 3 e pretenda autoincluir em EO um modelo de aeronave que se enquadre na categoria Célula Classe 4, deverá seguir o processo descrito no item 5.11.2 desta IS, não podendo utilizar a prerrogativa de autoinclusão nesse caso.

D.3.3 A autorização para autoinclusão em EO é concedida pela ANAC em 3 (três) níveis distintos para as categorias de Célula e Motor, e em 2 (dois) níveis distintos para a categoria Hélice.

D.3.4 Para qualquer dos níveis, a OM deve atender aos critérios de elegibilidade (vide seção D.1.9) bem como aos critérios estabelecidos conforme detalhamento apresentado na seção D.4 deste Apêndice, conforme o nível pretendido.

D.3.5 Uma solicitação de autorização para execução de autoinclusão em EO deve ser enviada para a ANAC conforme orientações do Formulário F-143-EO.

D.3.6 Um processo para obtenção de aprovação contendo a prerrogativa de autoinclusão é concluído com o registro, pela ANAC, dessa autorização nas Especificações Operativas da OM. Uma vez incluída a autorização para execução de autoinclusão em sua EO, a organização poderá fazer uso da prerrogativa.

D.4 NÍVEIS DE AUTOINCLUSÃO EM EO – CATEGORIAS CÉLULA, MOTOR E HÉLICE

D.4.1 A autoinclusão em EO de modelos ou serviços em aeronaves, motores e hélices é permitida dentro da mesma categoria e classe que a OM já possua em seu COM. Ela poderá ser realizada a partir de níveis conforme definições, restrições e critérios apresentados abaixo.

D.4.2 AUTOINCLUSÃO NÍVEL 1: O Nível 1 de autoinclusão permite que a OM realize serviços em modelos de aeronave e motor, considerando artigos e/ou serviços de menor complexidade ou, ainda, considerando o tipo de operação em que o artigo é utilizado.

D.4.2.I Para a obtenção de autorização de autoinclusão em Nível 1, a OM deve atender os critérios de elegibilidade apresentados na seção D.1.9.

D.4.2.II Uma vez incluída a autorização para execução de autoinclusão em Nível 1 nas Especificações Operativas da organização, o uso dessa prerrogativa requer que a OM realize uma autoavaliação demonstrando possuir os recursos requeridos, e retenha os registros correspondentes, antes da execução de cada serviço.

D.4.2.III Nesse caso, a OM pode executar o serviço objeto da autoinclusão, devendo informá-lo no relatório mensal requerido pela seção 145.221-I do RBAC nº 145, sem que seja necessário protocolar na ANAC a autoavaliação correspondente.

D.4.2.IV Exceto se de outra forma determinado pela ANAC, não haverá a emissão de nova EO em decorrência de autoinclusão de modelos ou serviços pela OM conforme as prerrogativas do Nível 1.

D.4.3 AUTOINCLUSÃO NÍVEL 2: o Nível 2 de autoinclusão permite que a OM autoinclua modelos de aeronave, motor e hélice, considerando artigos e/ou serviços em uma gama maior possibilidades em comparação ao Nível 1.

D.4.3.I Para a obtenção de autorização de autoinclusão em Nível 2, além de atendidos os critérios de elegibilidade (vide seção D.1.9), a OM deve possuir SGSO implantado e tendo atingido o estágio “Operacional” da escala PAOE (Presente, Adequado, Operacional, Efetivo), a partir de autoavaliação conduzida pela OM conforme método aceitável pela ANAC.

D.4.3.II Após autorização via EO, a organização deverá executar seus procedimentos de autoavaliação antes de autoincluir um determinado modelo, devendo protocolar na ANAC os documentos que deram suporte à conclusão de que a OM possui capacidade para realizar manutenção no modelo objeto da inclusão. Após o protocolo, a OM estará autorizada a realizar a manutenção no modelo de artigo pretendido. A ANAC conduzirá os trâmites administrativos com vistas a atualizar a EO com o novo modelo incluído.

D.4.4 AUTOINCLUSÃO NÍVEL 3: o Nível 3 de autoinclusão permite que a OM autoinclua modelos de aeronave, motor e hélice, considerando artigos e/ou serviços em um maior nível de risco em comparação aos níveis anteriores.

D.4.4.I Para a obtenção de autorização de autoinclusão em Nível 3, além de atendidos os critérios de elegibilidade (vide seção D.1.9), a OM deve atender aos critérios abaixo especificados:

- i. possuir SGSO implantado e tendo atingido o estágio “Efetivo” da escala PAOE (Presente, Adequado, Operacional, Efetivo), a partir de autoavaliação conduzida pela OM conforme método aceitável pela ANAC; e
- ii. possuir um sistema de monitoramento implementado com auditoria interna independente. Um meio aceitável para a implementação do sistema consta do Apêndice E desta IS.

D.4.4.II Após autorização via EO, a organização deverá executar seus procedimentos de autoavaliação antes de autoincluir um determinado modelo, devendo protocolar na ANAC os documentos que deram suporte à conclusão de que a OM possui capacidade para realizar manutenção no modelo objeto da inclusão. Após o protocolo, a OM estará autorizada a realizar a manutenção no modelo de artigo pretendido. A ANAC conduzirá os trâmites administrativos com vistas a atualizar a EO com o novo modelo incluído.

D.4.5 As características para a Autoinclusão em Nível 1, 2 e 3 em EO estão sumarizadas nas Tabelas D.4.1, D.4.2 e D.4.3, respectivamente, apresentadas a seguir.

AUTOINCLUSÃO NÍVEL 1

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>CÉLULA</u>	<u>MOTOR</u>
<u>Prerrogativa geral</u>	<u>Execução de manutenção de baixa complexidade como manutenção preventiva (conforme Apêndice A do RBAC nº 43) e inspeção de até 50 FH, com ações corretivas de mesmo nível de complexidade.</u>	<u>Execução de manutenção de baixa complexidade em motor como manutenção preventiva (conforme Apêndice A do RBAC nº 43) e inspeções de até 50 FH (conforme previsto no manual do fabricante).</u>
<u>Tipos de Artigos (por categ. de certificação ou outras características)</u>	<u>Limitado às categorias de certificação de aeronaves:</u> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Aviões certificados conforme RBAC nº 23 (níveis 1 a 3 na Emenda 64 ou posterior), ou certificados anteriormente nas categorias Normal, Primária, Restrita ou Acrobática.</u> • <u>Helicópteros certificados conforme RBAC nº 27 nas categorias Normal, Primária, Restrita ou Acrobática.</u> 	<u>Motores convencionais (pistão), turboélice ou turboeixo.</u>
<u>Tipos de Operadores</u>	<u>Operações privadas sob o RBAC nº 91, Serviços Aéreos Especializados, aeronaves operadas por aeroclubes ou administração pública.</u>	<u>Sem restrição.</u>
<u>Restrições</u>	<u>Restrito a aeronaves dentro das mesmas categorias e classes contidas no COM da OM, bem como às características combinadas de aeronaves que já estão contempladas na EO da organização como: aeronave de asa fixa / asa rotativa, pressurizada/ não pressurizada, motorização convencional ou à turbina.</u>	<u>Restrito a motores da mesma classe já constante no COM da OM bem como com características que estejam contempladas na EO da organização como: motor convencional (pistão), turboélice ou turboeixo.</u>
<u>Critérios para Concessão</u>	<u>Cumprir os critérios de elegibilidade apresentados na seção D.1.9.</u>	

Tabela D.4.1: Autoinclusão Nível 1 em Célula e Motor.

AUTOINCLUSÃO NÍVEL 2

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>CÉLULA</u>	<u>MOTOR</u>	<u>HÉLICE</u>
<u>Prerrogativa geral</u>	<u>Execução de manutenção até o maior nível de complexidade já certificado na EO.</u>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Motores convencionais (pistão): inspeções não contempladas no nível 1, montagens/desmontagens e revisão geral (overhaul);</u> • <u>Motores turboélice ou turboeixo: inspeções não contempladas no nível 1, hot section inspection (HSI), light maintenance e light overhaul (conforme previstos no manual do fabricante).</u> 	<u>Execução de manutenção até o máximo nível de serviço já certificado na EO.</u>
<u>Tipos de Artigos (por categ. de certificação ou outras características)</u>	<u>Limitado às categorias de certificação de aeronaves:</u> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Aviões certificados conforme RBAC nº 23 (níveis 1 a 3 na Emenda 64 ou posterior), ou certificados anteriormente nas categorias Normal, Primária, Restrita ou Acrobática;</u> • <u>Helicópteros certificados conforme RBAC nº 27 nas categorias Normal, Primária, Restrita ou Acrobática.</u> 	<u>Motores convencionais (pistão), turboélice ou turboeixo.</u>	<u>Hélices a serem instaladas em aviões não certificados na categoria Transporte (*Nota).</u>
<u>Tipos de Operadores</u>	<u>Operações privadas sob o RBAC nº 91, Serviços Aéreos Especializados, aeronaves operadas por aeroclubes ou administração pública.</u>	<u>Sem restrição.</u>	<u>Sem restrição.</u>
<u>Restrições</u>	<u>Restrito a aeronaves dentro das mesmas categorias e classes contidas no COM da OM, bem como às características combinadas de aeronaves que já estão contempladas na EO da organização como: aeronave de asa fixa / asa rotativa, pressurizada/ não pressurizada, motorização convencional ou à turbina.</u>	<u>Restrito a motores da mesma classe já constante no COM da OM bem como com características que já estejam contemplados na EO da organização como: motor convencional (pistão), turboélice ou turboeixo.</u>	<u>Restrito à inclusão de hélices de mesmas características combinadas daquelas já contempladas na EO da OM, considerando: material (madeira, metal, material composto), ser retrátil ou não-retrátil, ser de passo fixo ou variável, presença de sistema de proteção contra gelo (de-ice ou anti-ice).</u>

Critérios para
Concessão

- Cumprir critérios de elegibilidade (vide seção D.1.9); e
- Possuir SGSO implantado e tendo atingido o estágio “Operacional” da escala PAOE, a partir de autoavaliação conduzida pela OM conforme método aceitável pela ANAC.

Tabela D.4.2: Autoinclusão Nível 2 em Célula, Motor e Hélice.

* NOTA: essa informação refere-se à certificação de tipo do avião no qual a hélice será instalada, estando disponível na Especificação de Avião (EA) ou no *Type Certificate Data Sheet* (TCDS) do modelo do avião em questão. A categoria Transporte inclui aviões certificados segundo regulamentos como: RBHA 25, RBAC nº 25, FAA 14 CFR part 25, EASA CS 25 ou equivalentes.

MANUTENÇÃO

AUTOINCLUSÃO NÍVEL 3			
CARACTERÍSTICAS	CÉLULA	MOTOR	HÉLICE
Prerrogativa geral	<u>Execução de manutenção até o maior nível de complexidade já certificado na EO.</u>	<ul style="list-style-type: none"> <u>Motores turboélice ou turboprop: execução de heavy maintenance e revisão geral (overhaul).</u> <u>Motores turbofan ou turbojato: todos os níveis de manutenção.</u> 	<u>Execução de manutenção até o máximo nível já certificado na EO.</u>
Tipos de Artigos (por categ. de certificação ou outras características)	<u>Não há restrição.</u>	<u>Motores turboélice, turboprop, turbofan ou turbojato.</u>	<u>Hélices a serem instaladas em aviões certificados na categoria Transporte. (*Nota)</u>
Restrições	<u>Restrito às categorias e classes já constantes no COM bem como às características combinadas de aeronaves que já estão contempladas na EO da OM como: aeronave de asa fixa / asa rotativa, pressurizada/ não pressurizada, motorização convencional ou à turbina.</u>	<u>Restrito a motores com características que já estão contemplados na EO da OM como: turboélice, turboprop, turbofan ou turbojato.</u>	<u>Restrito à inclusão de hélices de mesmas características combinadas daquelas já contempladas na EO da OM, considerando: material (madeira, metal, material composto), ser retrátil ou não-retrátil, ser de passo fixo ou variável, presença de sistema de proteção contra gelo (de-ice ou anti-ice).</u>
Critérios para Concessão	<ul style="list-style-type: none"> <u>Cumprir critérios de elegibilidade (vide seção D.1.9);</u> <u>Possuir SGSO implantado e tendo atingido o estágio “Efetivo” da escala PAOE, a partir de autoavaliação conduzida pela OM conforme método aceitável pela ANAC; e</u> <u>Possuir sistema de monitoramento implementado com auditoria interna independente. Um meio aceitável para a implementação do sistema consta do Apêndice E desta IS.</u> 		

Tabela D.4.3: Autoinclusão Nível 3 em Célula, Motor e Hélice.

Data de emissão: ~~15~~ de ~~junho~~ de ~~2020~~.

IS Nº ~~145-001~~ IS nº 145-001

~~Data de vigência: 1º de julho de 2020.~~

Data de vigência: ~~12~~ de ~~mês~~ de 20~~20~~.

Revisão ~~E~~F

* *NOTA*: essa informação refere-se à certificação de tipo do avião no qual a hélice será instalada, estando disponível na Especificação de Avião (EA) ou no *Type Certificate Data Sheet* (TCDS) do modelo do avião em questão. A categoria Transporte inclui aviões certificados segundo regulamentos como: RBHA 25, RBAC nº 25, FAA 14 CFR *part* 25, EASA CS 25 ou equivalentes.

MANUTENÇÃO



D.5 MEDIDAS ADMINISTRATIVAS PREVISTAS PELA ANAC

D.5.1 A qualquer momento, caso a ANAC constate que a OM perdeu a capacidade técnica de executar os procedimentos de autoavaliação e autoinclusão, ela poderá suspender ou cancelar a autorização da organização. Deficiências identificadas no sistema de controle de qualidade da OM ou no processo de monitoramento com auditoria interna independente, quando exigido, também poderão motivar a suspensão ou cancelamento da autorização, ou mesmo a sua não concessão pela agência.

D.5.2 Em circunstâncias em que a ANAC constate que a OM intencionalmente conduziu autoavaliações inadequadas e incluiu artigos sem possuir efetivamente capacidade técnica de manutenção, resultado de um processo deliberadamente negligente, a autorização para executar autoinclusão será cancelada pela Agência e removida da EO, bem como todos os artigos autoincluídos pela OM em sua EO ou LC que tenham sido afetados.

NOTA: Exceto se de outra forma demonstrado pela OM e aceito pela ANAC, os artigos impactados serão considerados não-aeronavegáveis.

D.5.3 Sem prejuízo às ações previstas nesta seção, a Organização de Manutenção estará sujeita às demais sanções administrativas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

D.5.4 Como consequência das sanções administrativas, a ANAC poderá efetuar o descadastramento do Responsável Técnico da OM, conforme previsto no parágrafo 145.151(a)-V(1) do RBAC nº 145.

D.5.5 Nos casos enquadrados sob o item D.5.2 desta seção, ficará a organização impedida de receber autorização para autoinclusão por um período de 5 (cinco) anos contados a partir da data do ato de cancelamento da autorização, duplicando esse período em caso de reincidência.

D.5.6 A autorização para autoinclusão ficará automaticamente suspensa caso a Organização de Manutenção não possua um Responsável Técnico a ela vinculado. Exceto em casos específicos, a autorização será automaticamente reestabelecida após o cadastro de novo RT na Agência.

APÊNDICE E – SISTEMA DE MONITORAMENTO COM AUDITORIA INTERNA INDEPENDENTE

E.1 CONCEITOS

E.1.1 Um sistema da qualidade é utilizado para assegurar aderência a determinado processo em uma organização, com o objetivo final de garantir que requisitos pré-estabelecidos sejam atendidos.

E.1.2 O RBAC nº 145 requer que uma organização de manutenção desenvolva e mantenha um sistema de controle da qualidade, que assegure a aeronavegabilidade dos artigos nos quais a organização, ou qualquer dos seus subcontratados, executa manutenção, manutenção preventiva ou alteração. O sistema de controle da qualidade possui foco na inspeção de cada artigo no qual um serviço de manutenção foi realizado.

E.1.3 O conceito de monitoramento presente neste Apêndice possui foco nos processos da organização. O seu objetivo é possibilitar que a organização garanta que pode entregar um artigo seguro após a realização dos serviços contratados e em conformidade com os requisitos regulamentares, provendo mecanismos para a correção e melhoria dos processos. O monitoramento proposto neste Apêndice pode ser entendido como um sistema simplificado de garantia da qualidade.

E.1.4 É esperado que o sistema de monitoramento seja integrado ao SGSO de uma OM, tanto como uma possível fonte de informações de segurança, quanto como um mecanismo de melhoria contínua da organização.

E.1.5 Os procedimentos e formulários necessários para a operacionalização do sistema de monitoramento devem estar contidos ou serem referenciados nos manuais da OM.

NOTA: Para a realização das auditorias internas independentes a OM pode desenvolver formulários próprios ou adotar as listas de verificação utilizadas pela ANAC nas auditorias de vigilância continuada, disponíveis no sítio eletrônico da Agência, na página dedicada às organizações de manutenção certificadas pelo RBAC nº 145.

E.1.6 Um sistema de monitoramento possui dois componentes: as auditorias internas independentes; e a gestão de resultados e das ações propostas.

E.2 AUDITORIAS INTERNAS INDEPENDENTES

E.2.1 A auditoria interna independente é um processo objetivo de verificações de amostragem de rotina que cobre todos os aspectos da capacidade da organização para realizar as manutenções de acordo com os padrões exigidos, de forma a garantir que os artigos sejam aprovados em condição aeronavegável.

E.2.2 A auditoria interna independente deve garantir que todos os aspectos de conformidade com o RBAC nº 145 sejam verificados em periodicidade definida pela OM e não superior a 24 meses. As auditorias devem incluir amostragem de artigos em ou após manutenção, podendo ser realizada como um exercício único completo ou subdividido ao longo do período estabelecido, de acordo com um cronograma.

- E.2.3 A auditoria independente deve abranger a verificação de artigos contidos em todas as classes de todas as categorias especificadas no COM da organização, conforme a seção 145.59 do RBAC nº 145, dentro da periodicidade estabelecida conforme o item E.2.2.
- E.2.4 A verificação de um artigo envolve testemunhar qualquer teste relevante e inspecionar visualmente o produto e a documentação associada. A verificação da amostra não precisa envolver a repetição de desmontagens ou testes, a menos que se identifique não conformidade que indique essa necessidade.
- E.2.5 Durante a auditoria independente, não é necessário que cada procedimento seja verificado em relação a artigos de classes distintas quando puder ser demonstrado que o procedimento específico é comum a mais de uma classe de artigos.
- E.2.6 Quando não conformidades forem identificadas na auditoria em um procedimento que se aplica a mais de uma classe de artigo, o procedimento deve ser verificado novamente em relação a outras classes até que se conclua sobre a abrangência da não conformidade, podendo ser de caráter pontual ou sistêmico, para que se providencie o tratamento adequado.
- E.2.7 As auditorias independentes devem incluir verificações aleatórias, realizadas por amostragem, enquanto a manutenção estiver sendo realizada. Isso pode significar a realização de algumas auditorias durante a noite em organizações que possuam turno de trabalho noturno.
- E.2.8 Quando a organização possuir bases secundárias, o sistema de monitoramento deve se estender às respectivas bases, dentro do mesmo intervalo estabelecido em E.2.2.
- E.2.9 A organização deve contemplar, no escopo de amostragem, a realização de auditorias internas em modelos de artigos que tenham sido objeto de um processo de autoinclusão nas Especificações Operativas ou na Lista de Capacidade da OM.
- E.2.10 É esperado que a auditoria interna considere a amostragem de artigos que estejam relacionados a áreas em que o SGSO tenha identificado perda de desempenho de segurança ou relacionados a perigos tratados pelo processo de controle de riscos do SGSO da OM, como forma de avaliação da eficácia das medidas mitigadoras, conforme aplicável.
- E.2.11 Uma OM pode possuir um grupo de pessoas dedicado ou parcialmente dedicado às auditorias independentes, incluindo a realização de auditorias, elaboração de relatórios de resultados e acompanhamento para verificar se as não conformidades foram ou estão sendo corrigidas, ou pode optar por contratar a auditoria independente em outra organização que possua pessoal com conhecimento técnico apropriado e experiência satisfatória comprovada em auditorias.
- E.2.12 A independência da auditoria deve ser estabelecida assegurando-se que sempre sejam realizadas por pessoal não responsável pela função, procedimento ou artigos que estão sendo verificados.
- E.2.13 Cada vez que uma auditoria for realizada, um relatório deve ser elaborado descrevendo o que foi verificado e as constatações resultantes em relação aos requisitos, procedimentos e artigos aplicáveis.

E.2.14 A OM deve manter um cronograma atualizado com o planejamento das auditorias independentes, que poderá ser solicitado e acompanhado pela ANAC a qualquer tempo.

E.3 GESTÃO DOS RESULTADOS E DAS AÇÕES PROPOSTAS

E.3.1 Os resultados da auditoria interna independente devem constar em relatório a ser encaminhado a uma pessoa ou a um grupo de pessoas em funções de gestão na OM, incluindo o Gestor Responsável e o Responsável Técnico, para assegurar a alocação dos recursos necessários e a execução das ações requeridas em tempo hábil.

E.3.2 A gestão dos resultados e das ações propostas é atribuição da OM, responsável primária por manter os seus processos e atividades aderentes aos requisitos regulamentares aplicáveis, e não pode ser delegada a pessoas externas à organização.

E.3.3 A gestão dos resultados permite que todas as não conformidades ou aspectos relevantes identificados nas auditorias independentes sejam devidamente investigados quanto a causas e impactos, e tratados conforme apropriado.

E.3.4 A investigação dos resultados da auditoria deve buscar definir a natureza das não conformidades, e se há impacto em termos de segurança operacional. Assim, é relevante que a OM determine se os achados se referem a perigos cujos riscos associados devem ser tratados e mitigados conforme previstos nos processos do SGSO da OM, ou se tratam de não cumprimentos a requisitos de natureza administrativa (o que seria um problema de *compliance*).

E.3.5 Em todo caso, as tratativas para a correção das não conformidades ou tratamento dos perigos encontrados devem estar alinhados com os procedimentos estabelecidos no SGSO para o gerenciamento de risco da OM. A sinergia entre os processos de auditoria interna (como fonte de informações) e o SGSO reforça a necessidade de integração entre os sistemas.

E.3.6 Os prazos para a execução das ações apropriadas, seja a correção de não conformidades ou a implementação de ações mitigatórias para os riscos identificados, devem ser acordados com os departamentos responsáveis pela condução das ações.

E.3.7 A OM deve estabelecer rotinas de acompanhamento e reporte do andamento das ações propostas junto ao Gestor Responsável e ao Responsável Técnico.

E.3.8 Todos os registros relativos a uma auditoria independente, incluindo os registros e evidências de correções e ações mitigatórias, devem ser retidos pela OM por pelo menos 5 (cinco) anos.

APÊNDICE F – CONTROLE DE ALTERAÇÕES

<u>ALTERAÇÕES REALIZADAS NA REVISÃO F</u>	
<u>ITEM ALTERADO</u>	<u>ALTERAÇÃO REALIZADA</u>

MINUTA