

6. Não concordância com requisitos

6.1. Cada uma das Partes deve notificar a outra Parte das principais não concordâncias com requisitos de qualquer legislação aplicável ou qualquer condição estabelecida neste Procedimento que prejudica a capacidade de uma organização aprovada pela outra Parte para realizar a manutenção, nos termos deste Procedimento. Após essa notificação, a outra Parte deve realizar as investigações necessárias e reportar à Parte notificante qualquer ação tomada dentro do prazo de 15 dias úteis.

6.2. Em caso de desacordo entre as Partes sobre a eficácia das medidas tomadas a Parte notificante poderá exigir que a outra Parte tome medidas imediatas para impedir a organização de executar atividades de manutenção nos produtos aeronáuticos civis sob a sua supervisão regulamentar. Se a outra Parte não tomar essa medida no prazo de 15 dias úteis após o pedido da Parte notificante, os poderes, conferidos à autoridade competente da outra Parte no âmbito deste Procedimento, serão suspensos até que o problema seja resolvido de forma satisfatória pelo Comitê Conjunto, em conformidade com as disposições do Acordo. Até que o Comitê Conjunto emita sua decisão sobre a matéria, a Parte notificante poderá tomar qualquer medida que considere necessária para evitar que a organização execute atividades de manutenção nos produtos aeronáuticos civis sob a sua supervisão regulamentar.

6.3. Os órgãos responsáveis pela comunicação de que trata esta seção 6 deste Procedimento serão os agentes técnicos.

7. Assistência técnica

7.1. As Partes, se necessário por meio de suas autoridades competentes, mediante pedido, prestarão assistência técnica para as suas avaliações.

7.2. Os tipos de assistência podem incluir, mas não estão limitados, ao que segue:

(a) monitoramento e reporte sobre o contínuo cumprimento com os requisitos descritos neste Procedimento pelas organizações de manutenção sob a jurisdição de qualquer das Partes;

(b) realização de relatórios sobre investigações; e

(c) avaliação técnica.

8. Requisitos regulamentares específicos

8.1. O reconhecimento de uma Parte da organização de manutenção sob a jurisdição da outra Parte, nos termos da seção 5 deste Procedimento, está condicionado a que a organização de manutenção adote o suplemento ao seu manual de organização de manutenção, que deverá, no mínimo, conter o seguinte:

(a) uma declaração de comprometimento, assinada pelo seu gestor responsável, no sentido de que a organização cumpre com o contido no manual e em seus suplementos;

(b) que a organização deve cumprir com a ordem de serviço do cliente, atendendo particularmente quanto às diretrizes de aeronavegabilidade requeridas, às modificações e reparos e aos requisitos de que todas as partes utilizadas tenham sido produzidas ou tenham sofrido manutenção por organizações aceitáveis pela outra Parte;

(c) que o cliente ao emitir ordem de serviço estabeleça a aprovação da autoridade competente apropriada de todos os dados do projeto para efetuar alterações e reparos;

(d) que a liberação de produto aeronáutico civil está em conformidade com os requisitos legais e regulamentares;

(e) que defeitos graves ou condição não aeronavegável em qualquer produto aeronáutico civil, sob a jurisdição da outra Parte, devem ser reportados à outra Parte e ao cliente.

8.2. O reconhecimento previsto no parágrafo 8.1 deste Procedimento deverá ser aplicado quando acordos transitórios para a demonstração da capacidade de supervisão das organizações de manutenção houverem sido implementados pelos agentes técnicos.

Apêndice B1

Condições Especiais

1. CONDIÇÕES ESPECIAIS DA EASA APLICÁVEIS AOS CENTROS DE REPARO BASEADOS NO BRASIL

1.1. Para ser aprovado, em conformidade com EASA Parte 145, nos termos do presente anexo, o centro de reparo deve cumprir com todas as condições especiais que seguem:

1.1.1. O centro de reparo deve apresentar um requerimento na forma e no modo aceitável pela EASA.

(a) O requerimento para aprovação EASA, inicial e contínuo, deverá incluir uma declaração demonstrando que o certificado da EASA e/ou a classificação é necessário para a manutenção ou alteração de produtos aeronáuticos registrados ou projetados em um Estado membro da UE ou partes neles instalados.

(b) O centro de reparo deve prover um suplemento ao seu Manual de Organização de Manutenção, que é verificado e aceito pela ANAC em nome da EASA. Todas as revisões ao suplemento devem ser aceitas pela ANAC. O suplemento deve incluir o seguinte:

(i) O suplemento deve conter uma declaração do gerente responsável pelo centro de reparo, tal como definido na versão atual do EASA Parte 145 que obriga o centro de reparo a cumprir com o presente anexo e as condições especiais como listadas.

(ii) Procedimentos detalhados para a operação de um sistema de controle da qualidade independente, incluindo a supervisão de todas as múltiplas instalações e estações de linha dentro do território da República Federativa do Brasil.

(iii) Procedimentos para a liberação ou aprovação para retorno ao serviço de aeronaves que satisfaçam os requisitos da EASA Parte 145 e utilização do Formulário ANAC SEGV00 003 para componentes de aeronaves, e quaisquer outras informações exigidas pelo proprietário ou pelo operador, conforme apropriado.

(iv) Procedimentos, para as instalações classificadas em estruturas de aeronaves, assegurando que o certificado de aeronavegabilidade e os certificados de análise crítica de aeronavegabilidade são válidos antes da emissão de um documento de liberação para serviço.

(v) Procedimentos para assegurar que os reparos e alterações, como definidos pelos requisitos da EASA, são realizados em conformidade com dados aprovados pela EASA.

(vi) Um procedimento para o centro de reparo garantir que a ANAC aprove o programa de formação inicial e continuada e qualquer revisão que incluem treinamentos de fatores humanos.

(vii) Procedimentos de reporte de uma condição não aeronavegável, como requerido pelo EASA Parte 145, em produtos aeronáuticos civis, para a EASA, para a organização designada do projeto da aeronave, e ao cliente ou operador.

(viii) Procedimentos para garantir a integridade e o cumprimento com os requisitos da ordem de serviço do cliente ou operador, ou contrato, incluindo as diretrizes de aeronavegabilidade da EASA e outras instruções indicadas como obrigatórias.

(ix) Procedimentos implantados para assegurar que os contratantes cumprem os termos deste procedimento de implementação; isto é, usam organizações aprovadas sob o EASA Parte 145 ou, se estiverem usando uma organização que não possua aprovação sob o EASA Parte 145, o centro de reparo, que libera o produto para o serviço é responsável para garantir a sua aeronavegabilidade.

(x) Procedimentos que permitam a realização de serviços afastados do local fixo de uma base de apoio, quando aplicável.

(xi) Procedimentos para assegurar que hangares cobertos adequados estejam disponíveis para a manutenção de base de aeronaves.

1.2. Para continuar aprovado em conformidade com EASA Parte 145, nos termos do presente anexo, o centro de reparo deve cumprir com o que segue. A ANAC deve verificar que o centro de reparo:

(a) Permita à EASA, ou à ANAC em nome da EASA, inspecioná-la para o cumprimento dos requisitos do regulamento brasileiro RBHA 145 e estas condições especiais (i.e., EASA Parte 145).

(b) Aceite que ações de investigações e de fiscalização podem ser executadas pela EASA, em conformidade com os regulamentos relevantes da UE e procedimentos da EASA.

(c) Coopere com qualquer ação de investigação ou fiscalização da EASA.

(d) Continue a cumprir o regulamento brasileiro RBHA 145 e estas condições especiais.

2. CONDIÇÕES ESPECIAIS DA ANAC APLICÁVEIS ÀS ORGANIZAÇÕES DE MANUTENÇÃO APROVADAS (OMA) ESTABELECIDAS NA UE

2.1. Para ser aprovada em conformidade com o regulamento brasileiro RBHA 145, nos termos do presente anexo, a OMA deve cumprir com todas as condições especiais que seguem:

2.1.1. A OMA deve submeter um requerimento na forma e na maneira aceitável pela ANAC.

(a) O requerimento para certificação inicial da ANAC e a renovação deve incluir uma declaração que demonstre que a certificação da ANAC como centro de reparo e/ou a classificação é necessária para a manutenção ou alteração de produtos aeronáuticos brasileiros matriculados ou para produtos aeronáuticos registrados no estrangeiro operados sob as disposições de regulamentos brasileiros RBHA.

(b) A OMA deve fornecer um suplemento em Inglês para sua MOE, que é aprovada pela autoridade de aviação, e mantida na OMA. Uma vez aprovado pela autoridade de aviação, o suplemento será considerado aceito pela ANAC. Todas as revisões do suplemento devem ser aprovadas pela autoridade de aviação. O suplemento para o MOE ANAC deve incluir o que segue:

(i) A declaração assinada e datada pelo gerente responsável, obrigando a organização ao cumprimento deste anexo.

(ii) Um resumo de seu sistema da qualidade que deve abranger também as condições especiais ANAC.

(iii) Procedimentos de aprovação da liberação ou retorno ao serviço que satisfaçam os requisitos do regulamento brasileiro RBHA 43 para aeronaves e a utilização de **Form 1** da EASA para os componentes. Isso inclui as informações requeridas pelo regulamento brasileiro RBHA 43.9 e 43.11 e todas as informações necessárias a serem feitas ou mantidas pelo proprietário ou pelo operador, em Inglês, como apropriado.

(iv) Procedimentos para reportar à ANAC falhas, mau funcionamento ou defeitos em produtos aeronáuticos brasileiros, bem como a detecção ou intenção de instalação de Partes Suspeitas Não-aprovadas (PSN).

(v) Procedimentos para notificar a ANAC sobre quaisquer alterações às estações de linha que:

(1) estão localizadas em um Estado-Membro da UE;

(2) efetuam manutenção em aeronaves registradas no Brasil; e

(3) terão repercussões nas Especificações Operacionais da ANAC.

(vi) Procedimentos para qualificar e acompanhar postos fixos adicionais nos Estados-Membros da UE listados no apêndice 2 deste anexo.

(vii) Procedimentos implantados para verificar se todas as atividades dos contratados/sub-contratados incluem provisões de retorno para a OMA, para inspeção/ensaio final e retorno ao serviço, de artigos de origem não certificada pela ANAC.

(viii) Procedimentos para a apresentação à ANAC, a cada 24 meses, de relatórios atualizando a lista identificadora das pessoas técnicas responsáveis pelo retorno ao serviço de produtos aeronáuticos brasileiros.

(ix) Procedimentos para assegurar que os reparos e alterações maiores (conforme definido nos regulamentos brasileiros RBHA) são realizados em conformidade com dados aprovados pela ANAC.

(x) Procedimentos para assegurar cumprimento do Programa de Manutenção da Aeronavegabilidade Continuada (PMAC) do transportador aéreo, incluindo separação de manutenção e de inspeção naqueles itens identificados pelo transportador aéreo/cliente como itens obrigatórios de inspeção (IOI).

(xi) Procedimentos para assegurar o cumprimento com os requisitos dos manuais de manutenção do fabricante ou instruções para a aeronavegabilidade continuada (IACs) e tratamento de desvios. Procedimentos para assegurar que todas as diretrizes de aeronavegabilidade (DAs) aplicáveis, publicadas pela ANAC estão disponíveis para o pessoal de manutenção, no momento em que o serviço esteja sendo realizado.

(xii) Procedimentos confirmando que a OMA tem funcionários no seu corpo técnico que sejam capazes de ler e entender claramente os regulamentos brasileiros - Este requisito também é relevante em relação aos registros de manutenção em português.

(xiii) Procedimentos que permitam a realização de serviços afastados do local fixo de uma base de apoio, quando aplicável.

(xiv) Procedimentos para manter, no mínimo por 5 (cinco) anos, cada ordem de serviço tendo em anexo todos os formulários suplementares e certificados das partes.

(xv) Procedimentos para atestar as Inspeções de Manutenção Anuais (IMA) ou os Relatórios de Conformidade de Aeronavegabilidade (RCA) na forma e na maneira estabelecida pela ANAC, quando a OMA estiver autorizada a realizar IMA ou RCA.

2.2. Para continuar a ser aprovada em conformidade com os regulamentos brasileiros RBHA 43 e 145, nos termos do presente anexo, a OMA deve cumprir com o seguinte. A autoridade de aviação deve verificar se a OMA:

(a) Permite que a ANAC, ou a autoridade de aviação em nome da ANAC, inspecione-a para o cumprimento contínuo com requisitos da EASA Parte 145 e estas condições especiais (i.e., RBAC 43 e 145).

(b) Permite serem realizadas investigações e fiscalizações pela ANAC em conformidade com as regras e orientações da ANAC;

(c) A OMA deve cooperar com qualquer ação de investigação ou fiscalização;

(d) A OMA deve continuar a cumprir com o EASA Parte 145 e estas condições especiais;

(e) A preservação da conformidade regulamentar, permitirá que a ANAC renove a certificação da OMA a cada 24 meses.