

Procedimento para certificação de produtos aeronáuticos civis

1. Âmbito de aplicação

1.1. O presente Procedimento (a seguir designado por "Procedimento") aplica-se ao seguinte:

1.1.1. A aceitação recíproca dos resultados relativos à verificação de concordância com requisitos de projetos, ambientais e operacionais de produtos aeronáuticos civis, realizados por agente técnico da Parte atuando na qualidade de representante autorizado do Estado do projeto.

1.1.2. A aceitação recíproca dos resultados relativos às avaliações de conformidade de produtos aeronáuticos civis, novos ou usados, com os requisitos de aeronavegabilidade e ambientais para efeitos de importação, estabelecidos por qualquer das Partes.

1.1.3. A aceitação recíproca de aprovação de modificação de projeto de produto aeronáutico civil, bem como de projeto de reparo, realizados sob a autoridade de qualquer das Partes.

1.1.4. Cooperação e assistência em aeronavegabilidade continuada das aeronaves em serviço.

1.2. Para os fins deste Procedimento os seguintes termos são definidos como segue:

(a) "Certificado de Liberação Autorizada" significa uma declaração de uma pessoa ou organização sob a jurisdição da Parte exportadora, segundo a qual um produto aeronáutico civil, que não seja uma aeronave completa, é um produto recém-fabricado, ou um produto usado, liberado após ter sido objeto de manutenção.

(b) "Certificado de aeronavegabilidade para exportação" significa uma declaração de exportação por uma pessoa ou organização sob a jurisdição da Parte exportadora que uma aeronave completa, também sob a jurisdição da Parte exportadora, está em conformidade com as exigências ambientais e de aeronavegabilidade notificada pela parte importadora.

(c) "Parte Exportadora" significa a Parte que exporta um produto aeronáutico civil.

(d) "Parte Importadora" significa a parte que importa um produto aeronáutico civil.

2. Comitê Setorial Conjunto

2.1. Composição

2.1.1. É instituído um Comitê Setorial Conjunto de Certificação. O comitê é constituído por representantes de ambas as Partes responsáveis, a nível gerencial, pelo que segue:

(a) certificação de produtos aeronáuticos civis;

(b) produção, se estiver a cargo de pessoas que não as previstas no subparágrafo 2.1.1 (a) do presente Procedimento;

(c) regulação e normalização relativos a certificação e

(d) normalização de inspeções internas ou pelo sistema de controle de qualidade.

2.1.2. Qualquer outra pessoa poderá ser convidada para participar do comitê, de comum acordo entre as Partes, que possa contribuir para o cumprimento do mandato do Comitê Setorial Conjunto de Certificação.

2.1.3. O Comitê Setorial Conjunto de Certificação deve estabelecer suas próprias regras de procedimento.

2.2. Mandato

2.2.1. O Comitê Setorial Conjunto de Certificação reunir-se-á pelo menos uma vez por ano para garantir o efetivo desempenho e implementação do presente Procedimento, e entre outras coisas, para:

(a) decidir, como apropriado, sobre procedimentos de trabalho a serem utilizados para facilitar o processo de certificação;

(b) decidir, como apropriado, sobre ordens técnicas normativas para os propósitos do subparágrafo 3.3.7 do presente Procedimento;

(c) avaliar as mudanças regulatórias de cada Parte para garantir que os requisitos de certificação permaneçam atuais;

(d) elaborar, como apropriado, propostas para o Comitê Conjunto sobre emendas a este Procedimento, com exceção das referidas no parágrafo 2.2.1 (b) do presente Processo;

(e) garantir que as Partes compartilham um entendimento comum deste Procedimento;

(f) garantir que as Partes apliquem este Procedimento de forma consistente;

(g) resolver qualquer diferença em questões técnicas decorrentes da interpretação ou implementação do presente Procedimento, incluindo diferenças que possam surgir na determinação das bases de certificação ou a aplicação de condições especiais, isenções e desvios;

(h) organizar, como apropriado, a participação recíproca de uma Parte no processo de normalização interna da outra Parte ou sistema de controle da qualidade;

(i) identificar, onde apropriado, pontos focais responsáveis pela certificação de cada produto aeronáutico civil importado ou exportado entre as Partes; e

(j) desenvolver meios efetivos de cooperação, assistência e troca de informações relativas à normas de segurança de voo, ambientais e de sistemas de certificação para minimizar, na extensão possível, as diferenças entre as Partes.

2.2.2. Caso o Comitê Setorial Conjunto de Certificação seja incapaz de resolver as diferenças em conformidade com o parágrafo 2.2.1 (g) deste Procedimento, deverá comunicar o problema ao Comitê Conjunto e assegurar a implementação da decisão tomada por este comitê.

3. Aprovação de projeto

3.1. Disposições Gerais

3.1.1. Este Procedimento abrange as aprovações de projeto e as mudanças a eles para: certificação tipo, certificação suplementar de tipo, reparos, partes e aparelhos.

3.1.2. Para a implementação deste Procedimento, as Partes acordam que a demonstração da capacidade de uma organização de projeto, para assumir as suas responsabilidades para satisfazer qualquer diferença de requisitos específicos da outra Parte, é suficientemente controlada por qualquer das Partes.

3.1.3. O requerimento para aprovação de projeto deve ser feito para a Parte Importadora através da Parte Exportadora, onde apropriado.

3.1.4. Os órgãos responsáveis pela implementação desta seção 3, em relação à aprovação de projetos, devem ser os agentes técnicos.

3.2. Base de Certificação

3.2.1. Para fins de emissão de um Certificado de Tipo, a Parte Importadora deve utilizar as suas próprias normas aplicáveis a um produto similar, que estavam vigentes quando o requerimento de emissão do Certificado de Tipo original foi submetido à Parte Exportadora e para a proteção ambiental as normas aplicáveis para produtos similares próprios que eram aplicáveis quando do requerimento de Certificação de Tipo foi submetido à Parte Importadora.

3.2.2. Sem prejuízo do parágrafo 3.2.5 do presente Procedimento e com o objetivo de aprovar uma modificação de projeto ou um projeto de reparo, a Parte Importadora deverá especificar uma mudança na base de certificação estabelecida nos termos do parágrafo 3.2.1 do presente Procedimento, quando ela considerar essa mudança apropriada para a modificação do projeto ou para o projeto de reparo.

3.2.3. Sem prejuízo do parágrafo 3.2.5 do presente Procedimento, a Parte Importadora poderá especificar qualquer condição especial aplicável ou que se pretenda aplicar a características novas, ou não usuais, não abrangida pelas normas de aeronavegabilidade e ambientais aplicáveis.

3.2.4. Sem prejuízo do parágrafo 3.2.5 do presente Procedimento, a Parte Importadora poderá especificar qualquer isenção ou desvio das normas aplicáveis.

3.2.5. Ao especificar condições especiais, isenções, desvios ou alterações à base de certificação, a Parte Importadora levará em consideração os da Parte Exportadora e não será mais exigente para os produtos da Parte Exportadora do que seria para produtos similares próprios. A Parte Importadora notificará a Parte Exportadora de qualquer condição especial, isenção, desvio ou alteração na base de certificação.

3.3. Processo de certificação

3.3.1. A Parte Exportadora deverá fornecer à Parte Importadora todas as informações necessárias para que esta se familiarize e se mantenha familiarizada com cada produto aeronáutico civil da Parte Exportadora e de sua certificação.

3.3.2. Para cada aprovação de projeto, as Partes devem desenvolver, como apropriado, um programa de certificação, com base nos procedimentos de trabalho determinadas pelo Comitê Setorial Conjunto de Certificação.

3.3.3. A Parte Importadora deverá emitir seu próprio Certificado de Tipo ou Certificado Suplementar de Tipo para uma aeronave, motor ou da hélice quando:

(a) a Parte Exportadora tenha emitido seu próprio certificado;

(b) a Parte Exportadora certifica à Parte Importadora que o projeto de tipo de produto está em concordância com a base de certificação, conforme estabelecido no parágrafo 3.2 deste Procedimento; e

(c) todas as questões surgidas durante o processo de certificação foram resolvidas.

Modificações ao Certificado de Tipo

3.3.4. Modificações ao projeto de tipo, de um produto aeronáutico civil para o qual a Parte Importadora tenha emitido um certificado de tipo, devem ser aprovadas como segue:

3.3.4.1. A Parte Exportadora deve classificar as modificações de projeto em duas categorias, de acordo com os procedimentos de trabalho determinados pelo Comitê Setorial Conjunto de Certificação.

3.3.4.2. Para a categoria de modificações de projeto que exige o envolvimento da Parte Importadora, a Parte Importadora deverá aprovar as modificações de projeto após o recebimento de uma declaração escrita pela Parte Exportadora que as modificações de projeto cumprem com a base de certificação, tal como estabelecido no parágrafo 3.2 do presente Procedimento. A fim de cumprir as obrigações do presente parágrafo, a Parte Exportadora pode fornecer declarações individuais para cada modificação de projeto ou uma única declaração para uma lista de modificações de projeto aprovadas.

3.3.4.3. Para todas as outras modificações de projeto a aprovação da Parte Exportadora constitui uma aprovação válida da Parte Importadora, sem ação adicional.

Modificação ao Certificado Suplementar de Tipo

3.3.5. Modificações no projeto de um produto aeronáutico civil para o qual a Parte Importadora tenha emitido um certificado suplementar de tipo deverão ser aprovadas como segue:

3.3.5.1. A Parte Exportadora deve classificar as modificações de projeto em duas categorias, de acordo com os procedimentos de trabalho determinadas pelo Comitê Setorial Conjunto de Certificação.

3.3.5.2. Para a categoria de modificações de projeto que exige o envolvimento da Parte Importadora, a Parte Importadora deverá aprovar as modificações de projeto após o recebimento de uma declaração escrita pela Parte Exportadora que as modificações de projeto cumprem com a base de certificação, tal como estabelecido no parágrafo 3.2 do presente Procedimento. A fim de cumprir as obrigações do presente parágrafo, a Parte Exportadora pode fornecer declarações individuais para cada modificação de projeto ou uma única declaração para uma lista de modificações de projeto aprovadas.

3.3.5.3. Para todas as outras modificações de projeto, a aprovação da Parte Exportadora constitui uma aprovação válida da Parte Importadora, sem ação adicional.

Aprovação de projeto de reparo

3.3.6. Projetos de reparo de produtos aeronáuticos civis para os quais a Parte Importadora tenha emitido um Certificado de Tipo devem ser aprovados como segue:

3.3.6.1. A Parte Exportadora deve classificar os projetos de reparo em duas categorias, de acordo com os procedimentos de trabalho determinados pelo Comitê Setorial Conjunto de Certificação.

3.3.6.2. Para a categoria de projetos de reparo que exige o envolvimento da Parte Importadora, a Parte Importadora deverá aprovar os projetos de reparo após o recebimento de uma declaração escrita pela Parte Exportadora que os projetos de reparo cumprem com a base de certificação, tal como estabelecido no parágrafo 3.2 do presente Procedimento. A fim de cumprir as obrigações do presente parágrafo, a Parte Exportadora pode fornecer declarações individuais para cada projeto de reparo maior ou uma única declaração para uma lista de projetos de reparo aprovados.

3.3.6.3. Para todos os outros projetos de reparo, a aprovação da Parte Exportadora constitui uma aprovação válida da Parte Importadora, sem ação adicional.

3.3.7. A aprovação de peças e aparelhos emitidos pela Parte Exportadora com base nas ordens técnicas normativas, decididos pelo Comitê Setorial Conjunto de Certificação, em conformidade com o parágrafo 2.2 do presente Procedimento, devem ser reconhecidas pela Parte Importadora como equivalente as suas próprias certificações emitidas em conformidade com sua legislação e procedimentos.

3.4. Requisitos operacionais relativos ao projeto

3.4.1. A Parte Importadora, a pedido da Parte Exportadora, deverá informar à Parte Exportadora sobre os seus atuais requisitos operacionais relativos ao projeto.

3.4.2. A Parte Importadora determinará com a Parte Exportadora, tanto caso a caso, ou pelo desenvolvimento de uma lista corrente dos requisitos operacionais específicos relativos ao projeto de certa categoria de produtos e/ou operações, os requisitos operacionais de projeto relacionados para os quais aceitará a certificação e a declaração de concordância com requisitos por escrito da Parte Exportadora.

3.4.3. A Parte Exportadora assegurará que as informações relacionadas com requisitos operacionais que tenham impacto no projeto são disponibilizadas para a Parte Importadora durante o processo de certificação.

3.5. Aeronavegabilidade Continuada

3.5.1. As duas Partes devem cooperar na análise de aspectos de aeronavegabilidade de acidentes e incidentes que ocorrem em relação aos produtos aeronáuticos civis para os quais o presente Acordo se aplica e as questões suscitadas relativas à aeronavegabilidade destes produtos. Para esse propósito, os seus agentes técnicos devem trocar informações relevantes sobre falhas, maus funcionamentos e defeitos ou outras ocorrências que afetam os produtos aeronáuticos civis, para os quais o presente Acordo se aplica, relatados pelas respectivas entidades reguladas. A troca destas informações deve ser considerada como atendimento às obrigações de cada detentor de aprovação em reportar as falhas, maus funcionamentos e defeitos ou outras ocorrências para o agente técnico da outra Parte segundo a lei aplicável da outra Parte.

3.5.2. A Parte Exportadora deverá determinar, em relação aos produtos aeronáuticos civis projetados ou fabricados sob a sua jurisdição, as necessárias medidas aplicáveis para corrigir qualquer condição insegura do projeto de tipo destinado depois de um produto aeronáutico civil tenha entrado em serviço, incluindo as ações em relação dos componentes projetados e/ou fabricados por um fornecedor sob contrato com um contratante primário do território sob jurisdição da Parte Exportadora.

3.5.3. A Parte Exportadora, em relação a um produto aeronáutico civil projetado ou fabricado sob a sua jurisdição, prestará assistência à Parte Importadora para determinar qualquer ação considerada necessária pela Parte Importadora para a aeronavegabilidade continuada dos produtos.

3.5.4. Cada Parte deve manter a outra Parte informada de todas as diretrizes de aeronavegabilidade mandatórias, ou outras ações que elas determinam como necessárias para a aeronavegabilidade continuada dos produtos aeronáuticos civis projetados ou fabricados sob a jurisdição de uma das Partes e que são abrangidos pelo presente Acordo.

4. Aprovação da Produção

4.1. Para a implementação deste Procedimento, as Partes acordam que a demonstração da capacidade de uma organização de produção, ao assumir a garantia da qualidade da produção e o controle de produtos aeronáuticos civis está suficientemente controlada por meio de supervisão dessa organização pela autoridade competente de cada Parte, para satisfazer qualquer diferença específica de resquisito da outra Parte.

4.2. Quando uma aprovação de produção sob a supervisão regular de uma Parte inclui fábricas e instalações no território da outra Parte ou num país terceiro, a Parte primária permanecerá responsável pela avaliação e supervisão destas fábricas e instalações.

4.3. As Partes podem solicitar a assistência de autoridade de aviação civil de um país terceiro, no exercício da sua função regular de avaliação e supervisão, quando a aprovação por qualquer das Partes tenha sido concedida ou prorrogada por acordo formal ou informal com esse terceiro país.

4.4. Os órgãos responsáveis pela implementação da presente seção 4 relativa à aprovação de produção são as autoridades competentes referidas no artigo 5º do Acordo.

5. Aprovações de aeronavegabilidade para Exportação

5.1. Disposições Gerais

5.1.1. A Parte Exportadora deve emitir aprovações de aeronavegabilidade para exportação de produtos aeronáuticos civis exportados para a Parte Importadora, nas condições definidas nos parágrafos 5.2 e 5.3 deste Procedimento.

5.1.2. A Parte Importadora deverá aceitar as aprovações de aeronavegabilidade para exportação emitida em conformidade com os parágrafos 5.2 e 5.3 deste Procedimento pela Parte Exportadora.

5.1.3. A identificação de peças e aparelhos com as marcas específicas exigidas pela legislação da Parte Exportadora deve ser reconhecida pela Parte Importadora, como estando em conformidade com os requisitos legais.

5.2. Os Certificados de Aeronavegabilidade para Exportação

5.2.1. Aeronaves novas

5.2.1.1. Uma Parte Exportadora através de sua autoridade competente responsável pela implementação deste Procedimento deve emitir um Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, para uma aeronave nova, certificando que a aeronave:

(a) está em conformidade com um projeto tipo aprovado pela Parte Importadora, de acordo com este Procedimento;

(b) está em condições de operação segura, incluindo o cumprimento com as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis da Parte Importadora, tal como notificado por essa Parte;

(c) preenche todos os requisitos adicionais previstos pela Parte do Importador, tal como notificada por essa Parte.

5.2.2. Aeronaves usadas

5.2.2.1. Para aeronave usada para a qual um projeto aprovado foi concedido pela Parte Importadora, a Parte Exportadora por meio de sua autoridade competente, responsável pela supervisão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave a ser emitido um Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação certificará que a aeronave:

- (a) está de acordo com um projeto tipo aprovado pela Parte Importadora de acordo com este Procedimento;
- (b) está em condições de operação segura, incluindo o cumprimento de todas as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis da Parte Importadora, tal como notificada por essa Parte;
- (c) foi realizada a devida manutenção, usando procedimentos e métodos durante a sua operação em serviço, como evidenciado por diários e registros de manutenção; e
- (d) atende todos os requisitos adicionais previstos pela Parte Importadora, tal como notificada por essa Parte.

5.2.2.2 Para aeronaves usadas e fabricadas sob sua jurisdição, cada Parte compromete-se a ajudar, a pedido da outra Parte, na obtenção de informações relativas a:

- (a) a configuração da aeronave no momento em que deixou o fabricante; e
- (b) instalações subsequentes na aeronave que tenha aprovado.

5.2.2.3. As Partes devem também aceitar mutuamente os Certificados Aeronavegabilidade para Exportação de aeronaves usadas e fabricadas e/ou montados num terceiro país, quando as condições dos parágrafo 5.2.2.1 (a) a (d) deste Procedimento foram cumpridos.

5.2.2.4. A Parte Importadora pode solicitar os registros de inspeção e de manutenção, que incluem, mas não estão limitados a:

- (a) o original ou cópia autenticada de um Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação, ou seu equivalente, emitido por uma Parte Exportadora;
- (b) registros que atestam que todas as revisões, alterações maiores, e os reparos foram realizados em conformidade com os requisitos aprovados ou aceitos pela Parte Exportadora; e
- (c) registros de manutenção e registros em diários de bordo que comprovam que a aeronave usada foi submetida às manutenções apropriadas durante toda a sua vida útil, em conformidade com os requisitos de um programa de manutenção aprovado.

5.3. Certificados de Liberação Autorizada

5.3.1. Motores e hélices novos

5.3.1.1. A Parte Importadora deverá aceitar da Parte Exportadora o Certificado de Liberação Autorizada de um motor ou hélice novos, somente quando o Certificado prevê que tal motor ou hélice:

- (a) está de acordo com um projeto tipo aprovado pela Parte Importadora de acordo com este Procedimento;
- (b) está em condições de operação segura, incluindo o cumprimento das diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis da Parte Importadora, tal como notificado por essa parte; e
- (c) atende a todos os requisitos adicionais previstos pela Parte Importadora, tal como notificados por essa Parte.

5.3.1.2. A Parte Exportadora deve exportar todos os motores e hélices novos, com um Certificado de Liberação Autorizada emitido em conformidade com sua legislação e procedimentos.

5.3.2. Subconjuntos, partes e aparelhos novos

5.3.2.1. A Parte Importadora deverá aceitar o Certificado de Liberação Autorizada da Parte Exportadora de um subconjunto, parte, incluindo partes alteradas e/ou partes de reposição, ou aparelhos, apenas quando o certificado prevê que tal subconjunto ou parte:

- (a) está de acordo com dados de projeto aprovado pela Parte Importadora;
- (b) está em condições de operação segura; e

(c) atende a todos os requisitos adicionais previstos pela Parte Importadora, tal como notificado por essa Parte.

5.3.2.2. A Parte Exportadora deverá exportar todas as partes novas com um Certificado de Liberação Autorizado emitido em conformidade com sua legislação e procedimentos.

6. Suporte para as atividades de certificação

6.1. As Partes devem se necessário, através das respectivas autoridades competentes, mediante solicitação, prover suporte técnico e informações, para as atividades de certificação.

6.2. Os tipos de suporte podem incluir, mas não se limitar, aos que seguem:

6.2.1. Dados operacional aplicáveis

Desenvolvimento dos requisitos mínimos aplicáveis em matéria de aptidão operacional (contemplando entre outras coisas, requisitos mínimos de formação para tripulação de vôo e comissários de vôo).

6.2.2. Determinação da concordância com requisitos:

(a) testemunho de ensaios;

(b) realização de inspeções de concordância com requisitos e de conformidade;

(c) análise crítica de relatórios; e

(d) aquisição de dados.

6.2.3. Monitorização e supervisão:

(a) testemunho de primeira inspeção de partes;

(b) monitoramento dos controles de processos especiais;

(c) realização de inspeções de partes, por amostragem, na produção;

(d) monitoramento das atividades das pessoas delegadas ou das organizações aprovadas referidas no parágrafo 5º, do artigo 3º, do Acordo;

(e) condução de investigações sobre as dificuldades em serviço;

(f) avaliação e supervisão dos sistemas da qualidade da produção.

Anexo B

Procedimento para manutenção

1. Âmbito de aplicação

Este Procedimento (a seguir designado por "Procedimento") aplica-se à aceitação recíproca dos resultados nas atividades de manutenção aeronáutica de aeronaves e componentes que se destinam a ser instalados nestas.

2. Legislação aplicável

2.1. As Partes concordam, para os propósitos deste Procedimento, que em conformidade com a legislação aplicável em matéria de manutenção de uma das Partes e com os requisitos regulamentares especificados na seção 8 deste Procedimento se entenda a conformidade com a legislação aplicável da outra Parte.

2.2. As Partes concordam, para os propósitos deste Procedimento, que as práticas e os procedimentos de certificação das autoridades competentes de cada uma das Partes produzem evidências equivalentes do cumprimento dos requisitos referidos no parágrafo anterior.

2.3. As Partes concordam, para efeitos do presente procedimento, que as normas estabelecidas por cada uma das Partes relativas ao licenciamento de pessoal de manutenção são consideradas equivalentes.

3. Definições

Para os propósitos deste Procedimento, os seguintes termos são assim definidos:

(a) "Aeronaves" significa qualquer máquina cuja sustentação na atmosfera se deve a reações do ar distintas das reações do ar contra a superfície terrestre;

(b) "Componente" significa qualquer motor, hélice, peça ou aparelho;

(c) "Aeronave de grande porte" significa uma aeronave, classificada como um avião com um peso máximo de descolagem superior a 5 700 kg, ou um helicóptero multimotor;

(d) "Modificação" significa uma mudança de um projeto de um produto aeronáutico civil que afeta a construção, configuração, desempenho, características ambientais ou limitações operacionais;

(e) "Alteração", uma mudança num produto aeronáutico civil que afeta a construção, a configuração, o desempenho, as características ambientais ou as limitações de operação.

4. Comitê Setorial Conjunto de Manutenção

4.1. Composição

4.1.1. É instituído um Comitê Setorial Conjunto de Manutenção. O comitê é constituído por representantes de ambas as Partes responsáveis, em nível gerencial, pelo que segue:

(a) aprovação de organizações de manutenção;

(b) implementação da legislação e das normas relativas às organizações de manutenção;

(c) inspeções internas de normalização ou pelo sistema de controle da qualidade.

4.1.2. Qualquer outra pessoa que possa contribuir para o cumprimento do mandato do Comitê Setorial Conjunto de Manutenção, de comum acordo entre as Partes, poderá ser convidada para participar do comitê.

4.1.3. O Comitê Setorial Conjunto de Manutenção deverá estabelecer suas próprias regras de procedimento.

4.2. Mandato

4.2.1. O Comitê Setorial Conjunto de Manutenção reunir-se-á pelo menos uma vez por ano para garantir o efetivo desempenho e implementação do presente Procedimento, e entre outros aspectos, para:

(a) avaliar as mudanças regulatórias das Partes para garantir que os requisitos especificados na seção 8 deste Procedimento permanecem atuais;

(b) garantir que as Partes compartilham um entendimento comum deste Procedimento;

(c) garantir que as Partes aplicam este Procedimento de forma consistente;

(d) resolver qualquer diferença em questões técnicas decorrentes da interpretação ou implementação deste Procedimento, incluindo diferenças que possam surgir fora do contexto da interpretação ou implementação deste Procedimento;

(e) organizar, como apropriado, participação recíproca de uma Parte no processo de normalização interna da outra Parte ou sistema de controle da qualidade; e

(f) elaborar, como apropriado, propostas para o Comitê Conjunto sobre as alterações a este Procedimento.

4.2.2. Caso o Comitê Setorial Conjunto de Manutenção não seja capaz de resolver as diferenças em conformidade com o sub-parágrafo 4.2.1 (d) deste Procedimento, deverá comunicar o problema ao Comitê Conjunto e assegurar a implementação da decisão tomada por este comitê.

5. Aprovação de organização de manutenção

5.1. Qualquer organização de manutenção de uma Parte que tenha sido certificada por uma autoridade competente dessa Parte para exercer as funções de manutenção deverá ser obrigada a ter um complemento ao seu manual de organização de manutenção a fim de cumprir com os requisitos estabelecidos na seção 8 deste Procedimento. Quando ela estiver convencida de que o suplemento preenche os requisitos estabelecidos na seção 8 deste Procedimento, a referida autoridade competente emitirá aprovação que comprove a concordância com os requisitos aplicáveis da outra Parte e especificando a abrangência das tarefas que a organização de manutenção pode executar em aeronaves registradas na outra Parte. A abrangência da classificação e das limitações não deve exceder a contida no seu próprio certificado.

5.2. A aprovação emitida nos termos do parágrafo 5.1 deste Procedimento pela autoridade competente de uma das Partes deve ser notificada à outra Parte e constitui uma aprovação válida para a outra Parte, sem ação adicional.

5.3. O reconhecimento de um certificado de aprovação nos termos do parágrafo 5.2 deste Procedimento é aplicável para a organização de manutenção em seu principal local de negócios, bem como em suas outras localizações que são identificadas no manual e estão sujeitas à supervisão de uma autoridade competente.

5.4. As Partes podem solicitar a assistência de autoridade de aviação civil de um terceiro país, no exercício da sua função regular de avaliação e supervisão, quando a aprovação por qualquer das Partes tenha sido concedida ou prorrogada por acordo formal ou informal com esse terceiro país.

5.5. Uma Parte por meio de sua autoridade competente notificará prontamente a outra Parte de quaisquer alterações no âmbito das aprovações que tenha emitido em conformidade com o parágrafo 5.1 deste Procedimento, incluindo a revogação ou suspensão da autorização.

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, atentando 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 de 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 satisfazem os requisitos da EASA Parte 145 e utilização do Formulário ANAC SEGOVO 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 permitem 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) Permite 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 a 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 satisfazem 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, maus funcionamentos 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 anexo 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 Contínua (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 contínua (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 que segue. 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.