



CIRCULAR TÉCNICA DE INFORMAÇÃO

ADVISORY CIRCULAR

CTI 23-04 – EDIÇÃO 1

ASSUNTO: MANUTENÇÃO EM LOCAIS NÃO INCLUÍDOS NO MANUAL DA ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO

1.0 APLICABILIDADE

Todas as organizações de manutenção aprovadas que necessitem de executar trabalhos de manutenção em qualquer aeronave ou componente da aeronave, motores/componentes na condição “on wing”, para os quais tenha sido aprovada, em locais não incluídos no manual da organização de manutenção.

2.0 OBJETIVO

Esta CTI define os requisitos necessários para as organizações de manutenção aprovadas (AMO) solicitarem a aprovação para executar trabalhos de manutenção, em qualquer aeronave ou componente da aeronave, motores/componentes na condição “on wing”, para os quais tenham sido aprovadas, em locais não incluídos no manual da organização, tendo como base os requisitos CAO.A.095(a)3 e 145.A.75(c) referidos no Regulamento (UE) 1321/2014.

3.0 DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CTI entra em vigor a 18 de setembro de 2023.

4.0 DESCRIÇÃO

4.1 Introdução

Os Anexos II e Vd ao Regulamento (EU) 1321/2014, nomeadamente os pontos CAO.A.095(a)3 e 145.A.75(c), concedem o privilégio às organizações de manutenção de executar trabalhos de manutenção em qualquer aeronave ou componente de aeronave, motores/componentes na condição “on wing” para os quais tenha sido aprovada, em qualquer local, desde que tal manutenção seja necessária em resultado da **inoperacionalidade da aeronave** ou da necessidade de suportar **manutenção de linha ocasional** desde que sejam cumpridas as condições especificadas no manual da organização.

Adicionalmente, o Anexo IV da Parte-M (Sistema de Classe e Classificação) prevê alguma flexibilidade adicional na realização de manutenção no caso das organizações com classificação B, C e D1 (por exemplo, uma organização com classificação B/C pode ser autorizada a realizar manutenção no motor/componente instalado durante a manutenção básica ou de linha).

O privilégio para realizar manutenção num local não incluído no manual da organização, significa que a organização pode emitir um CRS, nos locais não incluídos no manual da organização, conforme os pontos CAO.A.065, CAO.A.070 ou 145.A.50 para Aeronave / Motor / Componente / NDT, conforme aplicável, dependendo da categoria aprovada no seu certificado de aprovação técnica.

4.2 Aprovação indireta de locais de manutenção não incluídos no Manual da Organização de Manutenção de acordo com os privilégios previstos no CAO.A.095(a)3 e 145.A.75(c).

O procedimento relacionado com a concessão deste privilégio é aprovado pela ANAC tendo como base que o Sistema de Qualidade/Compliance da organização, garante adequadamente o cumprimento dos requisitos definidos na Parte CAO ou Parte 145. Este privilégio não pode ser aprovado pela ANAC antes do primeiro ciclo de supervisão de 2 anos ter sido concluído. Exceções podem ser concedidas caso a caso para as organizações, que têm uma necessidade devidamente fundamentada para trabalhar em locais não incluídos no manual da organização antes do primeiro ciclo de supervisão de 2 anos ter sido concluído.

A concessão deste privilégio, não pressupõe a execução de tarefas de manutenção em qualquer local, ou que esses locais se tornem “locais aprovados”.

4.2.1 Possíveis cenários

Os cenários identificados no presente ponto, podem ser considerados de acordo com o privilégio previsto nos pontos CAO.A.095(a)3 ou 145.A.75(c), o que significa que as tarefas de manutenção executadas (abaixo indicadas) em locais não incluídos no manual da organização podem ser realizadas desde que exista um procedimento descrito no manual da organização com os respectivos requisitos conforme mencionado no ponto 4.2.2.

- Cenário 1 – Manutenção de linha ocasional:

Este cenário aplica-se apenas às AMO com categoria A, que necessitem de executar tarefas de manutenção de linha em aeronaves operacionais em locais não incluídos no manual da organização (ex. contratos de curta duração ou sazonal até 90 dias no máximo), sujeitas às seguintes limitações:

1. A AMO deve ter um contrato de manutenção celebrado com um Operador/CA(M)O que se encontre localizado num estado membro da União Europeia (isto é, com Aeronaves abrangidas pelo anexo II e Vd do Regulamento Base (UE) 2018/1139);
2. O Operador/CA(M)O deve solicitar à AMO a realização de manutenção em locais não incluídos no manual da organização.

Nota:

1. **Não é permitido o uso sucessivo (por exemplo, encerrar uma estação de linha ao abrigo do privilégio da manutenção ocasional e voltar a abrir a mesma num prazo inferior a 30 dias) deste privilégio para o mesmo operador no mesmo local, com exceção dos casos devidamente justificados pela organização e aceites pela ANAC.**
- Cenário 2 – Tarefas de manutenção realizadas pelas AMO categoria A em aeronave inoperacional resultante de um evento não programado (AOG):

Este aplica-se apenas às AMO com categoria A que necessitem de executar tarefas de manutenção em aeronaves inoperacionais resultantes de eventos não programados/inesperados (AOG), sujeita às seguintes limitações:

1. A AMO deve receber uma ordem de trabalho ou ter um contrato de manutenção celebrado com um Operador/CA(M)O que se encontre localizado num estado membro da União Europeia (isto é, um operador com aeronaves abrangidas pelo anexo II do Regulamento Base (UE) 2018/1139);
2. O Operador/CA(M)O deve solicitar à AMO a realização de manutenção em locais não incluídos no manual da organização;
3. No caso de a manutenção necessária no âmbito do presente cenário ser considerada de Base, a AMO deve notificar a ANAC, antes de iniciar os trabalhos de manutenção (podendo iniciar os trabalhos após a notificação), para permitir a avaliação das tarefas, e a determinação da necessidade de uma auditoria no local após a notificação.

- Cenário 3 – Tarefas de manutenção realizadas pelas AMO categoria B e/ou C em Motor/Componentes na condição “on wing”:

Este aplica-se apenas às AMO com categoria B/C, que necessitem de executar tarefas de manutenção em motores/componentes na condição “on wing” resultantes de eventos não programados, sujeita às seguintes limitações:

1. A AMO deve receber uma ordem de trabalho de um Operador/CA(M)O que se encontre localizado num estado membro da União Europeia (isto é, um operador com Aeronaves abrangidas pelo anexo II do Regulamento Base (UE) 2018/1139);
2. O Operador/CA(M)O deve solicitar à AMO a realização de manutenção em locais não incluídos no manual da organização;
3. As tarefas de manutenção devem ser realizadas “on wing”, i.e., sem que haja a remoção do componente. Não obstante, a AMO pode temporariamente remover o componente para manutenção (o que implica que o componente removido é instalado na mesma aeronave durante o mesmo evento de manutenção antes da emissão do CRS da aeronave) a fim de melhorar o acesso a esse componente a intervir, exceto quando tal remoção gere a necessidade de manutenção adicional;
4. Quando uma tarefa de manutenção apenas está descrita no EMM/CMM, a AMO deve contactar o fabricante para confirmar que esta tarefa pode ser executada fora do ambiente de oficina (“on wing”);

5. Para as AMO categoria C, este privilégio destina-se apenas aos componentes que não são facilmente transportáveis (ex. thrust reverser, radome, LDG strut, etc.).

- Cenário 4 – Tarefas de NDT realizadas por AMO categoria D1:

Este aplica-se apenas às AMO com categoria D1, que necessitem de executar tarefas de NDT que se possam realizar “on-wing”, nas instalações do cliente onde a aeronave, motor ou componente em questão está localizada.

- Cenário 5- Suporte de uma Aeronave com pessoal de certificação a bordo “Flying Spanner”:

O suporte de manutenção de linha através de pessoal de certificação a bordo surge devido à necessidade de realizar manutenção numa aeronave num local não aprovado no manual (por exemplo, voo único, contrato de curto prazo, alteração de horário de voo, etc.).

A tabela a seguir resume os casos aceitáveis de executar tarefas de manutenção em locais não incluídos no manual da organização sob um privilégio de aprovação indireta:

Diferentes cenários possíveis	Categoria				
	A		B	C	D1
	Linha	Base			
Cenário 1 – Manutenção de linha ocasional	X				
Cenário 2 – Tarefas de manutenção realizadas por AMO categoria A em aeronave inoperacional resultante de um evento não programado (AOG)	X	X			
Cenário 3 – Tarefas de manutenção realizadas por AMO categoria B e/ou C em Motor/Componentes na condição “on-wing”			X	X*	
Cenário 4 – Tarefas de NDT realizadas por AMO categoria D1					X
Cenário 5- Pessoal de Certificação a bordo	X**				

* - Limitado aos componentes que não são facilmente transportáveis (ex. thrust reverser, radome, LDG strut, etc.)

** Limitado ao Referido no ponto 4.2.2 alínea v)

4.2.2 Condições que devem ser descritas/incluídas no manual da organização

As organizações de manutenção que pretendam usar os privilégios descritos no ponto 4.2.1., devem referir no seu manual da organização no paragrafo do “Âmbito dos trabalhos” (§1.9 ou §A.4, conforme a organização certificada) que a AMO pode executar

tarefas de manutenção em locais não incluídos no manual da organização, sujeito às condições especificadas no manual da organização nos parágrafos §2.32 ou §C.11, conforme a organização certificada.

O procedimento mencionado no manual da organização deve especificar os seguintes requisitos:

- a) quais são as tarefas de manutenção que serão executadas pela AMO sob este privilégio;
- b) a forma da AMO garantir o cumprimento dos requisitos definidos na Parte 145 ou Parte CAO (nomeadamente no que diz respeito à evidência de que possui instalações adequadas, pessoal suficiente, pessoal de certificação adequado, disponibilidade de ferramentas e equipamentos, disponibilidade de informação técnica de manutenção atualizada, planeamento adequado, procedimento de emissão do CRS, etc.);
- c) a forma do sistema de Qualidade/Compliance da AMO monitorizar o cumprimento dos requisitos definidos no presente ponto e no ponto 4.2.1.

Nota: A aprovação pelo Diretor Qualidade/Compliance só pode ser concedida após a validação dos requisitos aplicáveis da regulamentação, nomeadamente encerramento de não conformidades da referida auditoria, se aplicável.

Adicionalmente, o procedimento desenvolvido para os respetivos cenários, deve especificar os seguintes requisitos:

- Cenário 1 – Conforme ponto 4.2.1:

- i. O âmbito do trabalho deve ser limitado:
 - as aeronaves listadas no manual da organização do seu âmbito;
 - a inspeções de manutenção de linha até ao nível de manutenção mencionado no seu âmbito (ref. 145.A.10 ou CAO.A.010).
 - “trouble shooting” e retificação de anomalias, que se enquadrem em manutenção de linha.
- ii. O Sistema da Qualidade/Compliance deve ter um processo implementado, sob a responsabilidade do Diretor da Qualidade/Compliance, que evidencie:
 - a lista de todos os CRS emitidos ao abrigo deste procedimento, a qual será disponibilizada à ANAC, sempre que esta a solicite;

- o o envolvimento do Sistema da Qualidade/Compliance e a sua aprovação das tarefas de manutenção de linha ocasional, com base nos seguintes critérios:

Utilização de locais não incluídos no manual da organização (dias de calendário consecutivos)	Aprovação
Igual ou inferior a 10 dias	Emitida pelo Diretor da Qualidade/Compliance com base numa auditoria física/remota ou documental, antes do início da atividade.
Superior a 10 e inferior a 90 dias	Emitida pelo Diretor da Qualidade/Compliance com base numa auditoria documental antes do início da atividade. Auditoria física/remota até aos primeiros 10 dias da atividade.
Superior a 90 dias	A organização deverá solicitar à ANAC a aprovação da estação de linha permanente, a ser incluída no Manual da Organização.

- iii. Sempre que este privilégio é usado, o Diretor da Qualidade/Compliance deve notificar a ANAC (de acordo com o procedimento definido no manual), no prazo de 7 dias a partir da data de início dos trabalhos de manutenção, incluindo no mínimo as seguintes informações:
 - o Operador/CA(M)O que solicita as tarefas de manutenção;
 - o Tipo de aeronave e matrícula;
 - o Datas da realização das tarefas de manutenção (início e fim previsto dos trabalhos);
 - o Âmbito das tarefas de manutenção solicitadas;
 - o Localização da realização das tarefas de manutenção;
 - o Lista da composição da equipa de trabalho (número de pessoas e respetivas categorias do pessoal de certificação) para suportar as tarefas de manutenção.
- Cenário 2, 3 e 4 – Conforme ponto 4.2.1:
 - i. O âmbito do trabalho deve ser limitado:
 - o ao tipo de aeronave, componentes, motores ou métodos NDT e nível de manutenção associado, conforme mencionado no âmbito de trabalho do manual da organização.
 - ii. O Sistema da Qualidade/Compliance deverá ter um processo implementado, sob a responsabilidade do Diretor da Qualidade/Compliance, que evidencie:

- o envolvimento do Sistema da Qualidade/Compliance e a sua aprovação das tarefas de manutenção em locais não incluídos no Manual da organização de Manutenção, com base numa auditoria;
 - a lista de todos os CRS emitidos ao abrigo deste procedimento, a qual será disponibilizada à ANAC, sempre que esta a solicite.
- iii. Sempre que este privilégio é usado, o Diretor da Qualidade/Compliance deve notificar a ANAC, no prazo de 7 dias a partir da data de início dos trabalhos de manutenção, excepto para as tarefas de Manutenção de Base em que a AMO deve notificar a ANAC, antes de iniciar os trabalhos de manutenção, incluindo no mínimo as seguintes informações:
- Operador/CA(M)O que solicita as tarefas de manutenção;
 - Tipo de aeronave e matrícula;
 - Datas da realização das tarefas de manutenção (início e fim previsto dos trabalhos);
 - Âmbito das tarefas de manutenção solicitadas;
 - Localização da realização das tarefas de manutenção;
 - Lista da composição da equipa de trabalho (Número de pessoa e respetiva categoria do pessoal de certificação) para suportar as tarefas de manutenção.

Nota:

1. Para o cenário 4 as organizações podem definir em alternativa à auditoria e à notificação referida anteriormente um procedimento que assegure o cumprimento de todos os requisitos ao nível de pessoal qualificado, ferramentas, materiais e documentação técnica e procedimento de certificação das tarefas efetuadas.
- iv. Aplicável apenas ao cenário 3:

O manual da organização deve refletir os seguintes pontos:

- procedimentos para a coordenação entre a AMO categoria B/C, conforme aplicável, e a AMO categoria A responsável pela emissão do CRS da aeronave;
- indicar claramente que a organização está autorizada a realizar manutenção, conforme aplicável, num componente/motor/APU instalado (“on wing”), incluindo qualquer condição associada;

v. Aplicável apenas ao cenário 5:

1) O âmbito dos trabalhos deve ser limitado:

- a) Ao tipo de aeronave listado no âmbito definido no manual;
- b) A assistência do Pessoal de Certificação a bordo está limitada a:
 - i) Realização e certificação de inspeções de trânsito e diárias;
 - ii) Abertura de diferimentos de acordo com a MEL;
 - iii) Resolução de defeitos simples e outras ações de manutenção decorrentes da aplicação da MEL (desativação de sistemas);
 - iv) Realização de tarefas simples (por exemplo, atualização do FMS, Teste ao ELT, etc) que não necessitem ferramentas especiais e listadas no procedimento aprovado pela ANAC.

Nota:

- (a) No caso de requerer ferramentas e equipamentos/materiais adicionais deverá ser usado o cenário 2 (AOG);
- (b) No caso de a Aeronave necessitar de manutenção de linha (exemplo: manutenção programada superior à inspeção diária) deverá ser utilizada o cenário 1 (Linha ocasional).

O procedimento deve ser implementado, sob a responsabilidade do Diretor da Qualidade/ Compliance, de modo a demonstrar:

- i. Pessoal certificador adequado;
- ii. Disponibilidade de ferramentas (caixa de ferramentas de uso geral ou “Fly away kit”). A organização deverá garantir que todos os requisitos de armazenamento e transporte são assegurados;
- iii. Disponibilidade de acesso à documentação de manutenção atualizada;
- iv. Formação no preenchimento do ATL e arquivo de registo.

O sistema de Qualidade/Compliance deverá nas suas auditorias, avaliar o cumprimento deste procedimento.

Uma lista de todos os CRS emitidos sob alçada deste procedimento deve estar disponível para a ANAC mediante solicitação.

5.0 REFERÊNCIAS

- Regulamento da Comissão (EU) n.º 1321/2014 de 26 de novembro de 2014 e subsequentes emendas;
- Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho de 04 de julho de 2018 e subsequentes emendas;
- CTI 13-01;
- CTI 19-03;
- CTI 09-01;
- CTI 09-01;
- CTI 20-04;
- UG.CAO.00134-004 - Foreign part 145 approvals - Aircraft Maintenance;
- Sítio da EASA na internet: www.easa.eu.int

A Presidente

Tânia Cardoso Simões

Edição 1 de 18 de setembro de 2023