

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito com versão	RPEA 2024	Diferenças para contratos	Transporte de cargas internas sobre terra em helicóptero	Transporte de cargas externas sobre terra em helicóptero
690-1	Safety Management System	Não há.	1. Safety Management System - General1	690-1.1BA	1B. Expectations An effective Safety Management System (SMS) is in place, appropriate to the size and complexity of the organization and incorporating all elements of 690-1 to manage significant safety risks to As Low As Reasonably Practicable (ALARP) levels.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	1. Safety Management System - General1	690-1.1C.1A	1C.1 The SMS is compliant with National Aviation Authority (NAA) regulatory requirements and meets the intent of ICAO Annex 19, Appendix 2 - Framework for an SMS, and ICAO Doc 9859, Safety Management Manual (SMM), including in those countries where national regulations for SMS are not in place for the class of operation or activity. 1 The term Safety Management System (SMS) has been used for consistency, recognising that some organizations have system elements contained within a wider integrated Management System (MS).	Um SGSO aceito por Autoridade Nacional de Aviação, poderá ser baseado nos processos do "Modelo de Excelência para a Gestão da Segurança na Aviação, publicado pela Contratante.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	1. Safety Management System - General1	690-1.1C.2	1C.2 The SMS interlinks all of the elements listed in IOGP Report 690-1 – Safety Management Systems to allow safety information to circulate freely and continuous improvements to be made.	a) A segurança é gerida como um sistema, ou, seja, nenhum processo é considerado isoladamente para a busca dos efeitos desejados e a prevenção dos eventos ou resultados indesejados. b) O processo de gerenciamento do risco resulta em suficientes controles do risco, os quais são o foco principal dos processos de garantia da segurança operacional e de investigação de eventos.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	1. Safety Management System - General1	690-1.1C.3	1C.3 Each air operator subcontractor maintains an effective SMS compatible with its own system, and that a documented process between SMSs is established.	O Gestor da Segurança tem conhecimento da lista de fornecedores da empresa aérea e assegura uma adequada interface entre os sistemas de gestão da segurança desses fornecedores e o da própria empresa aérea.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	2. Management commitment and leadership	690-1.2A	2A. Purpose Ensuring an organizational culture where the normal behaviour at all levels is risk conscious, safe, promotes learning and collaborative behaviour, and has management commitment and responsibility	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	2. Management commitment and leadership	690-1.2BA	2B. Expectations Leaders at all levels within the aircraft operator demonstrate responsibility for safety, actively participate in safety management throughout their organization and both educate and develop personnel in safety matters as well as holding them accountable for their actions	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	2. Management commitment and leadership	690-1.2C.1A	2C.1 Leaders are accountable for the effective management and safety risks in their business. They: 2C.1.1 Know the safety risks associated with their position, responsibilities in their organization, and how they are managed. 2C.1.2 Take corrective action if the controls for a risk are ineffective. 2C.1.3 Communicate the aircraft operator's safety policies to their personnel and relevant subcontractors. 2C.1.4 Plan and make regular base visits to engage with their personnel and relevant sub-contractors about safety.	Os detentores do maior nível hierárquico dentro dos setores de segurança, qualidade, operações e manutenção visitam semestralmente todas as bases de operações da empresa aérea.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	2. Management commitment and leadership	690-1.2C.2A	2C.2 Leaders demonstrate safety leadership through measurable actions. They: 2C.2.1 Participate in safety activities, team meetings, and safety programmes and campaigns. 2C.2.2 Act as a role model for safety compliance, intervene during day-to-day activities whenever safety requirements are not being met. 2C.2.3 Have a process to report safety issues, near misses and Stop Work events, and empower their personnel to use these processes.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	2. Management commitment and leadership	690-1.2C.3A	2C.3 Leaders motivate, coach, and develop personnel to manage safety risks effectively. They: 2C.3.1 Provide constructive feedback to their personnel on their safety behaviours and performance. 2C.3.2 Evaluate the safety culture within their organization regularly. 2C.3.3 Develop their own competence and that of their team in line with their organization's requirements to manage safety risks effectively. 2C.3.4 Include safety behaviours in decisions about recruitment, performance, and	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-1	Safety Management System	Não há.	2. Management commitment and leadership	690-1.2C.4A	2C.4 Leaders hold individuals accountable for their safety performance and behaviours. They: 2C.4.1 Monitor and reinforce compliance with their organization's procedures, applicable laws, and regulations and take appropriate action to correct deficiencies. 2C.4.2 Document and implement within the SMS a "Just Culture", based on ICAO Doc 9859, Section 3 "Safety Culture", where there is a distinction between acceptable and unacceptable behaviour, which is communicated to all employees, who know that their actions or omissions, commensurate with their training and experience, will not be punished.	a) A empresa estabeleceu uma política de Cultura Justa. b) Os detentores dos maiores níveis hierárquicos nos setores de segurança, qualidade, operações e manutenção conhecem perfeitamente a política de Cultura Justa da empresa aérea. c) Os detentores do maior nível hierárquico dentro dos setores de segurança, qualidade, operações e manutenção respondem ao desempenho e escolhas comportamentais dos indivíduos, de forma que influencia eficazmente atitudes conservadoras, no que se refere ao controle dos riscos. d) A aplicação dos princípios de Cultura Justa resulta em atitudes que indicam que, na empresa, as escolhas certas são escolhas fáceis, ou seja, não é preciso coragem moral para alguém escolher fazer a coisa certa.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	0	3. Safety accountabilities and responsibilities	690-1.3A	3A. Purpose Ensuring that SMSs are effective at gathering and analysing safety information, managing risk, providing assurance, and ensuring continuous improvement	Toda reincidência de causas (e não de efeitos) de resultados indesejados para a segurança indica que este requisito não esteja sendo plenamente atendido.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	3. Safety accountabilities and responsibilities	690-1.3B	3B. Expectations The Aircraft Operator has appointed key personnel and with defined accountabilities	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	3. Safety accountabilities and responsibilities	690-1.3C.1	3C.1 The accountable executive has ultimate responsibility and accountability for the implementation, financing, and maintenance of the SMS, irrespective of other functions.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	3. Safety accountabilities and responsibilities	690-1.3C.2A	3C.2 The accountable executive has authority to ensure all activities can be financed and carried out to the required standard, has final accountability for all safety issues.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	3. Safety accountabilities and responsibilities	690-1.3C.3A	3C.3 A safety manager has been appointed.	O Gestor da segurança tem experiência, conhecimentos, habilidades e atitudes à altura do cargo, foi formalmente designado e sua posição na estrutura organizacional lhe assegura independência dos gestores departamentais cujas atividades estão sujeitas ao SGSO.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	3. Safety accountabilities and responsibilities	690-1.3C.4	3C.4 Clear lines of safety accountability are in place and documented throughout the organization, including a direct accountability for safety for all members of management, regardless of other duties, as well as of other staff.	As descrições dos cargos incluem as obrigações individuais funcionais aplicáveis quanto à gestão do risco operacional e garantia da segurança operacional, e estas são bem conhecidas e praticadas pelos responsáveis.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	3. Safety accountabilities and responsibilities	690-1.3C.5	3C.5 Any changes in key personnel directly involved in the SMS during execution of the services under contract requires notification to the Company.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-1	Safety Management System	Não há.	4. Key safety personnel	690-1.4C.1A	4C.1 All operational staff, supervisors and management have defined competencies requirements for safety-critical activities and sufficient resources to manage and operate effectively within the SMS.	a) No mínimo, as funções críticas para a segurança abrangem as Atividades de Risco Operacional na Aviação Civil (ARSO) definidas no RBAC120. b) Funções críticas para a segurança identificadas, registradas e não limitadas à estrutura organizacional dedicada à gestão da segurança. Inclui pilotos, equipes de manutenção, pessoal de rampa e reabastecimento, bem como funções essenciais de liderança operacional e gestores locais de cada base de operações. c) Competências de cada pessoa em função crítica para a segurança avaliadas em relação aos respectivos requisitos, inclusive para pilotos, tripulantes e pessoal de manutenção. d) Requisitos de competência para quaisquer funções críticas para a segurança atualizados em razão de mudanças organizacionais, em processos ou em procedimentos. e) Quando há mudanças nos titulares de funções críticas para a segurança, os requisitos de competência dos novos titulares são atualizados. f) Competências faltantes geridas por meio de planos de ação discutidos com os responsáveis, documentados e controlados.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	4. Key safety personnel	690-1.4C.2	4C.2 There is a hierarchy of safety committees, appropriate to the size and complexity of the organization, with members appointed according to their expertise and responsibilities.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	5. Emergency response planning	690-1.5C.1A	5C.1 An Emergency Response Plan (ERP) has been established, with country, regional or global ERPs to meet the Company needs and response objectives covering credible scenarios. 5C.1.1 A policy is in place and agreed that co-ordinates the air operator and Company requirements, actions and responsibilities in responding to an emergency.	a) Todo PRE com um cenário de emergência aeronáutica resulta de processo de planejamento e aprovação corporativas. b) O PRE da empresa aérea contempla de forma diferenciada cenários com menos recursos para a resposta à emergência aeronáutica, como operação em áreas remotas e com UM desabilitadas, de modo a assegurar a eficácia e a rapidez das ações de resposta. c) No PRE da empresa aérea constam as características e particularidades relevantes de cada base, tais como: localização e acesso à base, sala de crise local, infraestrutura aeroportuária, limitações técnicas e logísticas, capacidades e especialidades da rede hospitalar, entre outras.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	5. Emergency response planning	690-1.5C.2A	5C.2 The emergency response organization is staffed to be able to manage credible scenarios.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	5. Emergency response planning	690-1.5C.3	5C.3 Emergency responders are trained to a competence level to match their roles and responsibilities as outlined in the ERP.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	5. Emergency response planning	690-1.5C.4	5C.4 ERP process reviews and exercises (at a minimum desktop) with aviation related objectives are conducted prior to commencement of operations, and then on a scheduled basis, at a minimum annually, for ongoing operations.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	5. Emergency response planning	690-1.5C.5A	5C.5 The exercises test the integrity of the ERP by including credible scenarios, such as one of the following scenarios, in each operational base: 5C.5.1 Accident on arrival or departure 5C.5.2 Overdue aircraft 5C.5.3 Accident/Ditching en route 5C.5.4 Aircraft accident on a remote airstrip, landing site, helipad, or helideck 5C.5.5 Aircraft ditching in rescue range of a facility or vessel	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	5. Emergency response planning	690-1.5C.6	5C.6 A post exercise review process is in place to record exercise learnings and track them to closure.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	5. Emergency response planning	690-1.5C.7A	5C.7 In addition, exercises test and validate bridging communications between the Company, the aircraft operator, other involved entities and all emergency services.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-1	Safety Management System	Não há.	6. SMS documentation	690-1.6C.1	6C.1 There are documented, detailed procedures covering all SMS activities and processes. These processes are linked to more broadly documented procedures in the appropriate manuals for safety critical activities related to aircraft operations, including flight operations, aircraft maintenance, and ground operations.	a) No mínimo, o manual do SGSO aborda: • Política e objetivos de segurança (incluindo a política de Cultura Justa). • Gestão do risco, incluindo a critérios corporativos para avaliar um determinado nível de risco como ALARP, e lista nominal dos gestores com delegação da Alta Direção para fazê-lo. • Garantia da segurança. • Promoção da segurança. b) No mínimo, a documentação do SGSO aborda: • Responsabilidades individuais pela segurança. • Funções críticas para a segurança. • Gestão de documentos e registros. • Canais e processos para o livre relato de quaisquer preocupações, perigos, ocorrências. • Investigação de ocorrências; • Planejamento da resposta a a emergências. • Gestão de mudanças. • Segurança em serviços contratados. • Registros pertinentes ao SGSO (perigos e consequências, avaliações de risco, safety cases, atas de reuniões). • Declarações individuais de ciência de documento de conhecimento obrigatório.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	7. Safety risk assessment and hazard identification	690-1.7C.1	7C.1 A Hazard and Risk Management system (HRM) is documented that reflects the size and complexity of the aircraft operator.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	7. Safety risk assessment and hazard identification	690-1.7C.2	7C.2 The HRM identifies actual and potential safety hazards, occurrences, assesses the associated risks and includes consideration of human performance, safety culture and threat and error management.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	7. Safety risk assessment and hazard identification	690-1.7C.3A	7C.3 The HRM identifies and address generic, mission specific, and location specific worst-case credible scenario hazards.	Os gestores locais (lotados em cada base de operações) conhecem perfeitamente os perigos relacionados à localização geográfica da base.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	7. Safety risk assessment and hazard identification	690-1.7C.4	7C.4 All the hazards identified are assessed using the aircraft operator's Risk Assessment (RA) process, and the assessment of these risks is documented in a Hazards and Effects Register.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	7. Safety risk assessment and hazard identification	690-1.7C.5	7C.5 A demonstration is provided, within a documented format or software system, that all identified hazards are assessed, tracked, mitigated, and managed to ALARP.	Essa demonstração é realizada na forma de um Safety Case de Aviação, considerados os critérios corporativos para avaliar se um determinado nível de risco é ALARP.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	7. Safety risk assessment and hazard identification	690-1.7C.6A	7C.6 This demonstration: 7C.6.1 Shows the risk assessment rating assigned to each identified hazard. 7C.6.2 Links high rated hazards to specific barriers and controls in an appropriate manner (e.g., using a bow tie barrier management approach) 7C.6.3 Provides a document reference for the barriers and controls if said measure is procedural or training 7C.6.4. Assigns a responsible department or job title to each barrier or control – controls identified for location specific hazards are to be assigned local responsibility	A demonstração evidencia suficiente proteção contra os perigos, ameaças e consequências representadas nos diagramas bowtie das Tabelas SCAV05 e SCAV06.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	7. Safety risk assessment and hazard identification	690-1.7C.7	7C.7 The HRM is demonstrably linked to the aircraft operator's Safety Reporting and Investigation process and confirmation of implementation of mitigating actions	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	7. Safety risk assessment and hazard identification	690-1.7C.8	7C.8 A Remedial Action Plan is in place to close identified gaps.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	7. Safety risk assessment and hazard identification	690-1.7C.9	7C.9 Establish and maintain an effective HRM review process, which includes a review of external accidents and incidents that are relevant to the operation.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	8. Incident reporting, investigation, and learning	690-1.8C.1A	8C.1 Safety reporting procedures are in place covering all regulatory and non-regulatory reports, including the reporting of lower-level incidents or occurrences, hazards, and near-miss events. These procedures are supported by a Just Culture and the systems in place allow for anonymous reporting to provide protection to the reporter.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-1	Safety Management System	Não há.	8. Incident reporting, investigation, and learning	690-1.8C.2	8C.2 Reporting is encouraged and tools are provided to personnel to proactively report any incident, occurrence, hazard, error, or near-miss event they become aware of, as soon as possible.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	8. Incident reporting, investigation, and learning	690-1.8C.3	8C.3 Incidents are reported to the Company as detailed in its contract and the aircraft operator allows access for investigations when agreed.	a) O requisito se aplica a todo evento cuja investigação tiver algum potencial de revelar informações relevantes para o controle dos riscos, não limitado a eventos que recebam a denominação regulamentar de "incidente aeronáutico". b) Independentemente do modelo de comunicação de eventos utilizado internamente, a comunicação é evidenciada exclusivamente por meio do sistema corporativo utilizado pela Contratante para essa finalidade.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	8. Incident reporting, investigation, and learning	690-1.8C.4	8C.4 All incidents are assessed using the aircraft operator's RA process.	O requisito se aplica a todo evento cuja investigação tiver algum potencial de revelar informações relevantes para o controle dos riscos, não limitado a eventos que recebam a denominação regulamentar de "incidente aeronáutico".	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	8. Incident reporting, investigation, and learning	690-1.8C.5A	8C.5 The investigation process is aligned with ICAO Annex 13, Aircraft Accident and Incident Investigation, such that it: 8C.5.1. Uses trained investigators, reviews the effectiveness of the HRM barriers and generates recommendations. 8C.5.2 Includes occurrences that are not required to be reported to the NAA but which are considered to provide valuable learning opportunities, such as high potential, near miss events. 8C.5.3 Aims to understand why an event happened and the contributing causes, by taking full account of human and organizational factors using human factors methodology (e.g., Human Factors Analysis and Classification System (HFACS2)) as part of the investigation process. This considers: 8C.5.3.1 Errors, mistakes, or violations 8C.5.3.2 Pre-conditions relating to the operational environment 8C.5.3.3 The physical and mental states of those involved 8C.5.3.4 Organizational and team influences, interactions and culture 8C.5.3.5 Management, leadership and supervisory factors 8C.5.4 Where possible, incident investigations are conducted jointly with the Company. 2 The HFACS is a broad human error framework that was originally used by the US Air Force to investigate and analyse human factors aspects of aviation. The HFACS framework provides a tool to assist in the investigation process and target training and prevention efforts.	a) A investigação de eventos e o cumprimento de prazos ocorrem em conformidade com os termos de cada contrato. b) O descumprimento do prazo contratual para o relatório de investigação, ou a reprovação do referido relatório, sujeitam a empresa aérea às penalidades contratuais aplicáveis. c) Independentemente do modelo de relatório de investigação utilizado pela empresa aérea, a investigação é evidenciada para exclusivamente por meio do sistema corporativo utilizado pela Contratante para essa finalidade. d) As investigações, não limitadas às classificações de ocorrências aeronáuticas da Autoridade Nacional de Aviação: d.1) Têm profundidade, abrangência e alocação de recursos proporcionais ao nível de risco das consequências plausíveis; d.2) São realizadas por pessoal cujas competências lhes possibilite distinguir falhas na gestão do risco de falhas na gestão da qualidade; d.3) Analisam a totalidade dos esforços de prevenção já empreendidos pela organização para causas ou fontes de risco semelhantes; d.4) Fundamentam a necessidade de melhorias sistêmicas que transcendam a mera correção dos problemas identificados; e d.5) Identificam barreiras que falharam e processos que falharam, e as respectivas causas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	8. Incident reporting, investigation, and learning	690-1.8C.6	8C.6 The recommendations are tracked to closure, any modified controls or barriers identified are put in place, and a feedback process to the reporter and to the organization is included.	a) O requisito inclui ações formuladas pela Contratante, em resposta ao evento investigado. b) Independentemente do método utilizado internamente para controle das ações ou recomendações decorrentes da investigação do evento, o controle das ações exigidas pela Contratante é evidenciado exclusivamente por meio do sistema corporativo utilizado pela Contratante para essa finalidade.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	8. Incident reporting, investigation, and learning	690-1.8C.7	8C.7 A process is in place to learn from significant and high potential incidents through communication and implementation of required actions.	a) O aprendizado organizacional não se limita à divulgação de informações cuja utilização dependerá da memória das pessoas. d) O processo inclui a análise de abrangências interna e externa aplicáveis a cada comunicação.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	8. Incident reporting, investigation, and learning	690-1.8C.8A	8C.8 Investigations enable the consistent application of Just Culture principles and apply process and tools for any event that may result in consequence management.	Os profissionais a cargo de toda investigação têm qualificação técnica formal suficiente para conseguirem abordar eficazmente as diferentes manifestações da falibilidade humana.	Aplicável.	Aplicável.

690-1	Safety Management System	Não há.	8. Incident reporting, investigation, and learning	690-1.8C.9A	8C.9 Safety occurrences are shared with relevant industry safety bodies and as part of its continuous improvement, the organization uses safety events from the industry as part of its HRM analysis process.	a) No mínimo: Autoridades Nacionais de Aviação, Autoridades Nacionais de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, Brazilian Helicopter Safety Team (BHEST), Helioffshore e, por demanda da Contratante, Aviation Subcommittee (ASC) da International Association of Oil and Gas Producers (IOGP). b) A empresa aérea analisa e realiza ações pertinentes, adequadas e eficazes, em resposta a cada informativo compartilhado por corpos técnicos relevantes na indústria, exemplificados no item a).	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	9. Safety performance monitoring	690-1.9B	9B. Expectations The aircraft operator measures the safety performance of the organization	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	9. Safety performance monitoring	690-1.9C.1	9C.1 Safety Performance Indicators (SPIs) are established to monitor and measure the safety performance of the organization, and the effectiveness of the SMS for continuous improvement.	a) O SGSO tem objetivos que: • Estão formalizados em documentos corporativos. • Estão alinhados à política de segurança. • Direcionam o esforço organizacional para o controle dos riscos, garantia da segurança e promoção da segurança; b) O desempenho do SGSO é avaliado mensalmente por meio de métricas que: • Possibilitam quantificar o cumprimento da política de segurança. • Possibilitam quantificar em que grau são atingidos os objetivos de segurança. • Não admitem a ausência de eventos indesejados como condição suficiente para a segurança.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	10. Management of change	690-1.10C.1	10C.1 A defined MOC procedure is in place to manage the risks associated with significant changes related to aircraft operations, including key personnel.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	10. Management of change	690-1.10C.2	10C.2 The MOC identifies changes that introduce new hazards, or impact the effectiveness of the existing barriers or controls in the HRM Process and includes a process to track the effectiveness of the actions.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	11. Continuous improvement - assurance	690-1.11B	11B. Expectations A Quality Assurance (Compliance Monitoring) system is in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	11. Continuous improvement - assurance	690-1.11C.1	11C.1 A Quality Assurance (QA) system, in addition to, or in the absence of NAA requirements, covering flight operations, maintenance activities, ground operations, the SMS and HRM is developed, documented, and implemented.	A gestão da qualidade provê confiança de que os controles especificados por meio da gestão do risco terão os efeitos pretendidos, com elevada confiabilidade.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	11. Continuous improvement - assurance	690-1.11C.2	11C.2 A QA Manager is appointed.	O Gestor da qualidade tem experiência, conhecimentos, habilidades e atitudes à altura do cargo, foi formalmente designado e sua posição na estrutura organizacional lhe assegura independência dos gestores departamentais cujas atividades estão sujeitas ao programa de auditorias.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	11. Continuous improvement - assurance	690-1.11C.3A	11C.3 The QA system details a programme of risk-based audits using trained personnel, independent from the activities to be audited.	As auditorias baseadas em risco resultam em diagnósticos equivalentes ou superiores ao que pode ser obtido por meio das perguntas, vinculadas a barreiras em diagramas Bowtie, listadas nas Tabelas SCAV05 e SCAV06.	Aplicável.	Aplicável.

690-1	Safety Management System	Não há.	11. Continuous improvement - assurance	690-1.11C.4A	11C.4 The audit programme covers internal processes and specialized activities, as well as any externally contracted operations or activities. 11C.4.1 Audits of externally contracted operations assess compliance with relevant IOGP 69x series recommended practices.	a) Programa de auditorias rotineira e eficazmente aplicado em quatro níveis, conforme as instruções para garantia da qualidade em operações de voo e manutenção, descritos no item 10 do documento "Modelo de Excelência para a Gestão da Segurança na Aviação" da Petrobras; a.1) Auditorias internas; a.2) Monitoramento dos controles da qualidade; a.3) Monitoramento de processos e práticas por observação (Ex.: LOSA, MOSA); e a.4) Monitoramento de processos e práticas por análise de dados. b) O Gestor da Segurança conhece todos os fornecedores da empresa fornecedores auditadosA lista de fornecedores dos setores de operações e manutenção deve ser de conhecimento pelo SGSA que executa e/ou acompanha a avaliação de fornecedores incluindo uma análise sobre o Sistema de Gestão de Segurança.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	11. Continuous improvement - assurance	690-1.11C.5	11C.5 The QA system monitors compliance with, and the effectiveness of, the risk barriers and controls detailed in the aircraft operator's published HRM.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	11. Continuous improvement - assurance	690-1.11C.6	11C.6 A functioning records/data management system which also tracks all audits, noncompliances and corrective actions, to closure is in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	11. Continuous improvement - assurance	690-1.11C.7	11C.7 Performance indicators are tracked to monitor the effectiveness of the QA system.	A própria gestão da qualidade na empresa está sujeita a análise crítica periódica, por meio da análise de métricas cuja variação indica quanta confiança é possível ter na eficácia dos controles do risco.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	12. Training, competence, and education	690-1.12B	12B. Expectations Key Safety Personnel are trained and educated to understand the SMS	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	12. Training, competence, and education	690-1.12C.1	12C.1 Operational staff understand the organization's safety policy and the principles and processes of the organization's SMS.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	12. Training, competence, and education	690-1.12C.2	12C.2 Managers and supervisors understand the safety process, hazard identification, risk management and the management of change.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	12. Training, competence, and education	690-1.12C.3	12C.3 The accountable manager has an awareness of SMS roles and responsibilities, safety policy, safety culture, SMS standards, and safety assurance.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	12. Training, competence, and education	690-1.12C.4	12C.4 Staff have initial induction and two-yearly recurrent training to ensure continued competence appropriate to the level of involvement in the SMS.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	13. Safety communication	690-1.13B	13B. Expectations Safety information is monitored, shared, and reviewed by management	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	13. Safety communication	690-1.13C.1	13C.1 Safety commitment and policy documents, based on Just Culture, are in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	13. Safety communication	690-1.13C.2	13C.2 There is a range of safety promotion and communication processes to enable an effective, two-way flow of information.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	13. Safety communication	690-1.13C.3	13C.3 There are formal meetings where all staff can engage in discussion on safety topics either directly or through appropriate representation.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	13. Safety communication	690-1.13C.4	13C.4 There is a yearly management review process based on a defined hierarchy of meetings that gives senior managers visibility of the SMS activity, in particular: 13C.4.1 Safety reporting and performance (review of KPIs and SPIs) 13C.4.2 The effectiveness of the HRM process 13C.4.3 Issues arising from the aircraft operator's QA process	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	13. Safety communication	690-1.13C.5	13C.5 Safety information is disseminated via newsletters, safety bulletins, etc.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-1	Safety Management System	Não há.	13. Safety communication	690-1.13C.6	13C.6 A "read and acknowledge" process is in place for the distribution of critical safety information.	Processos críticos para a segurança, como escalação para voos e para integrar equipes de manutenção, são condicionados pela ausência de pendências quando a declarações de ciência.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	14. Line operations safety audit	690-1.14AA	14A. Purpose The Aircraft Operator has a Line Operations Safety Audit (LOSA) programme in place to measure the management of human error in aviation and to inform the company SMS of the effectiveness of Standard Operating Procedures (SOPs), Crew Resource Management (CRM) and Threat and Error Management (TEM) training ensuring continuous improvement	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	14. Line operations safety audit	690-1.14BA	14B. Expectations The Aircraft Operator has a structured LOSA programme for multi-crew operations	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	14. Line operations safety audit	690-1.14C.1A	14C.1 The LOSA programme is implemented by the aircraft operator with support from the Company.	O programa LOSA da empresa minimiza a interferência com programações de voo a serviço da Contratante.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	14. Line operations safety audit	690-1.14C.2	14C.2 The LOSA programme complies with ICAO Doc 9803 – Line Operations Safety Audit (LOSA).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	14. Line operations safety audit	690-1.14C.3	14C.3 The LOSA data is analysed and appropriate action plans implemented.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	14. Line operations safety audit	690-1.14C.4A	14C.4 LOSA observations are conducted periodically and a full observation cycle is conducted at a minimum every three years.	O programa LOSA abrange todas as operações da empresa aérea, em todas as suas bases operacionais.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	14. Line operations safety audit	690-1.14C.5A	14C.5 A LOSA cycle on one type at one base is credited to another base to meet the three year cycle recommendation if an aircraft operator demonstrates that: 14C.5.1 The operation, training and Flight Data Monitoring (FDM) program of the type claiming credit at a different bases are harmonized in respect to crew procedures, training and checking and FDM event follow up. 14C.5.2 The lessons learned from the LOSA base are applied equally to the base claiming the credit. 14C.5.3 The environmental threats at the base claiming credit (weather, terrain, airspace, communications, type of operation and airspace etc) are substantially the same as the LOSA base. <u>Note: 1. Only LOSA cycles completed on the same aircraft type can be transferred.</u>	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	14. Line operations safety audit	690-1.14C.6	14C.6 FDM and LOSA observations are analysed collectively for added insight.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	14. Line operations safety audit	690-1.14C.7A	14C.7 The LOSA observer has a jump seat or a forward-facing seat, positioned in such a manner that both pilots can be observed. 14C.7.1 The Company takes into account a possible payload and number of passenger seats lost during LOSA observed flights.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	15. Environmental management	690-1.15A	15A. Purpose The prevention of damage to the environment and personnel	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	15. Environmental management	690-1.15B	15B. Expectations The Aircraft Operator has environmental management controls in place to prevent damage to the environment and people from pollution, waste, noise, etc.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	15. Environmental management	690-1.15C.1	15C.1 Hazards to the environment, including pollution, noise, and waste, etc., have been captured in the HRM process and the associated controls are in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	15. Environmental management	690-1.15C.2	15C.2 The environmental management controls follow local and/or national regulatory requirements.	Adicionalmente, em conformidade com o Anexo de SMS do contrato.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	1. Air Operator Certificate	690-2.1A	1A. Purpose Ensuring operation with all necessary approvals and with an effective system of documented operational procedures	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	1. Air Operator Certificate	690-2.1B	1B. Expectations The aircraft operator holds a valid Air Operator Certificate (AOC) or equivalent, issued by the responsible regulatory authority, that covers the aircraft type(s), all aspects of the type of operation, the geographic area relevant to the contract, and up-to-date operations specifications.	A empresa aérea realiza exclusivamente as operações descritas nas especificações operativas vinculadas ao seu Certificado de Operador Aéreo.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	1. Air Operator Certificate	690-2.1C.1A	1C.1 The aircraft operator holds an AOC issued and approved by the National Aviation Authority (NAA). This includes aircraft types operated and the scope of the operation detailed in operations specifications.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	1. Air Operator Certificate	690-2.1C.2A	1C.2 The aircraft operator has a suite of Operations Manuals (OM) with the necessary content, approved (or when applicable, accepted) by the NAA. This is in one or more volumes and includes or is supported by appropriate procedures. The OM covers normal and emergency operations and is suitable for the operational circumstances and the aircraft types operated.	a) Os manuais da empresa abordam todas as operações previstas nas especificações operativas vinculadas ao Certificado de Operador Aéreo. b) Sob nenhuma circunstância a empresa realiza operações não abrangidas pelas suas especificações operativas vigentes e publicadas pela ANAC	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	1. Air Operator Certificate	690-2.1C.3	1C.3 The aircraft operator demonstrates to the NAA that its management team, organizational structure, method of control and supervision of flight operations, training programs, ground handling, airworthiness and production arrangements meet the minimum standards defined by local regulations.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	2. Management of personnel	690-2.2B	2B. Expectations The Aircraft Operator has competent and experienced personnel in key management positions	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	2. Management of personnel	690-2.2C.1	2C.1 The aircraft operator has the following management and operational positions: 2C.1.1 The Accountable Manager for the AOC 2C.1.2 A person with overall responsibility for managing the flight department 2C.1.3 A person responsible for managing flight training 2C.1.4 A person responsible for safety and quality assurance 2C.1.5 A person or third party responsible for managing continuing airworthiness requirements 2C.1.6 A person or third party responsible for aircraft maintenance 2C.1.7 A person responsible for managing ground operations 2C.1.8 Where the organization has more than one operating base, the management structure addresses the required responsibilities at all locations 2C.1.9 It is acceptable for a person to hold more than one of the above positions, if considered suitable and properly matched to the scale and scope of the operation	a) Em qualquer tempo é possível conhecer, no sítio eletrônico da empresa na internet os nomes dos profissionais designados para cada uma dessas funções, em cada base de operações. b) Não é permitido que terceiros sejam responsáveis pela aeronavegabilidade continuada (2C.1.5). c) Não é permitido que terceiros sejam responsáveis pela manutenção das aeronaves (2C.1.6).	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	2. Management of personnel	690-2.2C.2	2C.2 The aircraft operator has a documented procedure for the assessment of competence and experience for the above management and operational positions.	O processo provê confiança de que nenhuma pessoa iniciará o exercício de qualquer das funções descritas em 690-2.2C.1 sem ter sido aprovada em uma eficaz e rastreável avaliação de competências e experiência.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	2. Management of personnel	690-2.2C.3	2C.3 In case of change of key personnel, see 690-1 Safety Management Systems, Section 10, Management of Change.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	3. Operations in the vicinity of windfarms	690-2.3C.1	3C.1 The aircraft operator documents procedures for operations to offshore facilities adjacent or embedded in offshore windfarms. As a minimum, these procedures cover: 3C.1.1 Safe distances and heights during approach and departure from obstacles accounting for One Engine Inoperative (OEI) conditions and climb gradients. 3C.1.2 Required flight conditions for visibility and cloud base. 3C.1.3 The possible effect of wake turbulence of the operating wind farm.	O requisito se aplica a qualquer trecho da rota em proximidade turbinas geradoras de energia eólica, sobre terra ou sobre o mar.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	3. Operations in the vicinity of windfarms	690-2.3C.2	3C.2 The aircraft operator documents procedures for operations overflying offshore windfarms during construction and operation. As a minimum these procedures cover: 3C.2.1 Minimum safe altitudes, taking into account required flight path deviations in case of emergencies. 3C.2.2 For helicopters certified for (limited) icing conditions, procedures to meet therequirements for shedding ice at lower altitudes.	O requisito se aplica a qualquer trecho da rota em proximidade turbinas geradoras de energia eólica, sobre terra ou sobre o mar.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	3. Operations in the vicinity of windfarms	690-2.3C.3	3C.3 The flight crew has access to detailed information regarding the lay-out, position, height, lights and supporting facilities of the windfarm.	O requisito se aplica a qualquer trecho da rota em proximidade turbinas geradoras de energia eólica, sobre terra ou sobre o mar.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	3. Operations in the vicinity of windfarms	690-2.3C.4	3C.4 The aircraft operator documents procedures to report obstacles which are not mapped or registered in the appropriate database.	O requisito se aplica a qualquer trecho da rota em proximidade turbinas geradoras de energia eólica, sobre terra ou sobre o mar.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	4. Drug and alcohol policy	690-2.4B	4B. Expectations The Aircraft Operator has a documented policy on the use/abuse of alcohol, medicines, and narcotics	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	4. Drug and alcohol policy	690-2.4C.1A	4C.1 The policy establishes a pre-hire, post-accident, for cause, and random testing policy and is compliant with national legislation.	a) Nenhum piloto é aceito para início de contrato sem resultado negativo de exame toxicológico com ampla janela de detecção realizado há mais de 90 dias da data do primeiro voo no respectivo contrato. b) Nenhum piloto sem resultado negativo em exame toxicológico com ampla janela de detecção, realizado sem notificação prévia, há mais de 12 meses, é aceito em programação de voo no contrato. NOTA: este requisito é adicional aos requisitos regulamentares aplicáveis a programas de prevenção do uso de substâncias psicoativas, portanto não dispensa nem supre a necessidade de qualquer obrigação nentente aos referidos programas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	4. Drug and alcohol policy	690-2.4C.2	4C.2 The policy defines an acceptable level of alcohol consumption for staff in safety-critical roles, including an alcohol-free period before duty.	a) No mínimo, as funções críticas para a segurança abrangem as Atividades de Risco Operacional na Aviação Civil (ARSO) definidas no RBAC120. b) De forma análoga ao Artigo 276 da Lei Nº 11.705, de 19 de junho de 2008, pilotos em serviço com qualquer concentração de álcool diferente de zero estão sujeitos aos protocolos do programa de prevenção de uso indevido de substâncias psicoativas da empresa. c) Para avaliação da alcoolemia, o valor do erro máximo admissível do método de medição é subtraído dos valores medidos.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	4. Drug and alcohol policy	690-2.4C.3	4C.3 The policy provides guidance on which over-the-counter and prescribed medication can impair an individual's ability to perform in the cockpit or workplace.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	4. Drug and alcohol policy	690-2.4C.4	4C.4 The policy provides guidance on recognizing the signs of substance abuse and procedures to alert management for appropriate action to prevent staff from operating if necessary, including a method of confidential reporting.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	5. Automation	690-2.5A	5A. Purpose Ensuring controlled flight can be sustained with, or without, the use of automation.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	5. Automation	690-2.5B	5B. Expectations The Aircraft Operator has defined automation procedures	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	5. Automation	690-2.5C.1A	5C.1 The automation procedures contain requirements for the appropriate use of automation to reduce cockpit workload and increase standardization.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	5. Automation	690-2.5C.2A	5C.2 The automation procedures are defined for all phases of flight. The automation procedures define flight conditions when the use of automation is mandatory.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	5. Automation	690-2.5C.3A	5C.3 Type-specific procedures for the use of automation are based on those published in the Flight Crew Operating Manual (FCOM), if available.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	5. Automation	690-2.5C.4	5C.4 The automation procedures detail methods to maintain flight proficiency in manual control, including those conditions under which automation systems are deselected and manual flight undertaken.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	5. Automation	690-2.5C.5A	5C.5 The Minimum Equipment List (MEL) has clear requirements for the Automatic Flight Control System (AFCS) to be serviceable for night or Instrument Flight Rules (IFR) flights.	A MDS estabelece que nenhuma inoperância do AFCS é permitida.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	5. Automation	690-2.5C.6A	5C.6 The pilot flying guards the flight controls at all times when not carrying out other essential tasks, when the aircraft is in a coupled autopilot mode.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	5. Automation	690-2.5C.7	5C.7 For equipment details, see 690-5 – Helicopter and equipment, Section 4.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	6. Helicopter terrain awareness warning systems	690-2.6C.1	6C.1 Flight crew Standard Operating Procedures (SOPs) and training includes the response to HTAWS alerts.	Os alertas são registrados pelo FDR e objeto de análise no programa de HFDM.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	7. Airborne collision avoidance systems	690-2.7A	7A. Purpose Preventing mid-air collisions	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	7. Airborne collision avoidance systems	690-2.7B	7B. Expectations The Aircraft Operator has documented procedures for the use of Airborne Collision Avoidance Systems (ACAS).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	7. Airborne collision avoidance systems	690-2.7C.1A	7C.1 Clear instructions and procedural guidance in the use of the ACAS for crews is documented.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	7. Airborne collision avoidance systems	690-2.7C.2	7C.2 Flight crew training includes the response to ACAS alerts.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8A	8A. Purpose Using flight data to obtain operational feedback and reduce risks.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8B	8B. Expectations A Helicopter Flight Data Monitoring (HFDM) programme is in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8C.1A	8C.1 An HFDM programme is established, documented, and aligned with appropriate industry standards such as UK CAA CAP 739 FDM, FAA AC 120-82 Flight Operational Quality Assurance and/or HeliOffshore HFDM Recommended Practices (latest version of HO-HFDMRP), which is based upon a 'Just Culture'.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8C.2	8C.2 Personnel are appointed to fill specific positions within the HFDM programme (such as analyst, gatekeeper or pilot liaison) and training is provided for all personnel appropriate to their responsibilities.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8C.3	8C.3 HFDM data is downloaded from all aircraft daily as a minimum and a process for the review of the data is in place.	Armazenamento dos dados de FDM por um período mínimo de 12 meses, sujeitos a backups rotineiros.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8C.4A	8C.4 HFDM event thresholds are implemented based on flight manual limitations, flight profiles, and SOPs: 8C.4.1 Data is analysed for threshold exceedance events daily (operational flight days) through either aircraft operator in-house data analysis or third-party services. 8C.4.2 At least three levels of operational risk for each event (low, medium and high) are set and assessed. 8C.4.3 Medium and High operational risk events which require flight crew contacts are validated. 8C.4.4 Tracked flight crew contacts are made for every Medium and High operational risk HFDM event. 8C.4.5 For those events assessed as Medium operational risk, the crew contact, is at a minimum, an advisory contact by email or other means, to alert the flight crew of the event. 8C.4.6 For those events assessed as High operational risk, a more comprehensive contact is made, which involves a meeting between the pilot liaison and the flight crew involved. 8C.4.7 Trend monitoring of events, including Low operational risk events, as a routine part of the HFDM process, is in place. 8C.4.8 With regards to event criteria and analysis, the aircraft operator differentiates: 8C.4.8.1 Phase of flight. <u>8C.4.8.2 Training vs Maintenance Flights vs Regular Public (Commercial Air) Transport</u>	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8C.5	8C.5 A process for communication and reporting of the HFDM data is established.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8C.6A	8C.6 The following Key Performance Indicators (KPIs) are established and tracked as a minimum: 8C.6.1 Data capture rate is minimum 95% 8C.6.2 Flight data to be available for analysis within 24 hours (working day) 8C.6.3 Initial analysis to be completed within 72 hours (working day) 8C.6.4 Identified crew contact to be completed within 7 working days <u>8C.6.5 100% crew contact for all 'medium' and 'high' risk events</u>	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8C.7A	8C.7 A HFDM review group meets at least quarterly to: 8C.7.1 Validate the reports, including a periodical review of de-identified HFDM data findings. 8C.7.2 Investigate significant events identified by the HFDM Programme. 8C.7.3 Reviews KPIs and trends. 8C.7.4 Make recommendations for suggested changes to operational procedures or the training syllabus and tracks their implementation. 8C.7.5 Periodically determine the effectiveness of thresholds. 8C.7.6 Meetings are minuted and actions are tracked to closure. 8C.7.7 An overview of all HFDM actions, together with the KPI's are discussed in the periodic Senior Management Reviews.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8C.8A	8C.8 Allow the Company the right to audit the HFDM programme, within the limitations of the operator's confidentiality agreement, to assure that it is effective. Such an audit does not require access to raw or identifiable data.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	8. Helicopter flight data monitoring	690-2.8C.9	8C.9 For equipment details see 690-5 – Helicopter and equipment, Section 9.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	9. Helicopter performance class2	690-2.9A	9A. Purpose Ensuring flight operations and continuing airworthiness choices minimize the risk of critical failures and provide assurance of safe outcomes during all engine failure modes.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	9. Helicopter performance class2	690-2.9BA	9B. Expectations All offshore CAT operations are carried out in the appropriate performance class.	a) Todo tripulante de voo domina o processo para determinar a classe de desempenho da operação que irá realizar, com base nas informações recebidas e no manual do fabricante da aeronave. b) As informações fornecidas aos tripulantes são provenientes de fontes fidedignas e previamente checadas por profissional qualificado, que não o tripulante de voo. c) A classe de desempenho, calculada por um dos tripulantes de voo, antes de cada voo, e a respectiva memória de cálculo, são registrados, com rastreabilidade, e estão disponíveis para a Contratante.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	9. Helicopter performance class2	690-2.9C.3A	9C.3 When pre-flight performance planning for offshore take-offs, departures, approaches and landings, there is no exposure to deck edge strike or to a forced landing in the event of a critical power unit loss.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	9. Helicopter performance class2	690-2.9C.4	9C.4 The RFM PC2E/PC2DLE3 flight profiles are used offshore, as appropriate. 3 For PC2DLE with no exposure to deck edge strike or forced ditching, the exposure period is set at 0 seconds. 4 It is acceptable to vary from flight profiles, if published in the Operations Manual, provided that the aircraft mass is in accordance with the approved performance data.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	10. Crew - personal protective equipment	690-2.10C.1A	10C.1 All crew wear lifejackets meeting ETSO-2C504 with Personal Locator Beacons (PLBs) and Compressed Air Emergency Breathing Systems (CA-EBS). 10C.1.1 PLBs have 121.5MHz, GPS and 406MHz capability 10C.1.2 Advanced Automatic Identification System (AIS) is desirable 10C.1.3 PLBs are assessed for compatibility with the aircraft Emergency Locator Transmitter (ELT)	a) Os coletes, quando inflados, são na cor laranja ou amarelo, adicionalmente dotados de apito, luz de emergência, inflagem por ar comprimido ou por bocal, em quantidade suficiente para os tripulantes e de um mesmo modelo. b) 10C.1.1 é obrigatório. c) Para operações sem sobrevoos de água não é exigido o colete salva-vidas, nem o CA-EBS, desde que os PLB sejam individualmente transportados pelos tripulantes de forma adequada.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	11. Flight Crew - experience and qualification	690-2.11A	11A. Purpose Ensuring flight crew are competent to fulfil their duties by having appropriate training, qualifications, knowledge, skill, and experience.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	11. Flight Crew - experience and qualification	690-2.11B	11B. Expectations The operator demonstrates flight crew meet the required experience and qualification levels by entering at the appropriate stage in the process.	Estágios de entrada constam na tabela 11-1.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	11. Flight Crew - experience and qualification	690-2.11C.1	11C.1 The operator demonstrates recruitment is based on detailed psychometric and pilot aptitude testing, to include evaluation of language skills, cognitive abilities, hand-eye coordination, ability to apply theory, and team coordination, etc.	a) As competências de idioma asseguram a perfeita compreensão de todos os documentos relevantes para uma operação segura, e também de treinamentos que não sejam ministrados no idioma nativo de cada tripulante. b) As capacidades cognitivas asseguram a elevada consciência situacional e decisões operacionais seguras em cenários complexos e sob pressão do tempo. c) A coordenação motora assegura a proficiência técnica ao manobrar a aeronave com segurança em cenários complexos. d) A capacidade de aplicar teoria assegura uma operação conforme com os SOP estabelecidos e regulamentos aplicáveis. e) As competências interpessoais contribuem efetivamente para um desempenho das tripulações alinhado às melhores práticas de CRM.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	11. Flight Crew - experience and qualification	690-2.11C.2A	11C.2 The operator demonstrates compliance through its training and competence assurance processes and is able to demonstrate to the Company, on audit and on request, that: 11C.2.1 There is a formal competency-based progression scheme for pilots from basic (ab initio/new hire/conversion) to command and for aircraft type conversion based on the specifications in this section and the pilot aircraft conversion syllabus in 690-2, Section 45 - Introduction of new aircraft type. 11C.2.2 The content of the training syllabus, including comprehensive ground and flight training, is based on regulatory training schemes. 11C.2.3 If required, the operator has a documented night flying syllabus to train flight crew and trainers Line Training Captain (LTC), Type Rating Instructors (TRI) and Type Rating Examiner (TRE) to offshore night competence. 11C.2.4 There is a structured command course, including competencies to be achieved, and the associated checking process. 11C.2.5 There is a process for the selection, training, and designation of LTCs. 11C.2.6 All flight crew training staff have defined role competencies. 11C.2.7 Training records are maintained and available that demonstrate the competence checking processes and levels of competence achieved. 11C.2.8 There is documented evidence to support at which stage the pilot has entered Table 11-1	a) 11C.2.1 se refere a elevação de nível. b) 11C.2.5: se refere ao Instrutor de Linha de Voo.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	12. Flight crew experience - pilot in command under supervision flight time	690-2.12B	12B. Expectations That co-pilots are permitted to log PICUS time to meet the requirements of command time in Table 11.1	a) Nenhuma hora de voo como PICUS é registrada quando o outro piloto não é um Instrutor de Voo designado pela empresa aérea. b) Somente Comandantes com requisitos de qualificação e designação formais, por parte da empresa aérea, são considerados Instrutores de Voo.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	12. Flight crew experience - pilot in command under supervision flight time	690-2.12C.1	12C.1 In those countries where the NAA has an allowance for logging these hours, the aircraft operator uses the approved national programme.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	12. Flight crew experience - pilot in command under supervision flight time	690-2.12C.2	12C.2 The logged time as PICUS meets the requirements of section 11, provided: 12C.2.1 The pilot has logged at least 500 hours ME multi-crew offshore. 12C.2.2 The aircraft operator has control and supervision over the programme. 12C.2.3 The flight time is recorded in the pilot's training records.	a) Até atingir as horas em 12C.2.1 o piloto só é escalado para voos com Instrutor de Voo. b) As horas realizadas em FFS podem ser incluídas no cômputo geral do respectivo modelo de aeronave. c) Para operações sem sobrevoos de água, as horas citadas em 12C.2.2 não precisam ser offshore.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	13. Medical certification	690-2.13BA	13B. Expectations All pilots hold a valid medical certificate appropriate to their age and licence (e.g., CPL, ATPL) requirements.	Nenhum voo é realizado por pilotos cuja soma das idades seja igual ou superior a 130 anos.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	13. Medical certification	690-2.13C.1	13C.1 The local NAA and/or company policy determines the frequency of medical examinations.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	14. Use of subcontracted pilots	690-2.14B	14B. Expectations The Aircraft Operator uses subcontracted pilots subject to certain conditions.	Não é permitido o uso de pilotos subcontratados.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	15. Pilots flying more than one aircraft type	690-2.15BA	15B. Expectations Pilots flying more than one type are subject to certain conditions.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	15. Pilots flying more than one aircraft type	690-2.15C.1A	15C.1 The aircraft operator has a written policy on the number of aircraft types pilots may fly in one day, which applies across their operations, and which complies with national legislation.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	15. Pilots flying more than one aircraft type	690-2.15C.2	15C.2 The policy includes the requirement for the pilot to maintain recency and proficiency on those types on which the pilot is permitted to fly Commercial Air Transport (CAT).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	15. Pilots flying more than one aircraft type	690-2.15C.3	15C.3 Recency and proficiency on multiple types is closely monitored.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	15. Pilots flying more than one aircraft type	690-2.15C.4	15C.4 The aircraft operator does not schedule pilots for operation on more than one type during the same duty period.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	15. Pilots flying more than one aircraft type	690-2.15C.5	15C.5 Pilots operate a second type only as a result of on-the-day operational changes, such as unserviceability, and when the following have been complied with: 15C.5.1 The recency and competence qualification requirements on either type are met. 15C.5.2 The time between the types or variant is a minimum of 1-hour block time. 15C.5.3 Before operating a second type, the crew briefs the pertinent differences of fuel planning, performance, and weather minima. 15C.5.4 Any additional actions required by the "flying more than one aircraft type" risk assessments are met.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	16. Composition of flight crew	690-2.16A	16A. Purpose Ensuring flight crew handling and monitoring duties are appropriately divided, defined, and conducted in line with human factors principles.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	16. Composition of flight crew	690-2.16B	16B. Expectations Aircraft are appropriately crewed for the task and environment.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	16. Composition of flight crew	690-2.16C.1	16C.1 Two pilots operate the aircraft.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	16. Composition of flight crew	690-2.16C.2	16C.2 The aircraft operator has procedures outlining the duties and responsibilities of all flight crew members, and the 'pilot flying' and 'pilot monitoring' roles and tasks are defined.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	17. Flight crew fatigue management - flight time limits	690-2.17A	17A. Purpose Ensuring flight crew personnel are alert and fit-for-work.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	17. Flight crew fatigue management - flight time limits	690-2.17B	17B. Expectations The Aircraft Operator has established limits for flight times.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	17. Flight crew fatigue management - flight time limits	690-2.17C.1A	17C.1 Additional restrictions are in place for particularly demanding flights, such as multiple short offshore shuttle flights between platforms, or for operations in local extreme ambient temperatures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	17. Flight crew fatigue management - flight time limits	690-2.17C.2	17C.2 Maximum flight times meet the criteria in the table 17-1:	Aplicam-se os limites regulamentares que forem mais restritivos.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	18. Flight crew fatigue management - flight duty times and rest periods	690-2.18B	18B. Expectations The Aircraft Operator has established limits for flight crew duty times.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	18. Flight crew fatigue management - flight duty times and rest periods	690-2.18C.1	18C.1 The maximum Flight Duty Period (FDP) is 14 hours.	Aplicam-se os limites regulamentares que forem mais restritivos.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	18. Flight crew fatigue management - flight duty times and rest periods	690-2.18C.2	18C.2 This includes administrative/office time, flight planning, flight preparation, flight time, postflight duties, completion of any associated maintenance or paperwork.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	18. Flight crew fatigue management - flight duty times and rest periods	690-2.18C.3	18C.3 The operations manual defines when the duty day starts and ends and how the FDP is calculated.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	18. Flight crew fatigue management - flight duty times and rest periods	690-2.18C.4A	18C.4 The minimum rest period is 10 hours, or the length of the preceding FDP, whichever is the greater, unless the operator has an active and Company-accepted Fatigue Risk Management System (FRMS) which includes a means to proactively monitor fatigue risk. For operators that have an accepted FRMS, the rest period is not less than 10 hours.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	18. Flight crew fatigue management - flight duty times and rest periods	690-2.18C.5A	18C.5 An extension to the FDP is permitted on condition that the aircraft operator has a FRMS .	Para ser utilizado, um Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga tem que constar como aceito nas Especificações Operativas da empresa aérea, publicadas pela ANAC.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	18. Flight crew fatigue management - flight duty times and rest periods	690-2.18C.6	18C.6 Rostering takes account of local traditions and/or religious practices that impact flight crew's ability to meet normal Flight Duty Time (FDT) limitations.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	19. Flight crew fatigue management - rest for rotating crews	690-2.19A	19A. Purpose Ensuring the flight crew are suitably rested for the type of operation.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	19. Flight crew fatigue management - rest for rotating crews	690-2.19B	19B. Expectations The Aircraft Operator has established a rest policy for rotating crews, if applicable.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	19. Flight crew fatigue management - rest for rotating crews	690-2.19C.1	19C.1 Crews on rotating assignments that arrive following prolonged or overnight travel, or travel exceeding four time zone changes, are not rostered for flying duties until the minimum 10 hour rest period is met.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	19. Flight crew fatigue management - rest for rotating crews	690-2.19C.2	19C.2 Workload, roster schedules, and start times are considered to increase the minimum required rest period. Appropriate rest periods are established for all operations with guidance from the NAA and/or the Company's Aviation Advisor.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	20. Flight crew fatigue management - night standby duty	690-2.20B	20B. Expectations The Aircraft Operator has established a policy for night standby duty, if applicable.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	20. Flight crew fatigue management - night standby duty	690-2.20C.1	20C.1 After a day duty period, each pilot has at least 12 hours rest prior to being rostered for night standby duty.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	20. Flight crew fatigue management - night standby duty	690-2.20C.2	20C.2 Pilots nominated for night standby duty (at their place of rest) who are not called out to fly, are considered available for duty in the following day period. If the pilots are called out to fly during the night, they have a minimum of 12 hours rest after completion of their FDP.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	21. Aviation weather - IFR/VFR	690-2.21A	21A. Purpose Establishing weather limitations consistent with the capabilities of the aircraft and rescue assets are applied to each flight, with provision for appropriate training in anticipated conditions.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	21. Aviation weather - IFR/VFR	690-2.21C.2A	21C.2 IFR operations comply with local regulatory IFR weather minima unless more stringent Company requirements are issued.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	21. Aviation weather - IFR/VFR	690-2.21C.3A	21C.3 Onshore VFR operations comply with the local regulatory VFR operating minima but not below the minima in Table 21.1, Onshore VFR minima.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	21. Aviation weather - IFR/VFR	690-2.21C.4A	21C.4 VFR/VMC on top operations are prohibited.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	22. Aviation weather - adverse weather policy	690-2.22B	22B. Expectations An adverse weather policy has been developed by the company in conjunction with the aircraft operator.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	22. Aviation weather - adverse weather policy	690-2.22C.1	22C.1 An adverse weather policy is in place which has been developed by the Company in conjunction with the aircraft operator.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	22. Aviation weather - adverse weather policy	690-2.22C.2A	22C.2 The adverse weather policy clearly states under what conditions flying operations are to be restricted or temporarily halted and supported by appropriate procedures. The policy also contains instructions for en-route monitoring.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	22. Aviation weather - adverse weather policy	690-2.22C.3A	22C.3 For offshore helicopters, these situations include, but are not restricted to: 22C.3.1 Excessive wind over helidecks prohibiting personnel movement to and from the helicopter 22C.3.2 Adverse sea conditions resulting in an unacceptable risk of immediate capsizing, or preventing effective offshore search and rescue 22C.3.3 Significant Wave Height (SWH) over the ditching certified capability of the helicopter, see 690-5 – Helicopter and equipment, Section 17 C.2. 22C.3.4 Thunderstorms including lightning 22C.3.5 Hail 22C.3.6 Freezing rain 22C.3.7 Helicopter-triggered lightning 22C.3.8 Volcanic ash 22C.3.9 Low visibility	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	22. Aviation weather - adverse weather policy	690-2.22C.4A	22C.4 The adverse weather policy considers the aircraft type and survival equipment in use, (see 690-5), the available Search and Rescue (SAR) capability and applicable Emergency Response Plans (ERP) (see 690-1 - Safety Management Systems, Section 5) and is revised when material changes to these considerations occur.	Requisito em 690-5 incluídos em 690-2.22C.4: 690-5 17C.3 - Procedures are in place for Float Arming during offshore flying.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	26. Flight planning	690-2.26A	26A. Purpose Ensuring that a safe and efficient flight can be conducted.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	26. Flight planning	690-2.26B	26B. Expectations The Aircraft Operator has established flight planning procedures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	26. Flight planning	690-2.26C.1A	26C.1 Flight planning procedures take account of: 26C.1.1 The configuration and serviceability of the aircraft, including Minimum Equipment List/Minimum Departure Standard (MEL/MDS) items 26C.1.2 Weather conditions and performance 26C.1.3 Routing, manifest (see 690-3 Support Operations, Section 10), fuel requirements, and weight and balance 26C.1.4 Destination(s) and alternates 26C.1.5 Preparation of an Operational Flight Plan (OFP) 4 Aircraft operators use different formats, for OFPs which may contain the following information: aircraft registration; aircraft type and variant; date of flight; flight identification; names of flight crew members; duty assignment of flight crew members; place of departure; place of arrival; type of operation (ETOPS, VFR, Ferry flight, etc.); route and route segments with checkpoints/waypoints, distances and tracks; planned cruising speed and expected wind components with estimated flying times between check-points/waypoints; safe altitudes and minimum levels; planned altitudes and flight levels; fuel calculations and estimated fuel remaining at each checkpoint/waypoint; alternate(s) for destination and, where applicable, take-off and en-route, including information on fuel burn, routes and safety altitudes. Items which are readily available in other documentation or from another acceptable source or are irrelevant to the type of operation may be omitted from the OFP.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	27. Fuel planning	690-2.27A	27A. Purpose Ensuring aircraft depart with sufficient fuel reserves to avoid fuel exhaustion.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	27. Fuel planning	690-2.27B	27B. Expectations The Aircraft Operator has established flight planning procedures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	27. Fuel planning	690-2.27C.1	27C.1 Helicopter fuel planning for an IFR flight includes: 27C.1.1 Fuel used during start-up and taxi 27C.1.2 Fuel required for the route to the first point of intended landing 27C.1.3 Fuel required for ground running on helideck or helipad 27C.1.4 Fuel required for the route to onshore alternate heliport or offshore helideck 27C.1.5 Contingency fuel as defined by the NAA, plus 30 minutes final reserve	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	30. Flight procedures – General	690-2.30A	30A. Purpose Ensuring a safe flightpath with early identification of deviations and timely corrective action.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	30. Flight procedures – General	690-2.30B	30B. Expectations The Aircraft Operator has developed appropriate flight procedures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	30. Flight procedures – General	690-2.30C.1A	30C.1 Flight procedures (SOPs or OMs) are used by the flight crew in the performance of their duties. The flight procedures are developed in accordance with the RFM and references the FCOM when available.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	30. Flight procedures – General	690-2.30C.2A	30C.2 The flight procedures (SOPs or Operation Manuals) are documented concisely for all phases of flight (planning, pre-flight, in-flight and post-flight) and include appropriate Crew Resource Management (CRM) and Threat & Error Management (TEM).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	30. Flight procedures – General	690-2.30C.3	30C.3 The documented flight procedures include specifically: 30C.3.1 Clear and detailed PF/PM task assignments, so that flight crew recognize and act on deviations from standards in a timely manner 30C.3.2 Identification of threats and errors and the strategies to counteract them, involving all relevant crew 30C.3.3 Situational awareness 30C.3.4 Identification of critical phases of flight and categorising threat levels for all flight phases with defined mitigations and limitations on crew actions 30C.3.5 Use of active monitoring and cross checking 30C.3.6 Use of standard flight deck procedural phraseology including 'Standard Call-Outs' for each phase of flight 30C.3.7 Application of Sterile Cockpit procedures during critical phases of flight (see 690-2, Section 31, Flight procedures – sterile cockpit) 30C.3.8 Use of checklists for all normal, abnormal and emergency procedures and a procedure for interruption of a checklist 30C.3.9 Automation policy (see 690-2, Section 5, Automation) 30C.3.10 Usage of the OFP (see 690-2, Section 26, Flight planning) 30C.3.11 Transfer of control 30C.3.12 Crew briefings for planning, pre-flight, departure, approach and post-flight. See 690-2, Section 34, Pre-flight and post-flight procedures	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	30. Flight procedures – General	690-2.30C.4	30C.4 LOSA, HFDM and/or Flight Operations Quality Assurance (FOQA) programmes are used to monitor trends regarding these procedures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	30. Flight procedures – General	690-2.30C.5	30C.5 Flight crew are trained in, and make active use of, the following techniques to identify and manage flight risk: 30C.5.1 CRM to develop and maintain efficient use and co-ordination of all flight crew members technical and non-technical skills. Key to good CRM is teamwork, situational awareness, communication, decision making, workload management and problem solving. 30C.5.2 TEM is embedded in all flight procedures, particularly those dealing with critical flight phases in order that threats which may endanger safe operations are recognized and managed. In the same way, the potential for errors by flight crew is recognized and managed. 30C.5.3 Aeronautical Decision Making (ADM) provides a systematic approach to processes used by pilots as they adapt to changing circumstances through the flight.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	31. Flight procedures – sterile cockpit	690-2.31B	31B. Expectations The Aircraft Operator has established a sterile cockpit policy.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	31. Flight procedures – sterile cockpit	690-2.31C.1A	31C.1 There is a sterile cockpit policy covering, as a minimum, restrictions on unnecessary conversation, restricting activities to essential operational matters during critical phases of flight, use of Electronic Flight Bags (EFBs) or Personal Electronic Devices (PEDS), and paperwork, during flight below key altitudes, and during certain phases of flight or ground operations.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	31. Flight procedures – sterile cockpit	690-2.31C.2	31C.2 The sterile cockpit policy contains Pilot Flying (PF)/Pilot Monitoring (PM) responsibilities.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	32. Flight procedures – helicopter stabilized approaches	690-2.32B	32B. Expectations The Aircraft Operator has established and documented stabilized approach procedures	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	32. Flight procedures – helicopter stabilized approaches	690-2.32C.1	32C.1 Stabilized approach procedures are documented that define when to conduct a missed approach or abort a landing if deviation criteria for a stabilized approach are not met.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	32. Flight procedures – helicopter stabilized approaches	690-2.32C.2A	32C.2 The development of these procedures are based on HeliOffshore Flightpath Management Recommended Procedures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	32. Flight procedures – helicopter stabilized approaches	690-2.32C.3A	32C.3 Stabilized approach procedures are specific to the aircraft type or use a Type Certificate Holder-issued FCOM when available.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	32. Flight procedures – helicopter stabilized approaches	690-2.32C.4	32C.4 Procedures are characterized by defined speeds, climb/descent rate, vertical flight-path and configuration, through a series of defined 'gates' as necessary.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	32. Flight procedures – helicopter stabilized approaches	690-2.32C.5	32C.5 Stabilized approach criteria confirm that: 32C.5.1 The aircraft is on the correct flight path and only requires small changes in eading, attitude and power to remain on the correct flight path. 32C.5.2 The aircraft is in the correct landing configuration and all briefings and checklists have been conducted. 32C.5.3 The power setting is appropriate for the aircraft configuration, not below the manufacturer's minimum if specified in the RFM or FCOM, when available. 32C.5.4 Flight crew procedures include monitoring of the flight path and the requirement to announce deviations and subsequent actions using specified criteria.	A intervenção assertiva do Piloto Monitorando (PM), sempre que reconhecer os indícios de uma aproximação não estabilizada, é eficazmente incentivada como política corporativa, dentre os tripulantes de voo, e é objeto de observação em voos LOSA.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	32. Flight procedures – helicopter stabilized approaches	690-2.32C.6A	32C.6 All instrument approaches are flown in accordance with the published instrument procedure. Unique approach procedures or abnormal conditions that require a deviation from stabilized approach criteria require a special briefing.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	32. Flight procedures – helicopter stabilized approaches	690-2.32C.7	32C.7 Procedures are in place for no-fault, mandatory go-arounds if any approach not be stabilized, and pilots practice all-engine operating (AEO) go-arounds as part of their proficiency training.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	32. Flight procedures – helicopter stabilized approaches	690-2.32C.8A	32C.8 The aircraft operator uses HFDM and LOSA analysis of stabilized approaches, landings, and departures within its SMS to assist with the identification of specific risks in the conduct of flight procedures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	34. Pre-flight and post-flight procedures	690-2.34A	34A. Purpose Ensuring the aircraft and crew are correctly prepared for flight and any aircraft defects are properly recorded.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	34. Pre-flight and post-flight procedures	690-2.34B	34B. Expectations The Aircraft Operator has established procedures for the identification and management of flight risks and the use of the aircraft technical log and MEL/MDS.	Nenhum tripulante de voo garante a aeronave para partida sem declarar compreender os efeitos e ter ciência do incremento no nível de risco residual resultante de cada item com inoperância admitida na MDS.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	34. Pre-flight and post-flight procedures	690-2.34C.1A	34C.1 Flight crew pre-flight actions: 34C.1.1 Identify relevant flight risks and mitigation strategies by using appropriate TEM techniques 34C.1.2 Complete pre-flight planning, including selection of flight altitude, heliports, fuel requirements, aircraft performance, adverse weather avoidance and measures to manage potential bird strike risk 34C.1.3 Brief crew responsibilities and tasks 34C.1.4 Perform an exterior aircraft inspection prior to each flight, which is conducted by a member of the flight crew	a) Antes de cada voo a tripulação preenche um formulário de avaliação padronizada de risco, que lista os principais fatores que diferenciam os voos com o menor e com o maior nível de risco residual possíveis, realizados a partir da respectiva base de operações. b) A avaliação assim obtida é enquadrada em categorias pertinentes a uma faixa que começa no menor nível de risco residual possível, e termina no maior. c) Cada categoria é objeto de controles do risco pré-definidos, que podem incluir não realizar o voo até que uma nova avaliação resulte em nível de risco residual tolerável. d) É obrigatório que as condições meteorológicas esperadas nos aeródromos e em rota sejam abordadas nessa análise e discutidas pela tripulação.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	34. Pre-flight and post-flight procedures	690-2.34C.2	34C.2 Flight crew responsibilities for the use of the MEL/MDS and Aircraft Technical Log (ATL) are clearly defined.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	34. Pre-flight and post-flight procedures	690-2.34C.3	34C.3 The aircraft is prohibited from departure with a defect that has not been processed in accordance with the MEL/MDS/CDL.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	34. Pre-flight and post-flight procedures	690-2.34C.4A	34C.4 Post-flight, the flight crew complete a debrief to ensure lessons from the flight are captured and any necessary safety reports are submitted. At a minimum, the debrief covers CRM/Human Factors (HF) performance, compliance with SOPs, recording of any aircraft defects, and debriefing maintenance personnel and operational facilities staff (management and infrastructure).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	35. Flight following	690-2.35A	35A. Purpose Ensuring timely alerting and location identification to aid SAR services.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	35. Flight following	690-2.35B	35B. Expectations The Aircraft Operator has established flight following procedures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	35. Flight following	690-2.35C.1	35C.1 Flight following is achieved by Air Traffic Control (ATC) delivered radar, voice or electronic surveillance. A satellite flight following system is installed that records aircraft position when the aircraft is outside an effective ATC surveillance service (Radar, Voice or Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B)).	As posições são registradas pelo acompanhamento de voos por satélite durante todo o voo, independentemente do serviço de tráfego aéreo prestado ou ADS-B.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	35. Flight following	690-2.35C.2	35C.2 Satellite position reporting frequency is a maximum interval of two minutes.	O intervalo máximo entre posições é de 30 segundos.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	35. Flight following	690-2.35C.3	35C.3 The system and processes in place are appropriate to the environment and mission. As a minimum the following is required: 35C.3.1 When satellite tracking is in use, the aircraft's position is shown on a monitor which is in direct view of trained operations personnel who keep the aircraft under constant surveillance during the whole flight. 35C.3.2. When the aircraft is not under ATC surveillance, aircraft operator's flight following personnel are able to initiate the Emergency Response Plan if required. There is a reliable means of direct communication available between the aircraft and flight follower throughout the flight. Activation of an ERP occurs in event of distress or loss of communications.	As posições são registradas pelo acompanhamento de voos por satélite durante todo o voo, independentemente do serviço de tráfego aéreo prestado ou ADS-B.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	36. Specific offshore installation operations	690-2.36BA	36B. Expectations Proper actions are taken to ensure safe helicopter operations.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	36. Specific offshore installation operations	690-2.36C.1A	36C.1 During perforation operations: 36C.1.1 Helicopter operations are prohibited. 36C.1.2 The aircraft operator respects the 500m safety zone and radio silence when perforating operations are in progress.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	37. Birdstrike avoidance	690-2.37A	37A. Purpose Ensuring effective bird control measures are in place to minimize bird strikes.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	37. Birdstrike avoidance	690-2.37B	37B. Expectations The Aircraft Operator has established procedures to minimize the risk of bird strikes.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	37. Birdstrike avoidance	690-2.37C.1	37C.1 Aircraft routing considers bird sanctuaries, known nesting areas, and migratory bird paths, as far as practical.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	37. Birdstrike avoidance	690-2.37C.2A	37C.2 In the area where bird strike risk is identified, mitigating actions are implemented by the aircraft operator including documented defined, speed and altitude limits and the use of personal safety equipment, if appropriate.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	37. Birdstrike avoidance	690-2.37C.3	37C.3 Flight crews are trained in bird avoidance techniques.	O treinamento de conscientização sobre perigo aviário consta no currículo de treinamento recorrente anual, é realizado durante exercícios específicos no treinamento anual em simuladores de voo (FFS) e registrado na ficha de treinamento.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	37. Birdstrike avoidance	690-2.37C.4	37C.4 The aircraft routing and mitigation procedures are tracked in FDM.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	38. Cabin area cargo	690-2.38C.1	38C.1 Cargo carried inside the passenger compartment is adequately secured.	É proibido o transporte simultâneo de passageiros e carga na cabine de passageiros.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	39. Flight crew training – records and programmes	690-2.39B	39B. Expectations The Aircraft Operator maintains training documentation for flight crew.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	39. Flight crew training – records and programmes	690-2.39C.1A	39C.1 Comprehensive training documentation and competence assessment is maintained, including details of training programmes and the required training frequency.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	40. Flight crew recency	690-2.40B	40B. Expectations The Aircraft Operator has a documented type and role programme for recency and absence of flight crew.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	40. Flight crew recency	690-2.40C.1	40C.1 Flight crew maintain the recency requirements in Table 40-1	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	41. Flight crew training – recurrent training and maintenance check flights	690-2.41B	41B. Expectations The Aircraft Operator has established a recurrent training programme for flight crews.	O programa de treinamento recorrente é aprovado pela ANAC e abrange todos os tripulantes de voo.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	41. Flight crew training – recurrent training and maintenance check flights	690-2.41C.1B	41C.1 All pilots receive recurrent training and checking to the standards of the NAA, including a six-monthly aircraft OPC. 41C.1.1 One of these checks includes an annual instrument rating and licence renewal proficiency check. 41C.1.2 The aircraft operator training program covers all major emergencies of the contracted helicopter type in a 3-year rolling program. 41C.1.3 See 690-2, Section 43, Use of Flight Simulation Training Devices – General, 43C.1, and Section 44, Use of Flight Simulation Training Devices – Devices, item 44C.1	Em voos a serviço da Contratante, transportando passageiros ou cargas, resguardada a autoridade do Comandante para qualquer ação considerada necessária para a segurança das operações aéreas, é proibido: a) Demonstrar, simular ou realizar qualquer manobra que não esteja prevista na rotina do voo, exceto em condições de emergência previstas em check-list; b) Realizar testes nos sistemas e equipamentos da aeronave em voo, incluindo flutuadores, sistemas hidráulicos e elétricos, que não constem no check-list operacional da aeronave, uma vez que qualquer teste não previsto nos procedimentos operacionais de rotina teria que ocorrer em voo específico de manutenção, e não em voos contratualmente remunerados. Caso o Comandante, no exercício da sua autoridade para garantir a segurança, decida realizar alguma das ações acima descritas, a Contratada está obrigada a reportar tempestivamente o ocorrido à Contratante, por meio dos canais contratualmente estabelecidos.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	41. Flight crew training – recurrent training and maintenance check flights	690-2.41C.2	41C.2 Where distinct climatic seasons exist, training is related to seasonal changes.	O treinamento inclui a habilidade da tripulação interpretar os gráficos de desempenho operacional da aeronave.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	41. Flight crew training – recurrent training and maintenance check flights	690-2.41C.3A	41C.3 Before being scheduled for flight duties in a new location, all crew members undergo at least a documented orientation line check, including a review of local procedures and policies.	As fichas de instrução detalham a instrução realizada para adaptação à nova locação.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	41. Flight crew training – recurrent training and maintenance check flights	690-2.41C.4A	41C.4 The aircraft operator develops a specific training program for complex Maintenance Check Flights (MCF), appropriate for the complexity of the aircraft and the level of the MCF required. If required, the aircraft operator assigns this MCF training program to a specific selection of flight crew and as required, engineers. See 690-4, Engineering, Section 18 – Maintenance Check Flights.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	42. Rostering flight crew	690-2.42B	42B. Expectations The Aircraft Operator has established a rostering policy for flight crew.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	42. Rostering flight crew	690-2.42C.1A	42C.1 The operator has a rostering policy which covers at least: 42C.1.1 Rostering pilots who: 42C.1.1.1 Hold a valid and current license as appropriate 42C.1.1.2 Hold a valid aircraft rating and instrument rating 42C.1.1.3 Meet the customer and operator recency requirements 42C.1.1.4 Hold a valid medical certificate 42C.1.1.5 Are competent for the rostered flight 42C.1.1.6 Are compliant with all FDT and FTL limitations for the scheduled flight 42C.1.2 Rostering pilots in a new environment 42C.1.3 Not rostering co-pilots with less than 500 hours offshore multi engine and multicrew with any commander who has less than 100 hours PIC since command appointment on the contracted type. 42C.1.4 Avoiding the rostering of pilots continuously together causing possible familiarity complacency on the base. 42C.1.5 Pilots have gained sufficient experience and competence before rostering for offshore night operations. 42C.1.6 When rostering crews for night operations, the "pairing" of crews avoids a crew having a low total or recent night experience.	Para operações sem sobrevoo de água, as horas citadas em 42C.1.3 não precisam ser offshore.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	43. Use of flight simulation training devices – general	690-2.43A	43A. Purpose Ensuring safety critical personnel are competent to fulfil their duties by having appropriate training, qualifications, knowledge, skills, and experience.	Treinamentos iniciais em simulador abrangem, no mínimo, o syllabus do fabricante da aeronave.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	43. Use of flight simulation training devices – general	690-2.43B	43B. Expectations Flight Crews conduct training in suitable Flight Simulation Training Devices (FSTDs).	a) O treinamento abrange cada modelo de aeronave operada pela empresa. b) Os treinamentos estão alinhados ao PTO da empresa aérea, aprovado pela ANAC. c) No mínimo a cada 12 meses, a empresa aérea audita os treinamentos realizados em simulador, com foco na conformidade do centro de treinamento com os requisitos aplicáveis e na eficácia dos treinamentos realizados em relação aos objetivos no PTO da empresa.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	43. Use of flight simulation training devices – general	690-2.43C.1A	43C.1 Flight crews are to be seated at their normal flight control stations to receive credit for simulator time. 43C.1.1 Pilots who operate in either seat are trained and checked in both seats.	Nenhuma hora de voo realizada em FSTD não aprovado pela ANAC como FFS nível D, segundo o RBAC 60, é aceita para cumprimento dos requisitos contratuais.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	43. Use of flight simulation training devices – general	690-2.43C.2	43C.2 FSTDs include landing area visual, weather experienced simulations that are representative of those being used by the aircraft operator, including for example, aerodrome and helideck visuals with markings representative of those being used in daily operations.	O FSTD é aprovado pela ANAC como FFS nível D, segundo o RBAC 60.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	43. Use of flight simulation training devices – general	690-2.43C.3	43C.3 Instructors can communicate effectively with the trainees.	Nenhum treinamento em simulador é realizado em centros treinamentos nos quais é possível antever barreiras à comunicação (por exemplo, idioma).	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	43. Use of flight simulation training devices – general	690-2.43C.4	43C.4 Where differences exist between the aircraft and training devices (e.g., equipment fit, software version), a gap analysis is conducted, and suitable mitigations applied.	a) Não é aceito, como diferença mitigável, um FSTD não aprovado pela ANAC como FFS nível D, segundo o RBAC 60. b) Onde existirem diferenças significativas entre as variantes de um modelo de aeronave, o treinamento é realizado em FFS da variante específica do modelo sob contrato com a Contratante. c) A análise de gap e respectivas mitigações são registradas em documento formal e rastreável, à disposição da Contratantes.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	44. Use of flight simulation training devices – devices	690-2.44C.1B	44C.1 Flight crew undergo recurrent training and checking (including OPC/LPC/IR check) in an approved FSTD at a frequency of at least every six months. Level C or Level D FFS (or type -specific Type III, IV or V devices as described in ICAO Doc 9625 Vol 2) are used where available for the type. See 690-2 Aircraft Operations, Section 41, Flight crew training – recurrent training and maintenance check flights, item 41C.1.	Cada piloto totaliza, anualmente, no mínimo 12 horas, efetivamente voadas como Pilot Flying (PF) em FSTD aprovado pela ANAC como FFS nível D, segundo o RBAC 60, sendo: a) 8 horas dedicadas a: - revalidação da habilitação de tipo (6 horas). - revalidação da habilitação IFR (1 hora). - pouso noturno em helideque (1 hora). b) Após decorridos 6 meses, 4 horas dedicadas a: - pouso noturno em helideque (1 hora). - cenários LOFT (2 horas). - reavaliação do voo IFR (1 hora). NOTA: Caso a empresa pratique incentivos formais para o voo manual nas operações de voo, as 12 horas como PF poderão ser equitativamente distribuídas entre as posições de PF e PM.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	44. Use of flight simulation training devices – devices	690-2.44C.2	44C.2. The FSTD training syllabus incorporates Line Orientated Flight Training (LOFT) scenarios and TEM training, including those emergencies that cannot be practised in the air.	a) O desempenho dos pilotos é registrado em ficha de avaliação do treinamento, e inclui a avaliação dos tripulantes quanto a comunicação interpessoal, consciência situacional, resolução de problemas, tomada de decisão e trabalho em equipe. b) As fichas de avaliação do treinamento estão à disposição da Contratante.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	44. Use of Flight Simulation Training Devices – Devices	690-2.44C.3	44C.3 Use of a simulator of the same type and series being flown with a lower certification/specifications mentioned in 44C.1, is used if agreed by the Company, provided the device has the capability of simulating the approach and landing to an offshore helideck. In addition, the specific device to be used is approved for that use by the relevant NAA.	Nenhuma hora de voo realizada em FSTD não aprovado pela ANAC como FFS nível D, segundo o RBAC 60, é aceita para cumprimento dos requisitos contratuais.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	45. Introduction of new aircraft types	690-2.45A	45A. Purpose Ensuring safety critical personnel are competent to fulfil their duties by having appropriate training, qualifications, knowledge, skills, and experience.	O requisito se refere ao treinamento de transição entre modelos de aeronave.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	45. Introduction of new aircraft types	690-2.45BA	45B. Expectations The Aircraft Operator has a documented conversion syllabus when introducing a new aircraft type.	O programa para treinamento de transição é documentado e aprovado pela ANAC.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	45. Introduction of new aircraft types	690-2.45C.1A	45C.1 When new types are introduced into service, an introduction into service program is developed in conjunction with the Company.	a) Nenhum Comandante em treinamento de transição é escalado para voo com outro tripulante, que não seja instrutor de voo, antes de completar 100 horas no modelo. b) Nenhum Co-piloto em treinamento de transição é escalado para voo com outro tripulante, que não seja instrutor de voo, antes de completar 50 horas no modelo.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	45. Introduction of new aircraft types	690-2.45C.2A	45C.2 The programme is approved by the NAA and is run either by the OEM or by an approved and licenced Approved Training Organization (ATO); if applicable, it includes time spent in an FSTD.	a) ATO se refere a um centro de treinamento aprovado pela ANAC segundo o RBAC 142. b) Para efeito de experiência de voo, e experiência recente, somente são computáveis para o programa as horas registradas em um FSTD da categoria FFS.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46B	46B. Expectations The Aircraft Operator has a CRM training programme in place for all crew.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.1A	46C.1 CRM concepts are embedded in line operations including checklists, briefings, abnormal and emergency procedures The aircraft operator CRM system, approved by the NAA if required, includes the following components: 46C.1.1 Initial classroom-based training 46C.1.2 Annual recurrent training, including in-person classroom training and aircraft type training elements 46C.1.3 CRM command course training 46C.1.4 Periodic assessment and competency	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.2A	46C.2 The CRM training programme provides the following: 46C.2.1 A standard training syllabus for every crew member 46C.2.2 An additional training programme tailored specifically to the operator	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.3	46C.3 The initial classroom-based training covers, as a minimum, the following topics: 46C.3.1 TEM procedures and techniques 46C.3.2 Effective communication and coordination, including the effects of cultural differences 46C.3.3 Situational awareness, information acquisition, and processing 46C.3.4 Pressure and stress 46C.3.5 Fatigue and vigilance 46C.3.6 Workload management, human performance and limitations 46C.3.7 Monitoring, intervention, decision building 46C.3.8 Leadership and team building 46C.3.9 Automation, philosophy on the use of automation and technology management 46C.3.10 Relevant case studies appropriate to the aircraft operator and type of operations 46C.3.11 Error avoidance 46C.3.12 Threat management 46C.3.13 Error management 46C.3.14 Undesired aircraft state management	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.4	46C.4 The annual recurrent CRM training covers, as a minimum, the following: 46C.4.1 TEM procedures and techniques 46C.4.2 In-depth review of a minimum of three core elements as found in 46C.3.2 – 46C.3.10 above. On a three-year cycle, all nine topics are covered. 46C.4.3 Review and discussion of current safety trends with the Operator's specific operations and industry case studies. 46C.4.4 Crew member evacuation drills, including de-briefing. 46C.4.5 The recurrent training to be in-person classroom training every third year.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.5	46C.5 The operator develops the above CRM training programme tailored to the size and scope of their operations and pays particular attention to the current state of human factors and technology interface in the operational environment.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.6	46C.6 The CRM is integrated in every stage of training. Whenever practicable, parts of the CRM training are conducted in FSTDs that reproduce a realistic operational environment and permit interaction, this includes LOFT scenarios. The OPC to include a LOFT section during which a complementary CRM assessment is completed in conditions that reproduce a realistic operational environment.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.7	46C.7 The non-technical skills are assessed, if possible.	A avaliação é obrigatória	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.8	46C.8 CRM training is reviewed at least every three years for effectiveness based on output from the operator's management system and is adjusted with the regular output/outcome of the FDM and LOSA programme (see 690-1 Safety Management Systems, Section 14, Line Operations Safety Audit).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.9	46C.9 While CRM training can be delivered by different means, some components of training are facilitated using a specific training, e-learning, Computer Based Training (CBT), and selfstudy; however, these may only be used as a pre-requisite for classroom trainer/facilitation.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.10	46C.10 The operator documents the competence and training requirements of the CRM trainer/facilitator. As a minimum, the CRM trainer/facilitator has: 46C.10.1 Adequate knowledge of CRM 46C.10.2 Adequate knowledge of Human Performance and Limitations (HPL) 46C.10.3 Completed CRM training themselves 46C.10.4 Adequate knowledge of the operational environment of the specific operator 46C.10.5 Adequate knowledge, skills and credibility required to deliver the CRM training elements in the non-operational environment	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	46. Other training - crew resource management	690-2.46C.11	46C.11 The CRM trainer/facilitator competence to be assessed every three years through a documented aircraft operator procedure.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	47. Other training – dangerous goods training	690-2.47A	47A. Purpose Ensuring only appropriately packaged and documented dangerous goods are carried in the appropriate aircraft hold locations.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	47. Other training – dangerous goods training	690-2.47B	47B. Expectations The Aircraft Operator has a dangerous goods training programme in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-2	Aircraft Operations	Não há.	47. Other training – dangerous goods training	690-2.47C.1A	47C.1 Dangerous goods awareness training, compliant with NAA requirements, is in place for all flight crew, cabin crew, technical crew, and appropriate ground staff as mandated under ICAO/IATA Technical Instructions - at least every two years to ensure that they are aware of the requirements, including relevant legislation, limitations and documentation, for the carriage of hazardous materials.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	51. Role specific training – control guarding	690-2.51C.1	51C.1 When loading or unloading passengers from helicopters with rotors running, a member of the flight crew remains guarding the controls and only performs cockpit duties related to the identification of external hazards and passenger movement around the aircraft.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	51. Role specific training – control guarding	690-2.51C.2	51C.2 Require and document that the Pilot Flying (PF) is to physically restrict the flight controls when the other pilot leaves or returns to his seat when the rotors are turning.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	51. Role specific training – control guarding	690-2.51C.3	51C.3 Require and document that a pilot seat is occupied by a qualified person whenever an Auxiliary Power Unit (APU) is running, unless the Aircraft Flight Manual (AFM) allows for the APU to be run unattended.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	5. Passenger handling	690-3.5C.4	5C.4 The use of seat harnesses/seat belt extensions is prohibited, unless certified.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	8. Cargo - weighing and documentation	690-3.8A	8A. Purpose Ensuring the accurate and safe aircraft loading within approved limits.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	8. Cargo - weighing and documentation	690-3.8B	8B. Expectations Cargo is correctly weighed and recorded in the manifest.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	8. Cargo - weighing and documentation	690-3.8C.1	8C.1 Each piece of cargo offered for transport by air is weighed separately and recorded in the manifest.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	8. Cargo - weighing and documentation	690-3.8C.2	8C.2 The contents of each piece of cargo is verified against the manifest by its packing list or by visual inspection	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	8. Cargo - weighing and documentation	690-3.8C.3	8C.3 Weighing scales are calibrated throughout the full range of measurement, as per manufacturers recommended intervals. If a manufacturer's interval is not specified/available, the scales are calibrated annually.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	9. Cargo – dangerous goods	690-3.9A	9A. Purpose Ensuring only appropriately packaged and documented dangerous goods (DG) are carried in the appropriate aircraft hold locations.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	9. Cargo – dangerous goods	690-3.9B	9B. Expectations The aircraft operator has an appropriate DG programme in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	9. Cargo – dangerous goods	690-3.9C.1	9C.1 Where the carriage of DG by the aircraft operator is authorized, procedures comply with the ICAO Technical Instructions or the IATA DG Regulations and with local regulatory requirements. These include the training of relevant ground staff and the provision of the correct documentation for all DG shipments.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	9. Cargo – dangerous goods	690-3.9C.2	9C.2 Where DG are not carried, DG Awareness training, compliant with local regulatory requirements, is in place for all relevant ground staff at least every 2 years to prevent the carriage of undeclared dangerous goods in passengers' baggage and consigned freight.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	9. Cargo – dangerous goods	690-3.9C.3	9C.3 Provisions for dangerous goods carried by passengers or crew. Limitations for Portable Electronic Devices (PED), batteries, including lithium metal or lithium-ion cells or batteries, and specified ignition sources are in place. This includes spare or loose batteries.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	9. Cargo – dangerous goods	690-3.9C.4A	9C.4 At a minimum, these cover: 9C.4.1 Check-in procedures, including passenger declarations 9C.4.2 Forbidding charging PED in-flight 9C.4.3 Mitigation measures – Flame/Smoke Containment Bag etc 9C.4.4 E-Cigarettes (if permitted) have batteries removed 9C.4.5 Checked in PED are switched off 9C.4.6 No transport of loose lithium batteries	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	18. Rotors Running Refuelling	690-3.18C.1	18C.1 The aircraft operator has documented procedures for the conduct of RRRF, where this is permitted, and RRRF has been subject to a risk assessment	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-3	Support Operations	Não há.	18. Rotors Running Refuelling	690-3.18C.2A	18C.2 The procedures include the following in addition to any local regulatory requirements: 18C.2.1 A pilot is at the controls at all times. 18C.2.2 Passengers normally disembark prior to refuelling; however, if, for safety reasons, the Pilot in Command (PIC) decides to refuel with the passengers on board, the passengers are informed of this decision and the actions to take in the event of a fire. 18C.2.3 Firefighting capability is available and manned with trained personnel. 18C.2.4 A person is stationed at the helicopter door to communicate with the passengers if they remain on board, and assist evacuation in the event of a fire. This person has visual contact with the refuelling operator. 18C.2.5 All seat belts are unfastened, the main exit door away from the side where refuelling is occurring is opened unless otherwise specified by the RFM. 18C.2.6 HF radios are not used during refuelling, and the radar is switched to standby. 18C.2.7 A fuel quality check is witnessed by the flight crew prior to refuelling. 18C.2.8 The aircraft, fuel supply and fuel hose are grounded before removing the fuel cap and inserting the fuel nozzle into the aircraft fuel tank.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	18. Rotors Running Refuelling	690-3.18C.3	18C.3 After refuelling, a member of the crew verifies to the flight crew the fuel quantity uplifted and that all equipment has been removed, the fuel cap has been replaced securely and the aircraft is properly configured for flight.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	19. Ground operations staff – training and competence	690-3.19A	19A. Purpose Ensuring personnel have appropriate training, qualifications, knowledge, skills, and experience.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	19. Ground operations staff – training and competence	690-3.19B	19B. Expectations Ground operations staff, including check-in and security staff, are appropriately qualified, experienced, and competent.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	19. Ground operations staff – training and competence	690-3.19C.1	19C.1 There is a training programme which provides ground operations staff with appropriate initial and subsequent training, as defined by their roles and responsibilities, and includes details of the accepted training providers, training syllabi, and persons/organizations responsible for training.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	19. Ground operations staff – training and competence	690-3.19C.2	19C.2 A training and authorization record is maintained for all personnel.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	19. Ground operations staff – training and competence	690-3.19C.3	19C.3 All training is tracked in an appropriate process.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	19. Ground operations staff – training and competence	690-3.19C.4	19C.4 Ground operations staff are subject to competence assessments at least every three years.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	19. Ground operations staff – training and competence	690-3.19C.5	19C.5 Staff involved in passenger/baggage/freight handling are trained in dangerous goods handling.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	19. Ground operations staff – training and competence	690-3.19C.6	19C.6 For further information, see IOGP Report 690-2, Section 4 - Alcohol and Drugs and IOGP Report 697 - Helidecks and facilities, Section 8 - Personnel Training.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	1. Basic principles	690-4.1A	1A. Purpose Ensuring aircraft are airworthy and reliable.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	1. Basic principles	690-4.1BA	1B. Expectations The Aircraft Operator provides airworthy aircraft and demonstrates that continuing airworthiness activities and aircraft maintenance are performed in accordance with its approved Maintenance Control Manual (MCM).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	1. Basic principles	690-4.1C.1A	1C.1 All appropriate organizational approvals and certificates as required by the National Aviation Authority (NAA) are in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	1. Basic principles	690-4.1C.2	1C.2 A competent manager (Post-holder, Department Manager, or equivalent), is accountable for the aircraft operator's management of continuing airworthiness and maintenance, or any contracted continuing airworthiness or maintenance organizations. Where applicable they are approved by the NAA.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	1. Basic principles	690-4.1C.3A	1C.3 The aircraft operator has an internal Aircraft Maintenance Organization (AMO) or a contract with an external AMO to perform maintenance activities for the aircraft operator. This details the scope of contracted activity and the interfaces between the operator and the contracted party.	a) Ao menos uma base de manutenção pertencente à empresa aérea é homologada como Organização de Manutenção Aeronáutica segundo o RBAC 145, autorizada pela ANAC a realizar todas as tarefas do programa de manutenção do modelo da aeronave sob contrato, e de qualquer outro que venha a ser ofertado como backup. b) Somente outra empresa comprovadamente pertencente ao mesmo grupo empresarial da empresa aérea contratada poderá ser autorizada a realizar tarefas do programa de manutenção da aeronave sob contrato.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	1. Basic principles	690-4.1C.4A	1C.4 The aircraft operator's continuing airworthiness management has a process to communicate requirements, such as formal work orders, to the internal or contracted AMO, clearly describing what maintenance is required, when it has to be performed and to what standard, based on manufacturers' recommendations or the Approved Maintenance Programme (AMP).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	1. Basic principles	690-4.1C.5	1C.5 The aircraft operator has a MCM or equivalent document which meets the requirements of ICAO Annex 6 Part III Chapter 6.2.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2B	2B. Expectations The Aircraft Operator is responsible for the continuing airworthiness of its aircraft.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.1A	2C.1 An AMP is developed and reviewed in accordance with applicable regulations and approved by the NAA.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.2	2C.2 All airworthiness data and instructions are reviewed and managed, including any airworthiness Directives (ADs) from the applicable NAA and Service Bulletins (SBs) from the Original Equipment Manufacturer (OEM) or Supplemental Type Certificate (STC) holder.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.3	2C.3 Any operational directives or other measures mandated by the governing airworthiness authority in response to a safety issue or an issue reported by a relevant authority are implemented.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.4	2C.4 All defects or damage affecting safe operation, are rectified in accordance with applicable regulations or managed in accordance with the approved Minimum Equipment List (MEL), or contract Minimum Departure Standard (MDS).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.5	2C.5 Maintenance data is retained (see Section 5.2.3 Maintenance Data).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.6	2C.6 All maintenance is planned in accordance with the AMP.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.7	2C.7 All maintenance is controlled and it has been executed by an AMO to the required standard and in adherence to applicable regulations and maintenance data.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.8	2C.8 Modifications are accomplished using data approved by the governing NAA.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.9	2C.9 All continuing airworthiness records (e.g., airframe/ engine logbooks, life limited parts and log cards), including the aircraft operator technical log are properly managed in accordance with the aircraft operator's procedures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.10	2C.10 The aircraft configuration is monitored and it reflects the current status of the aircraft in accordance with the Type Certificate (TC).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.11	2C.11 Procedures are developed to be included in a manual approved by the NAA, to identify the numbers, duties and responsibilities, qualifications and competence of the staff employed to accomplish the above tasks; and how airworthiness related activities, including those described above, will be accomplished.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	3. Continuing airworthiness - approved maintenance programme	690-4.3B	3B. Expectations The Aircraft Operator manages an AMP for each aircraft type operated.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	3. Continuing airworthiness – approved maintenance programme	690-4.3C.1	3C.1 The AMP complies with the following: 3C.1.1 Instructions issued by the NAA 3C.1.2 Instructions for continuing airworthiness issued by the OEM and holders of type certificates and supplemental type certificates 3C.1.3 Instructions for continuing airworthiness issued by approved design organizations for modifications and repairs 3C.1.4 Additional instructions proposed by the aircraft operator and approved by the OEM/STC holder and NAA	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	3. Continuing airworthiness – approved maintenance programme	690-4.3C.2	3C.2 The aircraft is only maintained according to one AMP.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	3. Continuing airworthiness – approved maintenance programme	690-4.3C.3A	3C.3 The AMP is approved by the NAA and is reviewed at least annually, considering the environmental conditions and aircraft utilization, to: 3C.3.1 Ensure compliance with new and/or modified maintenance instructions included in the documents affecting the programme basis (e.g., from the OEM or Maintenance Review Board (MRB) 3C.3.2 Evaluate the AMP effectiveness by monitoring systems, equipment and component reliability, aiming to reduce repetitive defects, malfunctions and damage to a minimal level 3C.3.3 Adherence to scheduling of inspection and maintenance tasks; the source of such scheduling includes internal or external organizations, MRBs, OEM instructions or directives from the governing airworthiness authority	a) Os programas de manutenção dos modelos de aeronaves citados nas Especificações Operativas (EO) são submetidos à aprovação da Autoridade Nacional de Aviação pelo menos uma vez em cada ano calendário. b) Se a Autoridade Nacional de Aviação não exigir atualização dos programas de manutenção, quando houver somente alterações nos programas recomendados pelos fabricantes, a empresa aérea apresenta, para cada modelo, uma declaração formal de que o Programa de Manutenção Aprovado foi revisto, levando em consideração as análises dos dados gerados pelo Programa de Confiabilidade do ano anterior, assinada pelo detentor do mais alto nível hierárquico no setor de manutenção.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4A	4A. Purpose Ensuring maintenance is conducted to the approved maintenance programme and standards.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4B	4B. Expectations The Aircraft Operator manages the appropriate maintenance data (any applicable requirement, AD, SB, or information issued by the OEM/STC holder and/or NAA).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4C.1	4C.1 All airworthiness data and instructions including any ADs from the applicable NAA, are tracked.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4C.2A	4C.2 All ADs and SBs are evaluated using a documented assessment procedure.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4C.3	4C.3 All mandatory SBs are embodied, and there is an embodiment policy regarding OEM/STC holder recommended/optional SBs and any applicable bulletins are applied to both aircraft and stored components.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4C.4	4C.4 The maintenance of a list of compliance by airframe, engine, and STC installed appliance and developing a method to clearly demonstrate the status of compliance for each airframe and currently installed components.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4C.5	4C.5 All applicable maintenance data, including manuals, is current and readily available for use by the continuing airworthiness and AMO staff.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4C.6	4C.6 The current revision status, including temporary revision, of all applicable maintenance data and documentation within the organization (e.g., maintenance manuals, parts catalogues and bulletins) is tracked and checked against the source documents of the OEM. This includes all master copies and copies distributed to the AMO, out-stations, or contractors.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	5. Continuing airworthiness - minimum equipment list/minimum departure standard	690-4.5B	5B. Expectations The Aircraft Operator has a Minimum Equipment List (MEL)/Minimum Departure Standard (MDS) for each aircraft in the fleet.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	5. Continuing airworthiness - minimum equipment list/minimum departure standard	690-4.5C.1	5C.1 The MEL is developed by the aircraft operator and based on, but is no less restrictive than, the Original Equipment Manufacturer (OEM) Master Minimum Equipment List (MMEL) and approved by the NAA.	MEL revisada, em razão de nova MMEL emitida, e enviada para aceitação pela Autoridade Nacional de Aviação em até 30 dias após a publicação de nova MMEL pelo fabricante.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	5. Continuing airworthiness - minimum equipment list/minimum departure standard	690-4.5C.2	5C.2 Where permitted by local regulations, Non-essential Equipment and Furnishings (NEF) are incorporated into the MEL or a supplement to the MEL.	a) O programa NEF aprovado é um suplemento da MEL aprovada pela ANAC. b) O programa NEF deverá é desenvolvido por modelo de aeronave em contrato. c) Todos os itens adicionados na NEF preservam rastreável a análise que suportou a sua inclusão assinada pelo responsável técnico. d) O prazo máximo para correção de um item NEF de aeronave sob contrato é de 90 dias.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	5. Continuing airworthiness - minimum equipment list/minimum departure standard	690-4.5C.3	5C.3 The MEL/MDS are readily available to flight crews and maintenance personnel for reference.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	5. Continuing airworthiness - minimum equipment list/minimum departure standard	690-4.5C.4	5C.4 Required equipment as detailed in contract requirements, in addition to the MEL requirements, are controlled by an MDS, or equivalent.	A MDS de cada aeronave sob contrato replica os critérios para indisponibilidade em 690-5.1C.3.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	5. Continuing airworthiness - minimum equipment list/minimum departure standard	690-4.5C.5	5C.5 Notify the Pilot-in-Command (PIC) of all deferred defects that affect, or may affect, the safe operation of the aircraft so that the PIC retains the final decision on acceptance of an aircraft with deferred defects.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	6. Continuing airworthiness – aircraft maintenance records	690-4.6C.1	6C.1 Maintenance and flight records are maintained as required by applicable national regulations.	Durante toda a duração do contrato, e até a assinatura do Termo de Recebimento em Definitivo, os originais de todos os registros de manutenção e de voo tem que estar à disposição da Contratante.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	6. Continuing airworthiness – aircraft maintenance records	690-4.6C.2A	6C.2 Document an aircraft records process which, as a minimum, consists of the following documents: 6C.2.1 The airframe logbook 6C.2.2 The engine logbook(s) and related components log cards 6C.2.3 The Auxiliary Power Unit (APU) logbook(s) (if applicable) 6C.2.4 Log cards for any Service Life Limit (SLL) and Time Between Overhaul (TBO) component 6C.2.5 The Aircraft Technical Log (ATL)	Todos os registros são atualizados diariamente.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	6. Continuing airworthiness – aircraft maintenance records	690-4.6C.3	6C.3 The above aircraft records contain complete and current: 6C.3.1 ADs, SBs, or information issued by the OEM/STC holder and NAA 6C.3.2 Status of modifications and repairs 6C.3.3 Status of compliance with the AMP 6C.3.4 Status of SLL components 6C.3.5 Mass and balance report 6C.3.6 List of deferred defects	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	6. Continuing airworthiness – aircraft maintenance records	690-4.6C.4A	6C.4 An ATL is used that meets local NAA requirements and: 6C.4.1 Details of the ATL content requirements are documented 6C.4.2 All defects are immediately recorded in the ATL post-flight 6C.4.3 There is provision for the PIC to sign and date such entries including, where appropriate, a nil defect state post-flight	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	6. Continuing airworthiness – aircraft maintenance records	690-4.6C.5A	6C.5 All the above-mentioned continuing airworthiness records are managed by means of a reliable aviation maintenance software programme, or equivalent, capable of managing: 6C.5.1 Component tracking, including any condition-based penalties cycles from operational flight data (e.g., increased gross weight, start/stop engine cycles, One Engine Inoperative (OEI) events, etc.) 6C.5.2 Flight time tracking 6C.5.3 Logbook tracking 6C.5.4 Compliance tracking for all issued ADs and SBs 6C.5.5 Work Order management, including: 6C.5.5.1 The requirements of the approved AMP for each aircraft type 6C.5.5.2 Control of the forecasting and recording of aircraft and component maintenance as detailed within the appropriate AMP 6C.5.5.3 Details of the required maintenance "due lists" in terms of flying hours, cycles, landings or calendar intervals 6C.5.6 Inventory control 6C.5.7 Deferred defect tracking	Os processos de manutenção são geridos por meio de software dedicado, que abrange ou é digitalmente integrado ao Diário de Bordo Eletrônico.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	6. Continuing airworthiness – aircraft maintenance records	690-4.6C.6	6C.6 All maintenance records of work carried out on its aircraft are maintained to demonstrate that the work has been executed to the required standard.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	6. Continuing airworthiness – aircraft maintenance records	690-4.6C.7	6C.7 The records are stored in a secure manner that ensures protection from damage, alteration, and theft.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	6. Continuing airworthiness – aircraft maintenance records	690-4.6C.8	6C.8 Electronic records have a backup system which is updated at least every 24 hours.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	7. Continuing airworthiness – reliability programme	690-4.7C.1	7C.1 The aircraft operator has a reliability programme that monitors the effectiveness of the maintenance programme by recording, as a minimum: 7C.1.1 Component Low Mean Time Before Unscheduled Removals (MTBUR) by aircraft type 7C.1.2 Flight hour trends of non-serialized parts usage by aircraft type 7C.1.3 Flight hour model trends of MEL/MDS usage by system by aircraft type 7C.1.4 Flight hour pilot reported discrepancy trends by aircraft type	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	7. Continuing airworthiness – reliability programme	690-4.7C.2A	7C.2 There is a procedure in place to alert the OEM/TC/STC holder to any design feature that increases the risk of a critical error where practical.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	7. Continuing airworthiness – reliability programme	690-4.7C.3A	7C.3 There is a procedure in place to regularly communicate reliability data with the OEM/TC/STC holder with a focus on improving low performing systems and extending inspection intervals (human error risk reductions) on repeated "no defect noted" inspections of non-flight critical systems where practical.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	8. Continuing airworthiness – workplace	690-4.8C.1	8C.1 Continuing airworthiness staff are provided with suitable office accommodation so that they can carry out their designated duties in a manner that contributes to upholding good standards.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	8. Continuing airworthiness – workplace	690-4.8C.2	8C.2 A dedicated space for a technical library is included in the accommodation, and fireproof lockers are provided for hard copies of airworthiness records.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	9. Maintenance management – Aircraft Maintenance Organization procedures	690-4.9B	9B. Expectations The maintenance organization has a set of documented procedures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	9. Maintenance management – Aircraft Maintenance Organization procedures	690-4.9C.1A	9C.1 Document procedures in a dedicated manual (e.g., Company Maintenance Manual and Maintenance Organization Exposition (MOE)) that is approved by the NAA and amended as necessary and reflects the actual organization processes in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	9. Maintenance management – Aircraft Maintenance Organization procedures	690-4.9C.2A	9C.2 Document procedures for Quality Assurance (QA) or Quality Control (QC) to allow the maintenance organization to verify that all maintenance and administration is properly performed and to monitor compliance with procedures and regulatory requirements, including contracted maintenance.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	9. Maintenance management – Aircraft Maintenance Organization procedures	690-4.9C.3A	9C.3 Ensure the supplier approval process and any contracted maintenance is appropriate for the scale and scope of work, and a list of current contracted (and sub-contracted) organisations is maintained.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	10. Maintenance management - maintenance planning	690-4.10B	10B. Expectations An effective process for scheduling of maintenance is in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	10. Maintenance management - maintenance planning	690-4.10C.1	10C.1 The planning of maintenance, in accordance with the AMP, is executed by using reliable software, or equivalent which allows for traceability.	Os processos de manutenção são geridos por meio de software dedicado, que abrange ou é digitalmente integrado ao Diário de Bordo Eletrônico.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	10. Maintenance management - maintenance planning	690-4.10C.2	10C.2 Formal work orders, or similar, listing each scheduled maintenance inspection/check/repair/modification required, are issued by the Continuing Airworthiness Management and performed by the AMO.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11B	11B. Expectations The maintenance organization keeps detailed maintenance records, allowing the airworthiness status and history of the aircraft to be clearly established.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11C.1A	11C.1 Detail accomplishment of each maintenance task in a work card or worksheet system (or electronic equivalent), which contains detailed records of the work carried out.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11C.2A	11C.2 Any parts utilized in the performance of said tasks are determined through the paper or electronic system.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11C.3	11C.3 Maintenance records are neat, legible, and complete in accordance with aircraft operator procedures and local regulation.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11C.4A	11C.4 Staged Work Sheets (SWS) or computerized task cards are in place for complex tasks that require the use of multiple OEM maintenance manuals or reference materials, (e.g., engine changes) or are likely to be handed over between shifts. 11C.4.1 SWS are in place for tasks where the aircraft operator is required to record information and has elected to utilize forms for the process. 11C.4.2 SWS are part of a revision process to ensure engineers are using the correct revision of the technical publications. 11C.4.3 Design the SWS to reduce the likelihood that steps within a complex task are inadvertently missed and to specifically identify the point(s) at which independent inspections are required as part of the task, or prior to it being hidden during subsequent work.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11C.5A	11C.5 Any duplicate/independent inspection requirement is clearly identified and signed off.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11C.6A	11C.6 Identifying stamps or electronic signatures are detailed in the aircraft operator procedures and are listed in the organization's documented processes against the names of the authorized personnel.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11C.7A	11C.7 The work cards or work sheets are collected into a work package which contains maintenance records in a structured manner.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11C.8A	11C.8 Maintenance records refer to the revision status of the maintenance data used.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11C.9A	11C.9 All maintenance records are checked for completeness and compliance as detailed in the aircraft operator procedures.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	12. Maintenance management - Foreign Object Debris checks	690-4.12B	12B. Expectations The AMO has a process for a post-maintenance verification check for damage, security, tools, and equipment.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	12. Maintenance management - Foreign Object Debris checks	690-4.12C.1A	12C.1 On completion of each maintenance task, a verification check is carried out to ensure the aircraft or component is clear of all tools, equipment, cleaning materials, such as rags, and any other extraneous parts and material, and that all access panels removed have been refitted correctly.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	12. Maintenance management - Foreign Object Debris checks	690-4.12C.2A	12C.2 The verification check is recorded on the maintenance work card system.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	12. Maintenance management - Foreign Object Debris checks	690-4.12C.3A	12C.3 Implement a process to prevent Foreign Object Debris (FOD) on aircraft and components under maintenance.	a) O processo inclui patrulhas diárias para busca e coleta de F.O.D. no hangar, pátios e, quando aplicável, pista do aeródromo. b) Cada patrulha do FOD tem registrada, com rastreabilidade, as respectivas data, hora, locais patrulhados, o que foi encontrado e participantes.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	12. Maintenance management - Foreign Object Debris checks	690-4.12C.4	12C.4 Procedures are in place to conduct leak checks when any maintenance has been performed which compromises the integrity of the fuel, oil, hydraulic or pitot static systems.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	12. Maintenance management - Foreign Object Debris checks	690-4.12C.5	12C.5 Prevent FOD in areas used for maintenance activities, engine ground running and flight line activities.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	13. Maintenance management - independent inspections (Note1)	690-4.13AA	13A. Purpose Ensuring design and continuing airworthiness practices minimize the probability and consequence of human error in maintenance. Note 1: • The principle of additional inspections on critical aircraft systems is well understood and accepted. • National Aviation Authorities (NAA) have given these additional inspections different titles: Duplicate Inspections by the UK CAA; Independent Inspections by CASA and EASA; Required Inspection Items (RII) by the FAA; and Dual Inspection or Independent Check by Transport Canada.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	13. Maintenance management - independent inspections (Note1)	690-4.13B	13B. Expectations There is a procedure to clearly identify and document Critical Maintenance Tasks (CMT).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	13. Maintenance management - independent inspections (Note1)	690-4.13C.1A	13C.1 CMTs are subject to an independent inspection, carried out firstly by an engineer holding a "Certificate of Release to Service (CRS)" authorization, who assumes full responsibility for the satisfactory completion of the work, then a second person not involved in the original task, or similar system (e.g. other engine), who confirms that no deficiencies have been found and that the work has been satisfactorily completed.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	13. Maintenance management - independent inspections (Note1)	690-4.13C.2A	13C.2 The training, competence and authorization requirements for those staff approved to perform independent inspections on the aircraft or components are documented.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	13. Maintenance management - independent inspections (Note1)	690-4.13C.3	13C.3 CMT procedures are detailed for independent inspections during complex or lengthy tasks using staged worksheets (e.g., an engine or gearbox replacement, where independent inspections are performed at key stages of the overall task to ensure the current work is properly inspected and certified, before it is covered by further assembly).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	13. Maintenance management - independent inspections (Note1)	690-4.13C.4	13C.4 There is a procedure to alert the Type Certificate (TC) Holder or STC Holder to any design features or maintenance requirements that increase the risk of critical error if/when identified.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	13. Maintenance management - independent inspections (Note1)	690-4.13C.5A	13C.5 CMTs are also identified as part of the aircraft operator's Safety Management System (SMS). These may include simple, repetitive tasks, which have been identified as being prone to error (engine cowling closure, oil caps) are subject to a secondary inspections and procedures are in place for these tasks.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	13. Maintenance management - independent inspections (Note1)	690-4.13C.7	13C.7 Other CMTs may include emergency safety equipment as directed by the company.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	13. Maintenance management - independent inspections (Note1)	690-4.13C.8	13C.8 Single engineer independent inspection processes or procedures are prohibited.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	14. Maintenance management – release to service	690-4.14B	14B. Expectations The aircraft operator has a documented system of maintenance control and release to service of all aircraft.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	14. Maintenance management – release to service	690-4.14C.1	14C.1 The aircraft operator will not operate an aircraft unless it is maintained and released to service by an AMO.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	14. Maintenance management – release to service	690-4.14C.2A	14C.2 Document a system of 'maintenance release to service' for all aircraft, whether the AMO is in-house or a contracted organization, that demonstrates the work specified in the work order is carried out in accordance with the applicable rules and an appropriately authorized engineer considers the aircraft/component ready for service.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	14. Maintenance management – release to service	690-4.14C.3A	14C.3 A Certificate of Release to Service (CRS) is then issued by appropriately authorised engineers, as authorized by the AMO, where it verifies that all maintenance, as required by the work order, has been properly carried out.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	14. Maintenance management – release to service	690-4.14C.4A	14C.4 Elementary work or servicing (e.g., oil changes and light bulb replacement) is performed under the supervision of an appropriately authorised engineer.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	14. Maintenance management – release to service	690-4.14C.5	14C.5 Develop and document remote location procedures to manage any aircraft unserviceability at a location where maintenance support is not routinely provided.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	15. Maintenance Observation Programme	690-4.15C.1A	15C.1 Identify, understand and rectify weaknesses or errors within the organization via a structured MOP, which the operator or AMO has in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	15. Maintenance Observation Programme	690-4.15C.2	15C.2 Monitor maintenance practices at regular intervals using formal documented observations of maintenance activity and supporting processes at each operational location.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	15. Maintenance Observation Programme	690-4.15C.3	15C.3 Track and analyse the MOP data and implement appropriate action plans.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	15. Maintenance Observation Programme	690-4.15C.4	15C.4 Monitor the overall performance of the MOP programme in the QA/Compliance programme.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	16. Quality (Compliance Monitoring) System	690-4.16B	16B. Expectations The Aircraft Operator and AMO has an independent Quality System (Compliance Monitoring), or QA System.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	16. Quality (Compliance Monitoring) System	690-4.16C.1A	16C.1 There is a system in place to review human errors in maintenance and quality through a Just Culture mechanism with the focus on improving company procedures and enhancing the barriers to prevent maintenance errors. Data is analysed to identify trends by aircraft type/model and causal factors and appropriate action is put in place to address identified issues.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	17. Occurrence reporting system	690-4.17B	17B. Expectations The Aircraft Operator and the AMO both have occurrence reporting systems in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	17. Occurrence reporting system	690-4.17C.1A	17C.1 A structured occurrence reporting system is in place that is integral to the AMO's SMS.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	18. Maintenance Check Flights	690-4.18A	18A. Purpose Ensuring aircraft are airworthy.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	18. Maintenance Check Flights	690-4.18B	18B. Expectations The Aircraft Operator has documented procedures for Maintenance Check Flights (MCF).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	18. Maintenance Check Flights	690-4.18C.1	18C.1 MCFs are carried out as required by: 18C.1.1 The Aircraft Maintenance Manual (AMM) 18C.1.2 The aircraft operator's continuing airworthiness management after maintenance 18C.1.3 For verification of a successful defect rectification or to assist with fault isolation or troubleshooting	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	18. Maintenance Check Flights	690-4.18C.2A	18C.2 The aircraft operator develops a specific training program for complex Maintenance Check Flights (MCF), appropriate for the complexity of the aircraft and the level of the MCF required. If required, the aircraft operator assigns this MCF training program to a specific selection of flight crew and as required, engineers. See 690-2 Aircraft Operations, Section 41, Flight Crew Training – Recurrent training and Maintenance Check Flights.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	18. Maintenance Check Flights	690-4.18C.3A	18C.3 The flight crew and engineers perform a risk assessment and safety brief prior to any MCF which considers the risks associated with the flight.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	18. Maintenance Check Flights	690-4.18C.4	18C.4 Only essential personnel are on board the aircraft during any MCF.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	19. Maintenance facilities - general	690-4.19B	19B. Expectations Maintenance facilities are adequate for the task.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	19. Maintenance facilities - general	690-4.19C.1	19C.1 Maintenance facilities are capable of enclosing the largest aircraft for which the AMO or aircraft operator is rated.	a) É proibido o compartilhamento de uma mesma edificação como hangar com outra empresa aérea ou organização de manutenção. b) A empresa aérea é Organização de Manutenção Aeronáutica conforme o requisito RIQ 01.02.03B. c) O requisito se refere a toda oficina homologada, da respectiva Organização de Manutenção Aeronáutica, para o modelo de aeronave sob contrato (ou aeronave ofertada como backup, com maiores dimensões). d) Quando houver diferenças específicas em relação à ET do contrato, prevalecerá a ET.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	19. Maintenance facilities - general	690-4.19C.2	19C.2 Specialised workshops are segregated to ensure that environmental or work area contamination is unlikely to occur.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	19. Maintenance facilities - general	690-4.19C.3	19C.3 Adequate office facilities are available for personnel and particularly those engaged in the management of quality, planning, and technical records.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	19. Maintenance facilities - general	690-4.19C.4	19C.4 Maintenance facilities have lighting suitable for the task and provide protection from adverse weather conditions.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	19. Maintenance facilities - general	690-4.19C.5	19C.5 A FOD prevention programme is in place in the maintenance facilities.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	20. Maintenance facilities - working conditions	690-4.20B	20B. Expectations The AMO ensures that personnel work safely in appropriate conditions.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	20. Maintenance facilities - working conditions	690-4.20C.1A	20C.1 Personnel are equipped with appropriate clothing and hearing protection for work in the prevailing environmental conditions.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	20. Maintenance facilities - working conditions	690-4.20C.2	20C.2 Personnel are equipped with appropriate PPE and provided with adequate instructions for its use.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	20. Maintenance facilities - working conditions	690-4.20C.3	20C.3 A "Working at Height" policy has been established and appropriate equipment (PPE, access equipment, stands, lifts, harnesses etc.) is provided.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	20. Maintenance facilities - working conditions	690-4.20C.4A	20C.4 For line station maintenance of aircraft, hangars are not essential, but a hangar or other shelter is used during inclement weather (e.g., outside air temperatures lower than 5°C or higher than 40°C, during snowfall, heavy rain, hail, or sandstorms).	a) Entende-se por "line station" locais integrantes da malha operacional, que recebem a aeronave para execução de rotinas de manutenção de menor complexidade, que são sejam a base de operação/manutenção exigida no contrato. b) Manutenções executadas em "line stations" são limitadas a tarefas com intervalos de até 300 horas. c) Toda "line station" tem equipamentos de apoio de solo e ferramental necessário, pertencentes à própria empresa aérea, para executar manutenções com intervalos de até 300 horas. d) Toda "line station" tem em seu efetivo permanente mecânicos e inspetores formalmente designados, em quantidade suficiente para as manutenções requeridas durante os períodos diurno e noturno. e) Manutenções realizadas fora da sede, inicialmente sem a estrutura mínima adequada da line station, realizadas com traslado de ferramental, material e pessoal, são limitadas a um prazo de trabalho de no máximo 180 dias contados a partir da primeira tarefa realizada caso aprovado pela ANAC. f) A empresa aérea está logisticamente preparada para suportar tecnicamente a ocorrência de uma pane que excede a capacidade da base de manutenção considerada como "line station", por meio de um plano emergencial em resposta a qualquer pane que possa resultar do processo de troubleshooting.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	20. Maintenance facilities - working conditions	690-4.20C.5	20C.5 The maintenance working environment is such that the particular maintenance or inspection tasks can be carried out without environmentally caused hazards or distraction to the work process or maintenance personnel.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	21. Aircraft components/material management – equipment and tools	690-4.21B	21B. Expectations The AMO has a process for the control of tools and equipment.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	21. Aircraft components/material management – equipment and tools	690-4.21C.1	21C.1 All tools and equipment are made available during the execution of maintenance as specified in the OEM's maintenance data. Such tools and equipment are supplied by the organization conducting the maintenance and are not privately owned.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	21. Aircraft components/material management – equipment and tools	690-4.21C.2A	21C.2 All tools and equipment are subject to a documented control process to identify the user, the item's whereabouts and the aircraft concerned; the process includes a reconciliation, daily or prior to an aircraft's release for service, whichever comes first. This process also includes any subcontractors working on the premises.	Nenhuma aeronave é aprovada para retorno ao serviço sem evidência objetiva, examinada minuciosamente por quem assina a APRS, de que todas as ferramentas utilizadas na aeronave estão recolhidas em local seguro.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	21. Aircraft components/material management – equipment and tools	690-4.21C.3A	21C.3 All tools are secured when not in use. They are contained in locked tool kits, or a controlled tool store, and the system in use for tracking items, also tracks those that are issued from a tool store, including the contents of each item that is issued from the store as a kit, e.g., rigging kits, or similar kits that contain individual tools, assemblies and parts of tools.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	21. Aircraft components/material management – equipment and tools	690-4.21C.4A	21C.4 A process is in place to track tools and equipment that require inspection, or service or calibration, and a system of labelling all such tools and equipment is established to give information on when the next inspection, service or calibration is due, and/or if the item is unserviceable for any other reason. Inspection, calibration, or servicing procedures for all such tools and equipment comply with manufacturers' instructions, regulatory requirements and/or applicable industry standards.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	21. Aircraft components/material management – equipment and tools	690-4.21C.5	21C.5 Tools and tool kits are subject to a regular QA or QC inspection for serviceability and contents.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	21. Aircraft components/material management – equipment and tools	690-4.21C.6	21C.6 When a remote outstation is set up, all necessary equipment and supplies are available on site according to the authorized level of maintenance.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22B	22B. Expectations The AMO has suitable aircraft parts, quarantine and inflammables/explosive storage areas.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.1	22C.1 Storage facilities for serviceable aircraft components are clean, well-ventilated, and maintained at a constant dry temperature to minimize the effects of condensation.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.2	22C.2 Unauthorized access to serviceable parts is prevented.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.3	22C.3 Manufacturer's storage recommendations are followed, when available. Instructions are available for items requiring special handling.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.4	22C.4 Dedicated and clearly identified areas are provided to properly segregate incoming, unserviceable and serviceable material.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.5A	22C.5 Parts certified as fit to be used on or fitted to an aircraft are labelled (tagged) 'serviceable' and held in a bonded store awaiting allocation to an aircraft.	A certificação de componentes e peças padronizadas para aplicação em aeronaves/componentes inclui um processo de inspeção de recebimento no qual são avaliados, no mínimo: a) A origem do material, assegurando que é oriundo de um fornecedor de material aeronáutico aprovado; b) A condição quanto a danos e violações da embalagem do material; e c) A documentação de aeronavegabilidade e de rastreabilidade do material.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.6	22C.6 Parts not yet certified or parts that have failed certification, have reached their life limited expiry date or have been damaged are held in a quarantine store until they are disposed of in an appropriate manner (e.g., returned to supplier, recertified, repaired, scrapped).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.7	22C.7 Inflammable and explosive materials, such as paints and lubricants (including some chemicals) are stored in a properly constructed fireproof storage compartment which is built and equipped to meet the local fire regulations.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.8	22C.8 There is a programme to control parts limited by shelf life.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.9	22C.9 There is a process for the identification and disposal of unserviceable parts, materials, tools, and equipment.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	23. Aircraft components/material management – responsibilities of stores personnel	690-4.23B	23B. Expectations The AMO has defined the responsibilities of stores personnel.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	23. Aircraft components/material management – responsibilities of stores personnel	690-4.23C.1	23C.1 Stores personnel are trained and competent.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	23. Aircraft components/material management – responsibilities of stores personnel	690-4.23C.2	23C.2 Incoming components/material are inspected to ensure compliance with company procedures to include shipping damage and proper certification. Components with a time interval or life limit have paperwork quality reviewed and are processed per company procedures. Acceptance into supply or movement to quarantine will be permanently recorded by name or company identifier electronically.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	24. Maintenance - aircraft fuel checks	690-4.24A	24A. Purpose Ensuring the quality of fuel dispensed to aircraft is acceptable.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	24. Maintenance - aircraft fuel checks	690-4.24C.1A	24C.1 Document the fuel quality control policies, processes and procedures to ensure fuel quality prior to delivery to the aircraft are verified as adequate in the logistics chain immediately prior to the point at which fuel is received (and, by default, the point at which the aircraft operator becomes the owner or custodian of that fuel).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	24. Maintenance - aircraft fuel checks	690-4.24C.2A	24C.2 Aircraft fuel checks are carried out daily, or as specified by the airframe manufacturer. 24C.2.1 For all helicopters 24C.2.2 For all aeroplanes under 5,700kg MTOW 24C.2.3 For all aircraft re-fuelled at remote locations, for example, desert/jungle landing strips or aerodromes and offshore locations	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	24. Maintenance - aircraft fuel checks	690-4.24C.3	24C.3 Water in suspension tests are carried out using a recognized process and samples are retained for 24 hours or until the next sample is taken, whichever is later: 24C.3.1 Inspect and test fuel samples for contaminants and water visually and using water detecting capsule kits or equivalent detection aids.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	24. Maintenance - aircraft fuel checks	690-4.24C.4	24C.4 Samples that are a minimum of 0.5 litre are taken, unless specified otherwise by the aircraft manufacturer.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	24. Maintenance - aircraft fuel checks	690-4.24C.5	24C.5 Sample jars are clearly labelled such that the aircraft and sump drain or tank group from which the sample was taken can be clearly identified.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	25. Maintenance personnel general requirements – fatigue prevention	690-4.25A	25A. Purpose Ensuring maintenance personnel are alert and fit for work.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	25. Maintenance personnel general requirements – fatigue prevention	690-4.25B	25B. Expectations A fatigue management programme is in place for maintenance personnel.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	25. Maintenance personnel general requirements – fatigue prevention	690-4.25C.1	25C.1 The fatigue management programme complies with national legislation.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	25. Maintenance personnel general requirements – fatigue prevention	690-4.25C.2A	25C.2 The following minimum standard is applied to all engineering staff unless national legislation is more restrictive: 25C.2.1 Total work periods do not exceed 12 hours in any 24-hour period. Where it is essential that the working period is extended, the Head of Maintenance approves it on a case-by-case basis. This approval is documented along with any required mitigations. 25C.2.1.1 In no case may an approved work period authorized under the above process exceed 16 hours. 25C.2.2 Each full working shift is followed by a minimum 10-hour rest period. 25C.2.3 When working a split shift operation, at least 6 hours uninterrupted rest is provided excluding travel.	A jornada tem como referência os horários da chegada e a da saída do local de trabalho, e é limitada a 12 horas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	25. Maintenance personnel general requirements – fatigue prevention	690-4.25C.3A	25C.3 There is a minimum of seven days off per month of which at least four are in a minimum of two-day periods. When the location or climate is arduous, the rest period is increased to minimize fatigue.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	25. Maintenance personnel general requirements – fatigue prevention	690-4.25C.4A	25C.4 Engineering staff on rotating assignments that arrive following prolonged or overnight travel or travel exceeding four time zone changes, are not rostered for duties until the minimum 10 hours rest period is met.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	25. Maintenance personnel general requirements – fatigue prevention	690-4.25C.5	25C.5 A process is in place which defines the required man hours for each maintenance task, and links this to maintenance planning and forecasting.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	25. Maintenance personnel general requirements – fatigue prevention	690-4.25C.6	25C.6 Engineers working hours are recorded.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	26. Maintenance personnel – qualifications and experience	690-4.26B	26B. Expectations Maintenance management and personnel are appropriately qualified, experienced, and competent for the task.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	26. Maintenance personnel – qualifications and experience	690-4.26C.1	26C.1 An accountable person is appointed to manage all maintenance activities performed by the Continuing Airworthiness Management Organization (CAMO) or AMO, whether these are performed in-house or by a contracted organization.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	26. Maintenance personnel – qualifications and experience	690-4.26C.2	26C.2 Competence and experience requirements for these appointments and other supervisory, licensed, and authorized staff are documented.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	26. Maintenance personnel – qualifications and experience	690-4.26C.3	26C.3 Personnel carrying out aircraft maintenance hold appropriate licences and endorsements.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	26. Maintenance personnel – qualifications and experience	690-4.26C.4A	26C.4 In addition, a system of local approvals exists whereby the aircraft operator or maintenance organization approves the individual to exercise the privileges granted by the licence and/or endorsements held on the range of equipment operated or maintained by that organization and includes expiry and renewal dates for the authorisations granted.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	26. Maintenance personnel – qualifications and experience	690-4.26C.5	26C.5 Such approvals are granted following formal type training and/or local on-the-job training/evaluation and tracked in an appropriate process.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	26. Maintenance personnel – qualifications and experience	690-4.26C.6	26C.6 Training and authorisation records are maintained for all certifying personnel in the Continuing Airworthiness functions and the AMO.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	27. Maintenance personnel – competence and training	690-4.27C.1	27C.1 Establish a training programme, which provides all responsible personnel, including management, with appropriate initial induction, relevant type and continuation training as defined by their roles and responsibilities and includes details of the accepted training providers, training syllabi and persons/organisations responsible for training.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	27. Maintenance personnel – competence and training	690-4.27C.2A	27C.2 Maintain training records for all personnel and track them in an appropriate process.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	27. Maintenance personnel – competence and training	690-4.27C.3A	27C.3 Establish and document a formal training process for maintenance personnel, who have aircraft certification authorisations, to receive and have OEM, or equivalent level training, on the type of aircraft to be used.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	27. Maintenance personnel – competence and training	690-4.27C.4A	27C.4 Provide Aircraft Type Engineers (where applicable) with OEM, or equivalent level training, on the aircraft type for which they are responsible.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	27. Maintenance personnel – competence and training	690-4.27C.5	27C.5 Conduct continuation/recurrent training at least every two years for maintenance personnel, with aircraft certification authorisations, and include as a minimum: 27C.5.1 Type-specific training 27C.5.2 Changes in relevant regulatory requirements 27C.5.3 Change in company organizational procedures 27C.5.4 Human factors 27C.5.5 Issues identified from any internal or external analyses of incidents 27C.5.6 Information on relevant AD/SBs or similar documents issued since the last training session 27C.5.7 Changes in the aircraft operator's SMS	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	27. Maintenance personnel – competence and training	690-4.27C.6	27C.6 Document and perform competence assessments on maintenance and support personnel, who have certification authorization, at least every two years.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	27. Maintenance personnel – competence and training	690-4.27C.7	27C.7 Provide a training programme that addresses initial, on-going training and competency for maintenance support personnel performing the continuing airworthiness function, including maintenance planning and technical records staff.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	27. Maintenance personnel – competence and training	690-4.27C.8	27C.8 Provide continuation training, including human factors, training to all other maintenance support personnel, on a two-yearly basis.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	27. Maintenance personnel – competence and training	690-4.27C.9	27C.9 Prior to promotion to a more senior position or supervisory roles, personnel receive formal instruction in company procedures and responsibilities applicable to the new position and management training appropriate to their level in the company.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	30. Supervision of unlicensed and recently licensed maintenance personnel	690-4.30B	30B. Expectations There is adequate supervision of maintenance work and Certificates of Release to Service (CRS).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	30. Supervision of unlicensed and recently licensed maintenance personnel	690-4.30C.1	30C.1 Where organizations employ a mix of licensed, unlicensed, or recently licensed personnel, the proportion of those having CRS privileges to others is sufficiently high to ensure adequate supervision of work is provided at all times.	Nenhuma Aprovação para Retorno ao Serviço é efetuada por mecânico não designado formalmente para essa finalidade.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	31. HUMS - Equipment	690-4.31A	31A. Purpose Ensuring the early detection of impending critical failures to facilitate timely corrective action.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	31. HUMS - Equipment	690-4.31B	31B. Expectations Helicopters are fitted with an approved Health and Usage Monitoring System (HUMS).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	31. HUMS - Equipment	690-4.31C.1	31C.1 The HUMS is capable of monitoring the rotor and rotor drive systems. For detailed specification, see 690-5 - Helicopter and Equipment, Section 10.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	31. HUMS - Equipment	690-4.31C.2	31C.2 The HUMS is certified to CS-29.1465.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	31. HUMS - Equipment	690-4.31C.3	31C.3 The HUMS is OEM supported.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	31. HUMS - Equipment	690-4.31C.4	31C.4 HUMS procedures are documented, to provide an auditable record of the actions and decisions taken and include references to maintenance work cards, where relevant.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	32. HUMS – download and primary analysis	690-4.32B	32B. Expectations The periodicity for the download and initial analysis is clearly defined.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	32. HUMS – download and primary analysis	690-4.32C.1A	32C.1 The HUMS download and initial analysis result are recorded and certified in the aircraft technical log or similar document prior to the aircraft departing on its next flight.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	32. HUMS – download and primary analysis	690-4.32C.2	32C.2 The aircraft dispatch procedure for flight following the download and initial analysis details and includes the following requirements for action. 32C.2.1 Where there are no HUMS exceedances – the aircraft is clear for dispatch with no further action. 32C.2.2 With a yellow, amber, or intermediate HUMS exceedance: the dispatch of an aircraft with an existing alert is subject to either a maintenance action which is recorded and certified, or to control process within the aircraft operator's continued airworthiness organization, a record of which is in the aircraft approved documentation. 32C.2.3 With a red or high HUMS exceedance: the aircraft is not dispatched until a full analysis and, where necessary, maintenance investigation has been completed and any subsequent defect rectification certified, and the aircraft released to service.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	33. HUMS – download periodicity – Normal monitoring	690-4.33B	33B. Expectations The periodicity for the download and initial analysis is clearly defined.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	33. HUMS – download periodicity – Normal monitoring	690-4.33C.1	33C.1 The HUMS is downloaded and an initial line analysis, to review threshold alerts, is conducted at the following periodicities: 33C.1.1 For offshore flights – on every return to the main operating base (HeliOffshore HUMS Recommended Practice definition), whether for passenger or crew change or for shut down. 33C.1.2 For operations where the aircraft routinely returns to the operating base at a high frequency, due to short sector lengths, the download frequency can be extended out to a period not exceeding 10 hours of elapsed flying time. 33C.1.3 Where aircraft are based offshore, in remote locations, or detached to another base, arrangements are made using portable ground stations and platform internet connections to provide an equivalent capability where practicable. The total time between downloads is at a minimum daily.	a) Para voos onshore, o sistema é sujeito a downloads diários e, sempre que praticável, em cada retorno à base operacional. b) Para voos onshore sobre terreno hostil, os dados são baixados e analisados em cada retorno a uma base de operações. c) Para operações sob coordenação de um órgão do Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR), procedimentos locais documentados possibilitam que gestores departamentais estendam essas periodicidades, quando atrasos resultantes dos downloads de HUMS puderem elevar o risco à vida humana	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	33. HUMS – download periodicity – Normal monitoring	690-4.33C.2	33C.2 There is a secondary HUMS monitoring system using Automated Detection Tools (ADT), where one is available for the aircraft type and is supported by the OEM.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-4	Engineering	Não há.	33. HUMS – download periodicity – Normal monitoring	690-4.33C.3	33C.3 There are procedures to record defects, warnings, out of tolerance conditions and rising trends that have been referred for detailed analysis, to either the aircraft operator's HUMS specialists or the OEM support organization.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	34. HUMS – unserviceability	690-4.34B	34B. Expectations The operator has defined a MEL, MDS, or equivalent document which incorporates HUMS equipment.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	34. HUMS – unserviceability	690-4.34C.1	34C.1 The MEL, MDS, or equivalent document details the HUMS equipment that can be temporarily unserviceable, and includes associated operating conditions, limitations, or procedures as applicable.	O requisito se refere à MDS e, em qualquer tempo, discricionariamente, a Contratante poderá deixar a aeronave indisponível, em razão da inoperância de qualquer componente do HUMS, caso não considere adequadas as condições operacionais, limitações e procedimentos aplicáveis, na MDS.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	34. HUMS – unserviceability	690-4.34C.2A	34C.2 System unserviceability and subsequent deferment of unserviceable channels according to the MEL is based upon the following: 34C.2.1 The main system, (e.g., Data Acquisition Unit or Data Acquisition Processing Unit (DAPU), Bearing Monitor Unit (BMU) or similar), is serviceable. 34C.2.2 The unserviceability or unavailability of any other single component of the system, including individual accelerometers, is: 34C.2.2.1 Failure while close monitoring: zero flying hours 34C.2.2.2 Failure while under normal monitoring: 15 flying hours	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	34. HUMS – unserviceability	690-4.34C.3	34C.3 Deferment period for individual accelerometers or components are tracked as separate defects.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	35. HUMS – Support Processes – Training and Data Management	690-4.35B	35B. Expectations The necessary supporting processes for the effective use of HUMS are in place.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	35. HUMS – Support Processes – Training and Data Management	690-4.35CA	35C. Processes and practices 35C.1 Provide the necessary supporting processes for the effective use of HUMS, in particular: 35C.1.1 Provide HUMS System Performance Reports — HeliOffshore HUMS Recommended Practice (HO HUMS RP) Section 8 and Annex 1 — HUMS KPI. 33C.1.2 Provide initial and recurrent HUMS training for all maintenance and HUMS analysis personnel, relevant to the competency level required for their role (HO HUMS RP) Section 10.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	35. HUMS – Support Processes – Training and Data Management	690-4.35C.2	35C.2 The support processes for HUMS are managed in accordance with the HeliOffshore HUMS Recommended Practice (HO-HUMS-RP), including: 35C.2.1 Acronyms – typical HUMS processes, etc. 35C.2.2 Definitions – including personnel typically authorized to review, analyse, and certify HUMS data. 35C.2.3 Scope – clarification of terms, etc. 35C.2.4 Ground station software and data management – databases, hardware processes, etc. 35C.2.5 Download and primary analysis – excepting areas above where additional IOGP guidance is provided. 35C.2.6 HUMS data collection. 35C.2.7 Communication – internal, external, etc. 35C.2.8 Automated detection tools and web portals – interconnectivity, system use, OEM instructions. 35C.2.9 System performance reports – original equipment Manufacturer/overhaul facility support, defect trending reports. 35C.2.10 responsibilities and process descriptions – HUMS staff responsibilities, process descriptions, etc. 35C.2.11 Training – defines training for all staff. 35C.2.12 Management Oversight – corporate oversight, departmental oversight, line level oversight. 35C.2.13 Quality assurance – audit plan, documentation, etc. 35C.2.14 Appendices – include QA checklists for HUMS	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	36. HUMS – data transfer	690-4.36B	36B. Expectations Data transfer, or a similar process, which allows HUMS data to be transmitted to a base is in place, if available for the aircraft type and region.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	36. HUMS – data transfer	690-4.36C.1A	36C.1 The system allows: 36C.1.1 Remote (wireless or other means) downloads. 36C.1.2 Inflight exceedances to be transmitted to a base, where approved and agreed with the NAA and OEM.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	36. HUMS – data transfer	690-4.36C.2	36C.2 Procedures and training are in place for any communication with the flight crew.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	36. HUMS – data transfer	690-4.36C.3A	36C.3 Relevant information, if applicable, passed to the flight crew is assessed by an appropriately qualified member of staff, based on approved procedures and maintenance data.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	1. Equipment serviceability	690-5.1BA	1B. Expectations Equipment fitted to contracted aircraft is serviceable within defined limits specified in the Minimum Equipment List (MEL)/Minimum Departure Standard (MDS).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	1. Equipment serviceability	690-5.1C.1A	1C.1 The MEL and contracted MDS, if applicable, includes serviceability requirements for all company required installed equipment described in this document.	A MDS se refere aos equipamentos e sistemas exigidos em cada contrato independentemente de a inoperância de qualquer equipamento ser permitida na MEL aprovada pela ANAC.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	1. Equipment serviceability	690-5.1C.2	1C.2 Unless otherwise stated, the maximum deferable period for all company required installed equipment is Category C or equivalent terminology (10 days).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	1. Equipment serviceability	690-5.1C.3A	1C.3 The MDS is agreed with the aircraft operator prior to contract start and updated as required.	Disponibilidade da aeronave sob contrato é condicionada pela plena operacionalidade dos equipamentos e sistemas exigidos, conforme os detalhes da família de serviços aplicáveis ao contrato, independentemente de condição aeronavegável assegurada pela MEL, exceto quando permitida por critério contratual especificamente redigido para o equipamento inoperante.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	1. Equipment serviceability	690-5.1C.4A	1C.4 If no MEL or MDS is in place, all aircraft equipment is serviceable on departure.	Para cada aeronave alocada a um contrato, inclusive backups, existe uma MDS que replica os critérios para indisponibilidade descrito nas diferenças para contratos em 690-5.1C.3.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	2. Certification standard	690-5.2C.1A	2C.1 Contracted helicopters are certified to one of the following specifications: 2C.1.1 United States Code of Federal Regulations Title 14 Part 29, Amendment 45 – Airworthiness Standards Transport Category Rotorcraft (Federal Aviation Regulation (FAR) 29) 2C.1.2 Joint Aviation Authorities Joint Airworthiness Regulations 29 – Issue 1 (JAR 29) 2C.1.3 European Aviation Safety Agency (EASA) CS-29, Certification Specifications, Acceptable Means of Compliance for Large Rotorcraft, Initial issue 2C.1.4 United States Code of Federal Regulations Title 14 Part 27, Amendment 31 - Airworthiness Standards Transport Category Rotorcraft (FAR 27) 2C.1.5 Joint Aviation Authorities Joint Airworthiness Regulations JAR 27, Issue 1 <u>2C.1.6 EASA CS-27, Acceptable Means of Compliance for Small Rotorcraft, initial issue</u>	Adicionalmente, em conformidade com a tabela de modelos de helicóptero aprovados da Contratante.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	3. Instrument flight rules - equipment	690-5.3C.1	3C.1 Contracted helicopters are fully equipped for IFR operations relevant to the region of operations.	As aeronaves sob contrato têm instalados e plenamente operacionais todos os equipamentos para operações IFR em qualquer região no Brasil onde vier a operar.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	4. Aircraft automation	690-5.4C.1	4C.1 Contracted aircraft have a four-axis Automatic Flight Control System (AFCS).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	5. Aircraft-mounted emergency locator transmitters	690-5.5B	5B. Expectations Contracted aircraft are fitted with a compliant automatic, fixed or deployable Emergency Locator Transmitters (ELT), depending on the regulatory requirements of the operating region.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	5. Aircraft-mounted emergency locator transmitters	690-5.5C.1A	5C.1 The ELTs are compliant with European Technical Standard Order (ETSO) C126a or later approved version.	A conformidade com a JT50-2C126 possibilita atender ao requisito.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	5. Aircraft-mounted emergency locator transmitters	690-5.5C.2	5C.2 ELT/Crash Position Indicator (CPI) has a minimum specification of Cosmicheskaya Sistema Poiska Avariynih Sudov (COSPAS)/Search and Rescue Satellite Aided Tracking System (SARSAT), 406 MHz capable, with an identification code registered to the aircraft and aircraft operator, GPS capability, and can transmit on 121.5/243 MHz.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	5. Aircraft-mounted emergency locator transmitters	690-5.5C.3	5C.3 The ELT is registered with the appropriate national agency and the responsible parties registered as ELT contacts are detailed in the aircraft operator's Emergency Response Plan.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	5. Aircraft-mounted emergency locator transmitters	690-5.5C.4	5C.4 For the requirements of ELTs fitted to life rafts, see Section 690-5, Section 11.	Quando life rafts são mandatórios	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	6. Underwater locator beacon fitted to cockpit voice recorder and flight data recorder	690-5.6BA	6B. Expectations Contracted aircraft are fitted with a Cockpit Voice Recorder (CVR)/Flight Data Recorder (FDR) that is fitted with an Underwater Locator Beacon (ULB) for offshore/over water flights.	Para operações sem sobrevoo de água não é exigido o ULB.	Aplicável.	Aplicável.

690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	6. Underwater locator beacon fitted to cockpit voice recorder and flight data recorder	690-5.6C.1	6C.1 The ULB has a minimum 90-day battery life and is compliant with ETSO C121a or later approved version.	Para operações sem sobrevoo de água não é exigido o ULB.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	6. Underwater locator beacon fitted to cockpit voice recorder and flight data recorder	690-5.6C.2	6C.2 The ULB is attached to the CVR and FDR, or combined CVR/FDR.	Para operações sem sobrevoo de água não é exigido o ULB.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	7. Helicopter terrain awareness warning systems	690-5.7C.1B	7C.1 HTAWS is fitted when available for the helicopter type and region.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	7. Helicopter terrain awareness warning systems	690-5.7C.3	7C.3 There is a documented process to ensure that the latest version of the database for predictive terrain hazard warnings is installed.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	7. Helicopter terrain awareness warning systems	690-5.7C.4	7C.4 For further information and operational requirements, see 690-2 - Aircraft Operations, Section 6C.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	8. Airborne Collision Avoidance Systems	690-5.8C.1A	8C.1 At a minimum, ACAS I is installed.	ACAS II é exigido em qualquer situação, inclusive em áreas com baixa densidade de tráfego.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	8. Airborne Collision Avoidance Systems	690-5.8C.2A	8C.2 ACAS II is installed, if available and certified and retrofitable, for the aircraft type unless operations are in low density air traffic areas and supported by a Risk Assessment.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	9. Helicopter Flight Data Monitoring (HFDM)	690-5.9A	9A. Purpose The use of flight data to obtain operational feedback and reduce risks.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	9. Helicopter Flight Data Monitoring (HFDM)	690-5.9B	9B. Expectations Contracted aircraft are fitted with Helicopter Flight Data Monitoring (HFDM) recording equipment.	Os dados de voo são adquiridos a partir do FDR.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	9. Helicopter Flight Data Monitoring (HFDM)	690-5.9C.1	9C.1 The minimum recorded and synchronized parameters of the HFDM system are: 9C.1.1 GPS location 9C.1.2 Radar height above ground level (AGL) 9C.1.3 Altitude 9C.1.4 Ground speed 9C.1.5 Indicated air speed (can be derived from video recording) 9C.1.6 Vertical speed 9C.1.7 Heading 9C.1.8 UTC time 9C.1.9 Pitch and roll attitudes 9C.1.10 Pitch, roll, and yaw rates 9C.1.11 Normal, longitudinal, and lateral accelerations 9C.1.12 Weight on wheels with elapsed flight time; (when the Radar Altimeter (RadAlt) indicates the aircraft has landed or if calculated AGL is used, when parameter is less than 10 feet) 9C.1.13 Minimum record rate 1 per second	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	9. Helicopter Flight Data Monitoring (HFDM)	690-5.9C.2	9C.2 A serviceability policy for both airborne and ground station equipment has been established. 9C.2.1 System unserviceability is not to exceed 25 flight hours between data downloads.	Não é admitida a inoperância de qualquer componente instalado na aeronave, ou estação de solo, para HFDM.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	10. Health and Usage Monitoring System (HUMS)	690-5.10A	10A. Purpose Ensuring the early detection of impending critical failures to facilitate timely corrective action.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	10. Health and Usage Monitoring System (HUMS)	690-5.10BA	10B. Expectations Contracted helicopters have a health and usage monitoring system (HUMS) installed, which is supported by the Original Equipment Manufacturer (OEM) and meets the documented certification requirements, such as CS-29.1465.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	10. Health and Usage Monitoring System (HUMS)	690-5.10C.1A	10C.1 A serviceability policy for both airborne and ground station equipment has been established (See 690-4 - Engineering, Section 34).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	10. Health and Usage Monitoring System (HUMS)	690-5.10C.2	10C.2 The HUMS tracks vibration data using a combination of spectrum analysis and advanced diagnostic (proprietary signal processing) techniques.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	10. Health and Usage Monitoring System (HUMS)	690-5.10C.3A	10C.3 It has a diagnostic capability for every dynamic component in the drive train, including: 10C.3.1 Engine to main gearbox input drive shafts 10C.3.2 Main gearbox shafts, gears, and bearings 10C.3.3 Accessory gears, shafts, and bearings 10C.3.4 Tail rotor drive shafts and hanger bearings 10C.3.5 Intermediate and tail gearbox gears, shafts, and bearings 10C.3.6 Main and tail rotor track and balance 10C.3.7 Engine health	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	10. Health and Usage Monitoring System (HUMS)	690-5.10C.4	10C.4 For further information and system operational requirements, see 690-4 - Engineering, Sections 31, 32, 33, 34, 35 and 36.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	12. Helicopter cabin push-out windows	690-5.12C.1	12C.1 Emergency push-out windows and Type IV exits are installed in all locations that are suitable for emergency underwater egress (typically those greater than 430 mm by 356 mm).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	12. Helicopter cabin push-out windows	690-5.12C.2	12C.2 All push-out windows and Type IV Emergency Exits are clearly highlighted with Helicopter Emergency Escape Lighting (HEEL) – see 690-5, Section 13 – Emergency Exit Lighting.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	12. Helicopter cabin push-out windows	690-5.12C.3	12C.3 There is a suitable means of opening that is resistant to inadvertent operation and which is suitably marked by placards and contrasting colour(s).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	13. Helicopter emergency exit lighting	690-5.13C.1	13C.1 Emergency exit marking systems which identify emergency escape hatches, exits and pushout windows by illuminating their perimeter (e.g., HEEL path lighting) and is automatically activated following the flooding of the cabin.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	14. Seating layout	690-5.14BA	14B. Expectations That the occupants can safely escape from the helicopter.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	14. Seating layout	690-5.14C.1	14C.1 Helicopter passengers are seated no more than one seat from a push out window or emergency exit.	Proibido assentos de passageiros instalados na aeronave	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	14. Seating layout	690-5.14C.2A	14C.2 Helicopter seat rows are aligned with push out windows or emergency exits.	Proibido assentos de passageiros instalados na aeronave	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	14. Seating layout	690-5.14C.3	14C.3 Sideways-facing seats are not used.	Proibido assentos de passageiros instalados na aeronave	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	15. Tail camera	690-5.15C.1	15C.1 A forward-facing tail camera with presentation of the picture in the cockpit is fitted, where available for the aircraft type.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	16. Cockpit camera	690-5.16C.1A	16C.1 The cockpit is equipped with a camera, with adequate fidelity and a recording function.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	16. Cockpit camera	690-5.16C.2A	16C.2 The camera is fitted in the cockpit with a clear view of the instrument panel and relevant controls.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	16. Cockpit camera	690-5.16C.3A	16C.3 Procedures are in place to use the data from cockpit cameras for accident and incident investigation.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	16. Cockpit camera	690-5.16C.4A	16C.4 Procedures are in place to safeguard the recordings and prevent unauthorized use.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	16. Cockpit camera	690-5.16C.5A	16C.5 Maintenance requirements are in place that periodically check the serviceability of the camera system.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	16. Cockpit camera	690-5.16C.6	16C.6 The cockpit camera recording system is capable of recording data for a duration that exceeds the total flight time without overwriting data.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	18. Flight following	690-5.18A	18A. Purpose Ensuring timely alerting and location identification to aid SAR services.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	18. Flight following	690-5.18BA	18B. Expectations A satellite flight following, or Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B) system is installed and serviceable.	a) Acompanhamento de voos por satélite é obrigatório, independentemente do sistema ADS-B. b) Adicionalmente, ADS-B instalado e operacional conforme a versão mais recente da Circular de Informações Aeronáuticas (AIC) do DECEA relativa à operação do sistema ADS-B.	Aplicável.	Aplicável.

690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	18. Flight following	690-5.18C.1A	18C.1 The prime flight following system may be unserviceable for no more than one day. In the event of unserviceability, the following is to apply: 18C.1.1 Continuous communication between flight crew and a ground radio operator is acceptable, provided the procedure is documented, including the obligation of ground operators of keeping up-dated records of aircraft position. 18C.1.2 Where there is more than one period of unserviceability in 30 days the client/customer is consulted. 18C.2 For further information on Flight Following, see Report 690-2, Section 35, Flight following	Não é admitida a inoperância de qualquer componente do sistema de acompanhamento de voos por satélite.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	18. Flight following	690-5.18C.2A		Adicionalmente: 1. Capacidade de comunicação por voz, em formato "push-to-talk". 2. Capacidade de registro da posição da aeronave em intervalos reduzidos em emergências. 3. Posições registradas e transmitidas a cada 30 segundos. 4. Alarme de perda de sinal configurado para ocorrer após a primeira posição perdida. 5. Integração de dados com as contratantes: 5.1. Realizada por meio do serviço web de um servidor terrestre, com uptime superior a 99.9%. 5.2. Atraso máximo de 30 SEGUNDOS por mensagem. 5.3. Garantia de recebimento de mais de 95% das mensagens de posição, medida diariamente. 5.4. Histórico das últimas 30 mensagens disponível no servidor. 5.5. Mensagens com as seguintes informações, estruturadas em XML: 5.5.1. Data no formato AAAA/MM/DD/HH/Mi/SS, sempre no fuso UTC. 5.5.2. Posição em formato geográfico, datum WGS84, com latitude e longitude em graus decimais com pelo menos 6 casas decimais de precisão. 5.5.3. Velocidade em nós. 5.5.4. Rumo em graus, com o norte verdadeiro como grau zero e incrementando no sentido horário até 359. 5.5.5. Altitude em pés. 5.5.6. Data e hora da partida e do corte dos motores no formato AAAA/MM/DD HH/Mi/SS, sempre no fuso UTC. A data e hora do corte devem ser posteriores à da partida, ou nula, por coerência.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	19. Passenger seats and harnesses	690-5.19B	19B. Expectations High-back Passenger Seats are fitted with four-point Upper Torso Restraint (UTR) Harnesses.	Todos os assentos para tripulantes e passageiros com amortecimento de impacto e encosto de cabeça, aprovados pelo fabricante ou certificados pela Autoridade Nacional de Aviação, conformes com a TSO-C127.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	19. Passenger seats and harnesses	690-5.19C.1	19C.1 Seat belts consist of four separate straps.	Cintos de segurança com quatro tiras independentes (duas retêm o tronco e duas retêm a cintura), unidas por meio de um fecho que pode ser aberto por uma única ação.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	19. Passenger seats and harnesses	690-5.19C.2	19C.2 Loop type straps present a snagging hazard and are not to be used.	É proibida a utilização de cintos com dois tirantes, que se conectam por meio de um fecho pelas respectivas alças, para imobilizar o tronco e a cintura.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	20. Survival kits	690-5.20C.1	20C.1 Survival kits appropriate to the area of operations are carried.	a) Para operação sobre terreno desabitado ou selva, em conformidade com RBAC 135.166 (c) e obrigatório, independentemente do item RBAC 135.166 (d). b) Para operação sobre grandes extensões de água e operação offshore, em conformidade com RBAC 135.167 (b), exceto o item 135.167 (b) (3) (i). c) Para qualquer operação, conjunto de primeiros socorros em conformidade com RBAC 135.176.	Aplicável.	Aplicável.
SPO	Requisitos de serviços especializados	Não há.	Operações sobre terra para sísmica e cargas externas com helicóptero	SPO 04.01.01A	Operações de sísmica e carga externa realizadas em conformidade com os requisitos detalhados no documento International Association of Oil & Gas Producers (IOGP) Report 420 "Helicopter Guidelines for Land Seismic and Helirig Operations".	Não especificadas.	Não aplicável.	Aplicável.

SPO	Requisitos de serviços especializados	Não há.	Operações sobre terra para sísmica e cargas externas com helicóptero	SPO 04.01.02	Equipamentos que permitam responder a um acidente com o helicóptero na base de operações ou clareira, em adição aos equipamentos de combate a incêndios. Onde mais de um helicóptero estiver em operação, esta mesma caixa está disponível para carregamento rápido em um dos helicópteros, para transporte para um local remoto onde tiver ocorrido um acidente.	Não especificadas.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 10	Estacionamento, peiação, armazenagem e retorno ao serviço	REC 01.10.01	BT 139-237 Kit Static Discharge.	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 18	Análise de vibração e ruído (apenas helicóptero)	REC 01.18.01	Segundo conjunto de atuadores do sistema absorvedor de vibrações (antivibration system).	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 21	Ar condicionado	REC 01.21.01	Ar condicionado.	Equipamento certificado para o modelo de aeronave pela Autoridade Nacional de Aviação. Equipamento não obrigatório, podendo operar sem dutos de ar-condicionado na cabine de passageiros	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 23	Comunicação	REC 01.23.01	Transceptor VHF.	Dois transceptores.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 23	Comunicação	REC 01.23.04A	Headsets (comunicação interna).	a) Um headset para cada membro da tripulação, mais dois extras a bordo da aeronave, exceto em aeronaves contratadas especificamente para transporte de enfermos, nos quais são exigidos quatro headsets extras. b) Quando não houver expectativa de utilização dos headsets extras no voo, esses headsets extras não precisam estar a bordo da aeronave, desde que, em cada base de operações existam, em qualquer tempo, headsets extras, plenamente operacionais, e em quantidade suficiente para todas as aeronaves sob contrato com a Petrobras naquela base.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 25	Equipamentos na célula	REC 01.25.01	Jump seat.	Disponível em todas as bases de operação para instalação imediata, exceto se não houver Jump Seat certificado para o modelo de aeronave sob contrato. Poderá ser removido durante operações de carga externa	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 25	Equipamentos na célula	REC 01.25.03	Sistema de vídeo para carga externa.	Capacidade para exibir, na cabine de comando, a visão do gancho, da carga externa e seus movimentos durante o transporte e manter o registro dos últimos 30 minutos antes da desenergização da aeronave.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 25	Equipamentos da célula	REC 01.25.17	SB 189-106 Improvement of cargo hook kit installation.	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW189 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 25	Equipamentos da célula	REC 01.25.18	Assentos de conforto superior para os pilotos (Pilot high comfort seats SSI 92-004).	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 26	Proteção contra incêndio	REC 01.26.01	Extintor de incêndio portátil.	Caso requerido pelo regulamento e conforme o item 135.155 do RBAC 135	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 26	Proteção contra fogo	REC 01.26.02	SB 139-468 Part II Left and Right Fire Detection System.	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 26	Proteção contra fogo	REC 01.26.03	CSN 92-060A Modification of Fire Detector BIT Wiring.	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 27	Comandos de voo	REC 01.27.01	CSN 92-104 Yaw Pedal Directional Switch Assembly - Application of Loctite on Terminal Screw Threads.	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.

REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 28	Combustível	REC 01.28.01A	Reabastecimento de combustível por pressão.	Reabastecimento de combustível por sistema fechado, exceto quando não ofertado para o respectivo modelo de helicóptero, pelo fabricante, e para modelos de helicóptero aceitos, de médio porte, sem capacidade para suportar até 50psi (ou 3,5bar) de pressão durante reabastecimento sob pressão. Sistema poderá ser removido caso acordado com a fiscalização PETROBRAS	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 28	Combustível	REC 01.28.02	Configuração da aeronave compatível com a instalação de tanque(s) de combustível auxiliar(es) internos ou externos	a) Capacidade permanente para instalação imediata, em qualquer tempo, dos tanque(s) de combustível auxiliar(es) internos ou externos citados em REC 01.28.03. b) Só é exigida quando necessária para cumprir programação de voo, limitada pela missão crítica contratual.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 28	Combustível	REC 01.28.03	Tanque(s) de combustível auxiliar(es) internos ou externos.	a) Exigidos durante todo o contrato, independentemente de utilização, caso necessários para cumprimento da missão crítica contratual. b) Só precisam estar instalados na aeronave sob contrato caso necessário para cumprir programação de voo, limitada pela missão crítica contratual.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 31	Sistemas de indicação/gravação	REC 01.31.04	SB 139-480 HUMS Upload of On-Board System Configuration (OBSC).	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 31	Sistemas de indicação/gravação	REC 01.31.05	CSN 92-092E Installation of Avionics Management System (AMS) Version 8.0 Software Into TH.	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 31	Sistemas de indicação/gravação	REC 01.31.06	CSN 92-098A Installation of Maintenance Data Computer (MDC) 080 Field Load Software (FLS).	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 31	Sistemas de indicação/gravação	REC 01.31.07	CSN 92-088 Health and Usage Monitoring System (HUMS) - Installation of Main Processor Unit (MPU).	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 31	Sistemas de indicação/gravação	REC 01.31.08	Quinto monitor multifunção (Multifunction display – Center).	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.01	Sistema de radionavegação.	No mínimo dois sistemas, cada qual com VOR e ILS caso o aeroporto de operação ofereça o serviço	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.02	Radar meteorológico.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.03	Rádio altímetro.	Com alarme sonoro do tipo AVAD – Audio voice alerting device.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.06	Distance Measuring Equipment (DME).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.07	Transponder modo "S".	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.08	Automatic Direction Finding (ADF).	Somente exigido em contratos com possibilidade de voos offshore em áreas onde não é provido o serviço de ADS-B.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.10	Equipamento de navegação por satélite.	Receptor do sistema GPS autorizado pela ANAC para navegação baseada em performance, integrado aos sistemas de navegação da aeronave.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 46	Sistemas de informação	REC 01.46.01	Electronic Flight Bag (EFB).	a) EFB autorizada pela ANAC para cada modelo operado pela empresa no contrato. b) A EFB contém toda a documentação obrigatória.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 49	Gerador auxiliar	REC 01.49.01	CSN CSN 92-059 Auxiliary Power Unit (APU) Engine Oil System - Replacement of Oil Fill Cap.	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato com a Petrobras.	Aplicável.	Aplicável.

REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 50	Compartimentos de carga e acessórios	REC 01.50.01	Sistema para transporte de carga externa.	a) Gancho para transporte de carga externa com limite da carga de trabalho (working load limit - WLL) igual ou superior a 2500 kg e sistema de alijamento elétrico e manual pelos pilotos, a partir da cabine de comando. b) Para aeronaves sob contrato o WLL tem que ser igual ou superior ao peso máximo previsto para carga externa.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 50	Compartimentos de carga e acessórios	REC 01.50.02	Sistema de indicação do peso da carga externa.	a) Com capacidade para medir o peso da carga suspensa, até o dobro do limite da carga de trabalho (working load limit - WLL) do gancho instalado no helicóptero b) Exibição em tempo real o peso medido em mostrador na cabine de comando, visível para os pilotos.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 50	Compartimentos de carga e acessórios	REC 01.50.03	Estropos, redes, cabos e acessórios para transporte de carga externa.	a) Certificados para cargas de cinco vezes o limite da carga de trabalho (working load limit - WLL) do gancho instalado no helicóptero, para cabos ou eslingas de arame (Ref. IOGP Report 420, Table 1, item B2). b) Certificados para cargas de sete vezes o limite da carga de trabalho (working load limit - WLL) do gancho instalado no helicóptero, para cabos de fibra sintética (Ref. IOGP Report 420, Table 1, item B2).	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 50	Compartimentos de carga e acessórios	REC 01.50.04	SB 189-035 – Vertical Cargo Restraint System.	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW189 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 52	Portas	REC 01.52.01	Sistema para alijamento de portas.	Todas as portas definidas no projeto da aeronave como saídas de emergência dotadas de um ou mais mecanismos de acionamento, cada qual isoladamente suficiente para alijar a respectiva porta.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 52	Portas	REC 01.52.03	BT 139-393 Sliding Passenger Door Assembly Improvement.	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 53	Fuselagem	REC 01.53.01	Equipamento corta fios.	Dois corta-fios na parte dianteira do helicóptero, um no teto e outro sob o nariz.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 53	Fuselagem	REC 01.53.02	BT 139-200 Tailboom Reinforcement Structural Retro-Modification;	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 53	Fuselagem	REC 01.53.03	BT 139-414 Brackets Nose Installation.	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 53	Fuselagem	REC 01.53.04	SB 189-176 – ATA 53 - Cargo Hook Structural Provision Completion.	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW189 e suas variantes, desde o início de cada contrato com tarefas de cargas externas.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 56	Janelas	REC 01.56.03	Janela para execução de serviços de carga externa com linha longa (referência vertical).	a) Janelas adequadas (do tipo bolha ou situadas no piso do cockpit), para que referências visuais da carga estejam disponíveis em ambos os lados do cockpit do helicóptero, compatíveis com os procedimentos de carga externa da empresa aérea, aprovados pela Autoridade Nacional de Aviação.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 62	Rotor principal	REC 01.62.01	Freio do rotor principal.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 63	Acionamento do rotor principal	REC 01.63.01	SB 139-115 Mast Vibration Absorber.	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 63	Acionamento do rotor principal	REC 01.63.02	CSN 92-091 Main Gear Box Assembly (MGB) - Replacement of Vacuum Pressure Switch.	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 63	Acionamento do rotor principal	REC 01.63.03	CSN 92-096 Main Gearbox Bypass Valve and Manifold - One-Time Replacement of Main Gearbox Bypass Valve.	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 64	Rotor de cauda	REC 01.64.01	BT 139-417 New Elastomeric Tail Rotor Damper.	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.

REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 72	Motores	REC 01.72.01	Motor turboeixo.	Dois motores turboeixo com a potência necessária para possibilitar operação PC1, com os parâmetros definidos na missão típica do contrato, a partir da pista mais curta dos aeródromos onde irá operar.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 76	Controle de Motores	REC 01.76.01A	CSN 92-055 - ENGINE CONTROLS - Full Authority Digital Engine Control (FADEC) System - FADEC Software Version 5.21.	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 97	Cablagens e monitoramento	REC 01.97.01	SB 189-095 Digital Video Cargo Hook Camera.	a) Incorporado em todo helicóptero do modelo AW189 e suas variantes, desde o início de cada contrato com tarefas de cargas externas. b) Capacidade de gravação suficiente para todo um dia típico de operação.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 97	Cablagens e monitoramento	REC 01.97.02	SB 189-142 – ATA 97 - Cargo hook dual camera kit improvement.	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW189 e suas variantes, desde o início de cada contrato com tarefas de cargas externas.	Não aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Tradição de fornecimentos detalhados	RIQ 01.01.01	208 horas de voo realizadas com helicóptero(s) biturbina, bipilotado(s) e operados pela empresa aérea.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.01A	Certificado de Operador Aéreo (COA).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.02B	Certificado de Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico (COM) para helicópteros.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.04	Certidão de Registro e Quitação ou Certidão de Pessoa Jurídica do Responsável Técnico (RT) da Organização de Manutenção de Produto Aeronáutico.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.05	Designação de Gestor Responsável, Gerente de Segurança Operacional, Diretor de Operações, Piloto Chefe, Diretor de Manutenção.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.06B	Gerenciamento do risco de fadiga humana	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.07	Autorização para transporte aéreo de artigos perigosos	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.11A	Autorização para operação sobre terreno desabitado ou selva (Terreno Desabitado)	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.14A	Autorização para operação segundo lista mínima de equipamentos (MEL).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.15A	Autorização para voo por instrumentos (IFR).	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.

