Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 desabitadas, 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 criterios corporativos para avaliar um determinado nivel 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 criticas 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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, bytaking 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 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-1	Safety Management System	Não há.	11. Continuous improvement - assurance	690-1.11C.4B	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 quais fornecedores (incluindo os setores de Operações e Manutenção) de bens ou serviços críticos para a segurança, e assegura, por meio de auditorias e critérios baseados em risco, que somente fornecedores aprovados nesses critérios sejam utilizados.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-1	Safety Management System	Não há.	14. Line operations safety audit	690-1.14C.1B	14C.1 The LOSA programme is implemented by the aircraft operator with support from the Company.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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. Note: 1. Only LOSA cycles completed on the same aircraft type can be transferred.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	1. Air Operator Certificate	690-2.1C.1B	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 inoperations specifications.	A empresa aérea realiza exclusivamente as operações descritas nas Especificações Operativas vinculadas ao seu Certificado de Operador Aéreo.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 abrigadas pelas suas especificações operativas vigentes e publicadas pela ANAC	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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 pemitido que terceiros sejam responsáveis pela aeronavegabilidade continuada (2C.1.5). c) Não é permitido que terceiros sejam responsáves pela manutenção das aeronaves (2C.1.6).	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 pertinente aos referidos programas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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. 8C.4.8.2 Training vs Maintenance Flights vs Regular Public (Commercial Air) Transport.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 8C.6.5 100% crew contact for all ‘medium’ and ‘high’ risk events	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 disponiveis para a Contratante.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-2	Aircraft Operations	Não há.	9. Helicopter performance class2	690-2.9C.1A	9C.1 Onshore take-offs, departures, approaches, and landings for the purpose of carrying passengers are conducted in accordance with PC1 criteria, unless specific circumstances dictate the use of PC2 criteria and then only when a safe forced landing can be assured in the event of a critical power unit loss. 2 For definitions of performance classes, see Definitions in RP69x, and for basic certification requirements, see 690-5 Helicopter and Equipment, Section 2, Certification Standards	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	9. Helicopter performance class2	690-2.9C.2A	9C.2 The Rotorcraft Flight Manual (RFM) PC1/PC2E/PC2DLE/PC2 flight profiles are used onshore as appropriate.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 appropriate4. 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	10. Crew - personal protective equipment	690-2.10C.1B	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 sobrevoo 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. d) Aplica-se, aos CA-EBS, a ETSO-2C519. e) Aplica-se, aos PLB, a ETSO-2C520.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-2	Aircraft Operations	Não há.	10. Crew - personal protective equipment	690-2.10C.2B	10C.2 Immersion suits are worn when required by regulation or by contract. 10C.2.1 Immersion suits meet ETSO-2C502 or ETSO-2C503 or NAA approved Technical Standard Order (TSO) and which have been tested for compatibility with the lifejacket.	Somente será exigido mediante aditivo contratual.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 mellhores práticas de CRM.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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 sobrevoo de água, as horas citadas em 12C.2.2 não precisam ser offshore.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	14. Use of subcontracted pilots	690-2.14C.1A	14C.1 Subcontracted pilot complies with all training, checking and recency requirements of the aircraft operator.	Não é permitido o uso de pilotos subcontratados.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-2	Aircraft Operations	Não há.	15. Pilots flying more than one aircraft type	690-2.15C.2A	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).	Giros de manutenção não são computáveis para manutenção de experiência recente nem de proficiência.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	16. Composition of flight crew	690-2.16C.1A	16C.1 Two pilots operate the aircraft.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	21. Aviation weather - IFR/VFR	690-2.21C.1A	21C.1 All CAT flights are conducted under IFR, unless Visual Flight Rules (VFR) is a safer option, or when IFR flight is not possible. VFR flights are carried out using multi-crew coordination procedures for the whole flight.	a) Com base nas condições meteorológicas dos aeródromos de partida e destino, o Cliente poderá solicitar programações somente exequíveis com o abastecimento requerido para planos de voo VFR. b) É assegurada a todo Comandante a autonomia para decidir, sem ônus contratual, pela necessidade de um plano de voo por instrumentos (IFR), combustível adicional e remoção de passageiros.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.2 - CAT operations are not conducted with SWH over the ditching certified capability. 690-5 17C.3 - Procedures are in place for Float Arming during offshore flying.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	23. Helidecks - helideck landing limits	690-2.23C.1A	23C.1 Unless approved to operate to other NAA limits, the limits in the Helideck Certification Agency's (HCA) Helideck Limitations List (HLL) Part C, or the aircraft operator's OM (whichever are more stringent) are used.	a) Os limites de movimento aplicáveis no Brasil são os que constam em Norma da Autoridade Marítima. b) Os limites de movimento, no Manual de Operações ou publicação equivalente, da empresa aérea, não são mais exigentes que os limites da Autoridade Marítima	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	23. Helidecks - helideck landing limits	690-2.23C.2	23C.2 These limits are only applicable for landing, not for take-off.	Para decolagem com a luz vermelha do HMS acesa, aplicam-se os critérios da Autoridade Marítima.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	24. Helidecks - Measurement of helideck motion	690-2.24C.2	24C.2 The helideck motion and wind information is available to and used by pilots for pre-flight planning and updated information is passed to the crew before landing, and at any time there is a significant change in conditions (see 690-2, Section 25 – Helidecks - significant changes in helideck conditions).	a) Informação incompleta ou desatualizada sobre os movimentos do helideque e sobre o vento local impede a realização do voo, e é tempestivamente reportada à Contratante. b) Antes de cada voo os pilotos analisam as imformações provenientes dos Boletins Meteorológicos das UM, bem como dos laudos de Computional Fluid Dynamics (CFD) sobre a dispensão de gases de exaustão e ananálise de turbulência do helideque.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	24. Helidecks - Measurement of helideck motion	690-2.24C.3A	24C.3 The flight crew verifies that the reported helideck motion is within limits detailed in the Air Operator's Operations Manual or the HCA - Helideck Limitations List Part C, whichever is the more stringent, before landing.	a) Os limites de movimento aplicáveis no Brasil são os que constam em Norma da Autoridade Marítima. b) Os limites de movimento, no Manual de Operações ou publicação equivalente, da empresa aérea, não são mais exigentes que os limites da Autoridade Marítima	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-2	Aircraft Operations	Não há.	25. Helidecks - significant change in helideck conditions	690-2.25C.1A	25C.1 The helicopter crew are notified immediately by radio if any of the following occurs: 25C.1.1 The vessel goes off heading by 10° or more. 25C.1.2 There is a vessel/installation or station keeping/handling problem. 25C.1.3 Helideck Motion exceeds the limits in the Helideck Certification Agency's Helideck Limitations List Part C or other national limits. 25C.1.4 There is a significant change in the relative wind direction of 30° or more. 25C.1.5 There is any other abnormal event, e.g., adverse weather conditions.	a) O Manual de Operações da empresa aérea, aprovado pela ANAC, estabelece o não atendimento de qualquer das condições listadas no requisito como impedimento para o prosseguimento do voo. b) Os tripulantes conhecem o gesto utilizado por pessoal do helideque para sinalizar a necessidade de arremeter, e cumpre obrigatoriamente essa sinalização. c) A empresa reporta formalmente à Contratante toda vez que qualquer das condições listadas no requisito não é atendida.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-2	Aircraft Operations	Não há.	33. Flight procedures – assessment of wrong deck landing risk	690-2.33B	33B. Expectations The Aircraft Operator has established a procedure for flight crew to confirm the location of offshore destinations.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	33. Flight procedures – assessment of wrong deck landing risk	690-2.33C.1	33C.1 There is a process to identify the relative risk (high, medium, or low) of a wrong deck landing at a particular destination or vessel during flight planning. This process considers factors such as the location of mobile installations and vessels, proximity of adjacent decks, physical similarity of adjacent installations or vessels, similarity in naming conventions, etc.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	33. Flight procedures – assessment of wrong deck landing risk	690-2.33C.2	33C.2 Procedures are in place to review this risk during all pre-flight briefings and discuss in prelanding briefings (unless the risk in that area is continuously low).	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	33. Flight procedures – assessment of wrong deck landing risk	690-2.33C.3B	33C.3 There are procedures in the OM/normal checklists for verification of the destination position and facility name when approaching all vessels and installations.	Nenhum helideque é considerado identificado sem que, durante a aproximação final, o Piloto Voando (PV) tenha lido em voz alta o Indicador de Localidade pintado no piso do helideque, depois de tê-lo avistado, e o Piloto Monitorando (PM) compare essa informação, ouvida do PV, com o Indicador de Localidade previsto na programação para o próximo pouso. Na eventualidade de qualquer discrepância, o PV arremete e repete o processo de identificação, ou retorna sem pousar.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 guarnece 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Ar

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 inimum 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-2	Aircraft Operations	Não há.	36. Specific offshore installation operations	690-2.36C.2	36C.2 During cold flaring operations: 36C.2.1 Transiting traffic is advised to avoid overflying the installation by either 3 nm laterally or 2000 feet vertically. 36C.2.2 Operations are permitted to offshore installations which are cold flaring provided an arc downwind of the flare boom ±30° can be avoided at all times to ensure the helicopter remains clear of the unlit plume. If the wind speed is equal to or greater than five knots, consider suspending operations. If separation from the plume cannot be guaranteed at all times, operations are not permitted.	Os critérios a seguir se aplicam separadamente às funções de transferência sem fio dos dados do HUMS (I) e análise em voo de excedências do HUMS: a) A aeronave que nunca teve a funcionalidade I ou II sob contrato estará isenta de penalidades contratuais por não ter qualquer delas. b) Depois que a aeronave tiver, sob contrato, qualquer das funcionalidades I ou II, estará sujeita às penalidades contratuais apicáveis por inoperância da respectiva função. c) Desde que haja meio de aquisição e análise de dados de HUMS entre voos, aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Requisito não utilizado.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	41. Flight crew training – recurrent training and maintenance check flights	690-2.41C.1C	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	a) O programa de treinamento recorrente é aprovado pela ANAC e abrange todos os tripulantes de voo. b) 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: b.1) Demonstrar, simular ou realizar qualquer manobra que não esteja prevista na rotina do voo, exceto em condições de emergência previstas em check-list; b.2) 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. c) 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	43. Use of flight simulation training devices – general	690-2.43BA	43B. Expectations Flight Crews conduct training in suitable Flight Simulation Training Devices (FSTDs).	a) Treinamentos iniciais em simulador abrangem, no mínimo, o syllabus do fabricante da aeronave, ou, em razão na inexistência deste, o syllabus aprovado pela Autoridade de Aviação Civil para o respectivo modelo. b) O treinamento abrange cada modelo de aeronave operada pela empresa. c) Os treinamentos estão alinhados ao PTO da empresa aérea, aprovado pela ANAC. d) 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-2	Aircraft Operations	Não há.	44. Use of flight simulation training devices – devices	690-2.44C.1C	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 um FSTD da categoria FFS.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 – 46C3.10 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	48. Role specific training – Helicopter Underwater Escape Training	690-2.48B	48B. Expectations Flight Crew are HUET trained.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	48. Role specific training – Helicopter Underwater Escape Training	690-2.48C.1A	48C.1 Flight crew complete a Helicopter Underwater Escape Training (HUET) course to a recognized standard (e.g., OPITO) that includes the use of a Modular Egress Training Simulator (METS) at least every four years, unless local regulation requires greater frequency.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	48. Role specific training – Helicopter Underwater Escape Training	690-2.48C.2	48C.2 In HUET devices the emergency exit types and sizes are representative of the aircraft flown in offshore operations.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-2	Aircraft Operations	Não há.	48. Role specific training – Helicopter Underwater Escape Training	690-2.48C.3	48C.3 All HUET trained personnel or their companies maintain a documented record of the training completed.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	49. Role specific training – compressed air emergency breathing systems	690-2.49B	49B. Expectations Flight Crew are trained on the use of Compressed Air Emergency Breathing Systems (CA-EBS).	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	49. Role specific training – compressed air emergency breathing systems	690-2.49C.1A	49C.1 HUET includes training in the use of the CA-EBS to develop and maintain user proficiency at least every four years, unless local regulation requires greater frequency.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	49. Role specific training – compressed air emergency breathing systems	690-2.49C.2	49C.2 The CA-EBS is compatible with the lifejacket (and immersion suit, if required).	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	49. Role specific training – compressed air emergency breathing systems	690-2.49C.3	49C.3 An appropriate Maintenance Program (including pre-flight inspection) is in place for these items.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	50. Role specific training – helideck	690-2.50B	50B. Expectations A programme for annual helideck training of flight crew is in place.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-2	Aircraft Operations	Não há.	50. Role specific training – helideck	690-2.50C.1A	50C.1 An annual training programme includes as a minimum: 50C.1.1 Information on helideck design and markings, including the chevron, Touch Down/Positioning Markings (TD/PM), D value and t value, Limited Obstacle Sector (LOS), 1:5 falling gradient and Helideck Monitoring System (HMS). 50C.1.2 The significance of the alignment of the H with regard to the Obstacle Free Sector (OFS). 50C.1.3 The correct approach path. 50C.1.4 Correct use of the TD/PM circle and relative positioning to ensure clearance from obstacles and enable safe passenger movement on deck.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-2	Aircraft Operations	Não há.	50. Role specific training – helideck	690-2.50C.2	50C.2 In addition, there is a written syllabus for training of flight crew engaged in flights to small and medium size vessels while underway which includes: 50C.2.1 Differences in the location of the helideck (bow/stern/midships) and the effect this has on helideck movement. 50C.2.2 Differences in approach/departure procedures for vessels under way and the effect this has on relative wind and turbulence at the various helideck positions.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 na Auxiliary Power Unit (APU) is running, unless the Aircraft Flight Manual (AFM) allows for the APU to be run unattended.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-3	Support Operations	Não há.	1. Passenger check-in	690-3.1B	1B. Expectations A passenger check-in process is established.	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	1. Passenger check-in	690-3.1C.1	1C.1 A process is in place to verify the identity of passengers prior to boarding, ensure they meet safety training requirements where appropriate, medical or other currency requirements, searched for prohibited items (prohibited either in-flight or at the destination) and deny boarding to passengers who are disruptive.	Adicionalmente, é exigido o cumprimento da especificação técnica no contrato sobre processamento de passageiros.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	2. Offshore passenger holding areas	690-3.2C.1A	2C.1 The passenger holding area includes: 2C.1.1 A designated area for the passenger and freight check-in process and security checks, i.e., for weighing and registering all outgoing passengers, baggage, and freight on calibrated scales 2C.1.2 A dedicated and secure waiting area for outbound passengers that separates them from incoming passengers 2C.1.3 A designated area for the display of written and graphic information related to aircraft safety and local procedures 2C.1.4 A viewing room for video safety briefings (it is acceptable for this to be the same area as that used for the display of information) 2C.1.5 If applicable, a changing room for the donning of immersion suits (it is acceptable for this to be the same area as the video room) 2C.1.6 A baggage collection area for incoming passengers 2C.1.7 A separated and secure area for holding checked-in baggage 2C.1.8 A screened/private passenger search/testing area	Em aeródromos que não estão sob responsabilidade contratual da empresa aérea, esta reporta tempestivamente qualquer inadequação à Contratante e à Administração Aeroportuária.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	3. Alcohol and drugs	690-3.3C.1	3C.1 Personnel under the influence of alcohol or non-prescription drugs are prohibited from boarding any aircraft	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-3	Support Operations	Não há.	3. Alcohol and drugs	690-3.3C.2	3C.2 Check-in and security staff are trained to recognize the signs of substance abuse and alert their management for appropriate action to remove the passenger from the flight	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	4.Passenger and baggage weights	690-3.4C.1	4C.1 Actual weights are used for passengers and all baggage.	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	4.Passenger and baggage weights	690-3.4C.2	4C.2 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.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	5. Passenger handling	690-3.5C.1	5C.1 No passenger is seated more than one seat from a push-out window or emergency exit.	Passageiros com HUET válido ocupam prioritariamente os assentos adjacentes a janelas ejetáveis e saídas de emergência.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	5. Passenger handling	690-3.5C.2	5C.2 A means is in place to identify passengers that are required to be seated next to appropriate exits, as described in the "Step Change for Safety XBR process".	Está disponível o gabarito citado em REC 01.56.04	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	5. Passenger handling	690-3.5C.3	5C.3 Ground handling and helideck staff involved in passenger seat allocation/verification during boarding phase are aware of the XBR process.	Em aeródromos que não estão sob responsabilidade contratual da empresa aérea, esta reporta tempestivamente qualquer inadequação à Contratante e à Administração Aeroportuária.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	6. Passenger - Personal Protective Equipment	690-3.6C.1D	6C.1 All passengers are issued constant wear lifejackets meeting ETSO-2C504 with Personal Locator Beacons (PLBs) and Compressed Air Emergency Breathing Systems (CA-EBS). 6C.1.1 PLBs transmit on 121.5 MHz and AIS. 6C.1.2 PLBs are assessed for compatibility with the aircraft Emergency Location Transmitter (ELT) and Crew PLBs.	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 e de um mesmo modelo, para a quantidade máxima de passageiros, mais um colete reserva, que atenda plenamente ao respectivo requisito. b) Para operações sem sobrevoo de água não é exigido o colete salva-vidas, nem o CA-EBS, desde que os PLB sejam individualmente transportados pelos passageiros de forma adequada. d) Aplica-se, aos CA-EBS, a ETSO-2C519a. e) Aplica-se, aos PLB, a ETSO-2C520.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	6. Passenger - Personal Protective Equipment	690-3.6C.2B	6C.2 Immersion suits are worn when required by regulation or by contract, meet ETSO-2C502 or ETSO-2C503, or national aviation authority approved standard, and which have been tested for compatibility with the lifejacket.	Somente será exigido mediante aditivo contratual.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	6. Passenger - Personal Protective Equipment	690-3.6C.3A	6C.3 Information is displayed on passenger clothing requirements, including the type and number of layers required under immersion suits, if applicable to the operating region.	Somente será exigido mediante aditivo contratual.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	6. Passenger - Personal Protective Equipment	690-3.6C.4A	6C.4 Hearing protection is provided for passengers together with instructions for its use.	Protetores auriculares do tipo concha, certificado com NRRsf 20, ou superior, em quantidade suficiente para todos os passageiros a bordo, mais um de reserva.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

690-3	Support Operations	Não há.	7. Passenger briefing	690-3.7C.1A	7C.1 Passengers are briefed on emergency procedures and other safety matters prior to every flight. A video briefing is the preferred delivery method; a briefing by the flight crew is acceptable where necessary.	a) O conteúdo do briefing dos passageiros é responsabilidade da empresa aérea, observados os requisitos contratuais de conteúdo dos briefings, e a conformidade com outros requisitos regulamentares. b) A execução do briefing dos passageiros é responsabilidade da empresa aérea, exceto em voos de retorno de UM, quando é responsabilidade do GEPLAT ou seu equivalente em UM afretadas. c) Compete ao Comandante do voo se certificar de que todos os passageiros foram adequadamente brifados. d) A empresa aérea fornece cópia do briefing em vídeo para cada UM onde vier a operar, com suficiente antecedência e mantém essa cópia atualizada. e) A empresa aérea tem controles para prover rastreabilidade da declaração de cada passageiro ter assistido ao briefing, presencialmente ou em vídeo. f) Nenhum passageiro que não tenha declarado ter assistido e compreendido o briefing pode embarcar na aeronave sob contrato. g) Adicionalmente ao briefing padrão, os passageiros recebem o chamado "briefing de porta de cabine", ministrado presencialmente e imediatamente antes do embarque, próximo ao helicóptero com os rotores parados, para: - Apresentar a tripulação e informar o destino do voo. - Demonstrar a correta utilização dos cintos de segurança. - Indicar os meios de comunicação entre a tripulação e os passageiros. - Mostrar as saídas de emergências e a como acioná-las. - Mostrar os Search and Rescue Transponders (SART) instalados na cabine, como removê-los, levá-los para os botes salva-vidas e acioná-los. - Mostrar os botes salva-vidas e como acioná-los. - Mostrar a localização dos extintores de incêndio e do kit de primeiros socorros. - Esclarecer eventuais dúvidas dos passageiros. h) Denomina-se "debriefing para passageiros" a prestação de esclarecimentos aos passageiros sobre eventos ou anomalias percebidas ou ocorridas durante o voo. Os debriefings para passageiros são requisitados pela Contratante, ou pessoa por ela designada, com participação obrigatória de tripulante do referido voo, acompanhado, se necessário, de outro representante da empresa aérea com qualificação	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
						suficiente para prestar os esclarecimentos pertinentes.								
690-3	Support Operations	Não há.	7. Passenger briefing	690-3.7C.2A	7C.2 Passenger briefings are tailored to the specific design features and equipment of the aircraft to be used. If there are minor differences in configuration between the briefing and aircraft to be used, a supplementary briefing on the aircraft or using illustrations of the differences is provided before flight. Differences are minor if they are easy to understand and identify on the aircraft, do not introduce risk of injury if misused and have no adverse effect on survivability. 7C.2.1 Passengers are briefed to use push-out windows/emergency exits as detailed in the RFM and relevant OEM documents.	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	7. Passenger briefing	690-3.7C.3	7C.3 Briefings are valid for 24 hours, after which a fresh briefing is delivered.	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	7. Passenger briefing	690-3.7C.4	7C.4 In locations where some passengers do not fully understand the language used for the briefing, the video contains subtitles, or there is a video in the local language, or a translator is provided if necessary.	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	7. Passenger briefing	690-3.7C.5A	7C.5 There is a safety briefing card for each passenger seat containing information on safety equipment and emergency procedures, including the brace position. The cards use graphics with international symbols, and/or have information added in the local language(s) if required.	a) Os cartões são disponibilizados em locais convenientes para o uso por cada passageiro, com conteúdo específico para a aeronave onde serão utilizados. b) Os cartões ilustram a localização e acionamento das saídas de emergência; a localização e utilização de equipamentos de emergência; as posições a serem assumidas para pousos forçados; e instruções sobre o uso de dispositivos eletrônicos pessoais.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apena-

690-3	Support Operations	Não há.	7. Passenger briefing	690-3.7C.6A	7C.6 The passenger briefing includes: 7C.6.1 A general description of the aircraft and the danger areas around main and tail rotors, including safe and unsafe directions of approach and the danger of blade sail during rotor start or shutdown. 7C.6.2 How survival suits are to be worn, if required, including use of hoods and gloves. 7C.6.3 Procedures for boarding and exiting the aircraft. Passengers are required to remain seated until the flight/ground crew or other designated personnel open the doors and instruct them to disembark. 7C.6.4 Proper storage of hand carried items. 7C.6.5 Instructions that smoking and the use of electronic cigarettes are prohibited at all times in aircraft, or on the aircraft movement area. 7C.6.6 Instructions that seat belts and shoulder harnesses are required to be worn at all times, other than when embarking/disembarking. 7C.6.7 Instructions on the use of personal electronic devices, if permitted. 7C.6.8 The location and operation of doors, emergency exits, emergency and lifesaving equipment such as fire extinguishers, first aid kits, life jackets, life rafts, survival gear, and emergency radio equipment (ELT and Emergency Position Radio Indicating Beacon (EPIRBs)) as appropriate to the aircraft type and operation. 7C.6.9 Actions to be taken in the event of emergencies, including the brace position. 7C.6.10 Procedures for evacuating an aircraft in the event of an emergency landing on the water or ditching, including the use of reference points for orientation, reminders to not inflate life jackets until outside the helicopter and not to disembark the aircraft while the rotors are turning. 7C.6.11 The means of communication between crew and passengers. 7C.6.12 The location and review of passenger briefing card. 7C.6.13 The use of hearing protection. 7C.6.14 Brace position: 7C6.14.1 Occupants in forward-facing seats adopt an erect brace position. 7C6.14.2 Occupants in aft-facing seats adopt an erect brace position with the head placed firmly against the head rest or seat back. 7C6.14.3 In both cases hands either grip the outer immersion suit or the seat. Knees are pressed together, feet slightly apart and heels slightly forward of the seat.	a) Instruções gerais: - Autoridade máxima do Comandante para fazer o que julgar necessário para garantir a segurança operacional. - Todo passageiro é obrigado a cumprir as orientações dos tripulantes, despachantes e pessoal operacional no solo, visando à segurança operacional. - Conduta intencional de passageiro, que exponha a aeronave ou seus ocupantes a risco, pode ser objeto de consequências legais e penais. - Anomalias observadas em voo devem ser informadas aos pilotos, exceto durante decolagens e pousos, e reportadas via https://relato-segpro.petrobras.com.br/. - Se necessário, para cumprir limites de peso e posição do centro de gravidade, estabelecidos no Manual de Voo da aeronave, o Comandante pode determinar o desembarque de um ou mais passageiros relacionados para o voo. b) 7C.6.1: - Ao transitar do terminal de passageiros para o helicóptero, é proibido portar em mãos qualquer objeto. Chapéu, boné ou outro tipo de cobertura, somente na bagagem despachada. - Somente quando autorizado, se aproximar ou se afastar pela lateral do helicóptero, dentro do campo visual do piloto. - Nunca se aproximar ou se afastar do helicóptero pelo setor de cauda, durante a partida ou corte dos motores ou pelo lado mais alto após um pouso em terreno inclinado. - Nunca caminhar na direção da cauda além da porta do compartimento de bagagem. c) 7C.6.3: Significado da sinalização de locais como "NO STEP" (proibido pisar). d) 7C.6.4: - É proibido o transporte de bagagem de mão na cabine de passageiros. - Toda a bagagem de mão tem que estar no bagageiro do helicóptero. - São proibidos objetos soltos na cabine de passageiros, a fim de evitar danos por objetos estranhos (F.O.D.) ou obstruções ao escape da aeronave após um pouso forçado. Isto se aplica também a vestimentas e acessórios de uso pessoal. - São proibidos na bagagem de mão quaisquer itens classificáveis como artigos perigosos, tais como fluidos sob pressão, materiais inflamáveis, tóxicos ou corrosivos, dentre outros. - Toda tentativa de transportar na bagagem de mão artigo perigoso, proibido para transporte como	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
						carga, sujeitará o mandante a registro de boletim de ocorrência policial, passível de enquadramento no Art. 261 do Código Penal, referente a "Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia". e) 7C.6.6: Certificar-se de que mecanismo que libera os tirantes do seu cinto de segurança está voltado para o no lado oposto ao corpo. f) 7C.6.7: Qualquer que seja a informação transmitida no briefing, todo passageiro está obrigado a cumprir as determinações dos tripulantes, visando à segurança operacional. g) 7C.6.9: Procedimento para usar os assentos como escada, para escapar de helicóptero tombado sobre o helideque ou em terra. h) 7C.6.10: - Passageiros sentados ao lado de saídas de emergência são responsáveis por acioná-las. Se julgarem não conseguir fazê-lo, devem trocar de assento outro em condições de efetuar esse acionamento. - Somente soltar os cintos de segurança depois de ter sido acionada a respectiva saída de emergência. - A inflagem do coletes salva-vidas antes de escapar do helicóptero pode levar à impossibilidade de escapar da cabine submersa. - Detalhe das referências visuais a serem usadas pelos passageiros para se manterem orientados durante o escape. - Usar preferencialmente as janelas e saídas de emergência, ao invés de tentar abrir as portas, que têm o potencial de emperrar e obstruir o escape (690-5.12C.4). - Para o escape, abandonar qualquer pertence pessoal que tenha ingressado na cabine.								
690-3	Support Operations	Não há.	7. Passenger briefing	690-3.7C.7	7C.7 Procedures for boarding and exiting the aircraft: 7C.7.1 Passengers do not enter the aircraft operating area or helideck until instructed to do so by Helideck Landing Officer (HLO), Helideck Attendant (HDA), or other designated personnel. 7C.7.2 Passengers are required to remain seated until instructed by the pilot, HLO, HDA, or other designated personnel opens the doors and instructs them to disembark.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	8. Cargo - weighing and documentation	690-3.8C.2A	8C.2 The contents of each piece of cargo is verified against the manifest by its packing list or by visual inspection	Nenhum item no manifesto que descreva o respectivo invólucro, e não o seu conteúdo (ex.: "caixa de palelão") é aceito para embarque na aeronave.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Não 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 thecarriage of undeclared dangerous goods in passengers' baggage and consigned freight.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	10. Manifests	690-3.10C.1	10C.1 The manifest is developed from the published flight schedule containing the following information, at a minimum: 10C.1.1 Aircraft registration 10C.1.2 Flight number (if applicable) 10C.1.3 Passenger name 10C.1.4 Passenger company affiliation 10C.1.5 Passenger actual weight 10C.1.6 Passenger baggage weight 10C.1.7 Cargo weight	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	10. Manifests	690-3.10C.2A	10C.2 The manifest may be hand-written or generated from a computer-based system. Where a hand-written manifest is used, a copy is left with a responsible person on the ground who retains it until the flight is completed.	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	10. Manifests	690-3.10C.3	10C.3 Where a flight involves multiple sectors, a single consolidated manifest is generated for each sector and provided to the pilot.	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	10. Manifests	690-3.10C.4	10C.4 Any last-minute changes are incorporated, and the manifest is revised accordingly.	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	11. Passenger training – Helicopter Underwater Escape Training	690-3.11C.4	11C.4 HUET trained personnel or their companies maintain a documented record of the training completed.	A validade do HUET, em conformidade com os requisitos da Contratante, é verificada por ocasião do check-in.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-3	Support Operations	Não há.	12. Passenger training – Compressed Air Emergency Breathing System	690-3.12C.2	12C.2 The CA-EBS is compatible with the lifejacket (and immersion suit, if required).	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	12. Passenger training – Compressed Air Emergency Breathing System	690-3.12C.3	12C.3 An appropriate maintenance program (including pre-flight inspection) is in place for these items.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	14. Helideck – reporting	690-3.14A	14A. Purpose Ensuring flight crew receive accurate actual and forecast weather data to make sound planning decisions.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	15. Crane operations	690-3.15C.1	15C.1 The aircraft operator and the helideck operator has established procedures to prohibit helideck operations when cranes are active.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-3	Support Operations	Não há.	15. Crane operations	690-3.15C.2A	15C.2 During helicopter operations, crane jibs, A frames, etc., in the vicinity of the helideck are stowed in a safe position clear of the obstacle protected surfaces and flight paths.	Nenhum pouso é realizado em helideque sem que a tripulação tenha plena confiança de que todos os obstáculos nas imediações do helideque estão em condições seguras.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	1. Basic principles	690-4.1C.1B	1C.1 All appropriate organizational approvals and certificates as required by the National Aviation Authority (NAA) are in place.	As atividades de aeronavegabilidade continuada e a manutenção das aeronaves, e a conformidade destas com o respectivo Manual Geral de Manutenção (MGM) aprovado, são evidenciadas por meio de aeronaves aeronavegáveis, com confiabilidade.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	2. Continuing airworthiness - management	690-4.2C.1B	2C.1 An AMP is developed and reviewed in accordance with applicable regulations and approved by the NAA.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	3. Continuing airworthiness – approved maintenance programme	690-4.3C.1A	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	A empresa aérea gerencia um Programa de Manutenção Aprovado (PMA) para cada tipo de aeronave operada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4C.1A	4C.1 All airworthiness data and instructions including any ADs from the applicable NAA, are tracked.	A empresa aérea gerencia os dados de manutenção apropriados, incluindo quaisquer requisitos aplicáveis, como Diretrizes de Aeronavegabilidade (AD), Boletins de Serviço (SB) ou informações emitidas pelo OEM/Detentor do STC e/ou pela Autoridade Nacional de Aviação (NAA).	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4C.3A	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.	1- Boletins de Serviço (BS) classificados ou categorizados pelo OEM/Detentor de STC como de Alerta e/ou de Emergência são imediatamente analisados e, se aplicáveis, cumpridos, independentemente da existência de Diretrizes de Aeronavegabilidade que os referenciem, emitidas pela Autoridade Nacional de Aviação. 2- Para os Boletins de Serviço classificados ou categorizados pelo OEM/Detentor de STC como mandatórios, que não tenham sido referenciados pela Autoridade Nacional de Aviação em alguma Diretriz de Aeronavegabilidade, admite-se o estabelecimento de uma política de cumprimento baseada nas seguintes orientações: a) Boletins de Serviço Mandatórios sem impacto financeiro significativo e que não exijam longo tempo de indisponibilidade para sua execução devem ser cumpridos em até 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação ou no limite indicado no próprio BS, o que for menor. b) Para os demais Boletins de Serviço Mandatórios, deverá haver um processo sistematizado de associação desses boletins com problemas ou discrepâncias apontadas pelo Programa de Confiabilidade. Esta associação deve ser obtida por meio do software de gerenciamento da manutenção, que de forma automática indique, para cada uma das discrepâncias, quais BS podem ser incorporados para saná-las ou mitigá-las. Com base nesta associação, o a empresa aérea deve apresentar o planejamento detalhado para cumprimento desses BS. 3- A política de cumprimento de BS (todos os tipos) nos componentes existentes em estoque deve considerar as orientações acima. Uma vez que o componente seja fornecido para aplicação em aeronaves e motores instalados, os BS Mandatórios, com decisão de cumprimento conforme itens 1 e 2 acima, devem ser cumpridos antes de sua instalação.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-4	Engineering	Não há.	4. Continuing airworthiness – maintenance data	690-4.4C.5A	4C.5 All applicable maintenance data, including manuals, is current and readily available for use by the continuing airworthiness and AMO staff.	A empresa aérea mantém assinaturas de acesso aos dados técnicos junto aos OEM/Detentores de STC para assegurar acesso irrestrito às informações atualizadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	5. Continuing airworthiness - minimum equipment list/minimum departure standard	690-4.5C.1B	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.	a) A empresa aérea possui uma Lista Mínima de Equipamentos Mínimos (MEL) para cada aeronave da frota. b) MEL revisada, em razão de nova MMEL emitida, e enviada para aceitação pela Autoridade Nacional de Aviação em até 30 dias após a publicaçãode nova MMEL pelo fabricante. c) A empresa aérea possui um Padrão Mínimo para Despacho (MDS) para cada contrato de aeronave. d) Cada MDS reflete os equipamentos contratualmente exigidos e somente as tolerâncias explicitamente admitidas no instrumento contratual. e) A suspeita de qualquer prática de manutenção que resulte em um mesmo componente inoperante fazer jus a tolerâncias estabelecidas em MEL em diferentes aeronaves, em um curto período, ou quando a contagem de tempo de tolerância previsto em MEL somente for iniciada quando a Contratante detecta essa inoperância, vedará ao fornecedor qualquer tolerância definida em contrato relacionada à MEL.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 intem NEF de aeronave sob contrato é de 90 dias.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	6. Continuing airworthiness – aircraft maintenance records	690-4.6C.5B	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-4	Engineering	Não há.	9. Maintenance management – Aircraft Maintenance Organization procedures	690-4.9C.1B	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.	A empresa aérea e sua Organização de Manutenção possuem um conjunto de manuais definido de acordo com a regulamentação da Autoridade Nacional de Aviação e os requisitos dos clientes.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	10. Maintenance management - maintenance planning	690-4.10C.1A	10C.1 The planning of maintenance, in accordance with the AMP, is executed by using reliable software, or equivalent which allows for traceability.	1- Processo de planejamento formalmente estabelecido. 2- Os processos de manutenção são geridos por meio de software dedicado, que abrange ou está digitalmente integrado ao Diário de Bordo Eletrônico.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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 containsmaintenance records in a structured manner.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	11. Maintenance management - maintenance records	690-4.11C.9B	11C.9 All maintenance records are checked for completeness and compliance as detailed in the aircraft operator procedures.	A Organização de Manutenção mantém registros detalhados de manutenção, permitindo que o status de aeronavegabilidade e o histórico da aeronave sejam claramente estabelecidos.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	12. Maintenance management - Foreign Object Debris checks	690-4.12C.1B	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.	A Organização de Manutenção possui um processo de verificação pós-manutenção para prevenir danos relacionados a aspectos de segurança, como a esterilidade do local de manutenção, e evitar o esquecimento de ferramentas, equipamentos e materiais diversos nas aeronaves.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	12. Maintenance management - Foreign Object Debris checks	690-4.12C.2B	12C.2 The verification check is recorded on the maintenance work card system.	Este registro é integrado ao software de gerenciamento de manutenção, que impede a emissão da Aprovação para Retorno ao Serviço (APRS) da aeronave caso essa verificação (FOD) não seja concluída.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	12. Maintenance management - Foreign Object Debris checks	690-4.12C.3B	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Agência

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	13. Maintenance management - independent inspections (Note1)	690-4.13C.1B	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. 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.	Existem procedimentos para identificar e documentar claramente as Tarefas Críticas de Manutenção, com o objetivo de minimizar a probabilidade de ocorrência e as consequências de erros humanos na manutenção.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	14. Maintenance management – release to service	690-4.14C.1B	14C.1 The aircraft operator will not operate an aircraft unless it is maintained and released to service by an AMO.	A empresa aérea e sua Organização de Manutenção possuem um sistema documentado de controle de manutenção e liberação para retorno ao serviço de todas as aeronaves.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	16. Quality (Compliance Monitoring) System	690-4.16C.1B	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.	A empresa aérea e sua Organização de Manutenção possuem um Sistema de Qualidade independente (Monitoramento de Conformidade) ou um Sistema de Garantia da Qualidade (QA).	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	A empresa aérea e sua Organização de Manutenção possuem sistemas de relato de ocorrências implementados.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	18. Maintenance Check Flights	690-4.18C.1A	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	A empresa aérea e sua Organização de Manutenção possuem procedimentos documentados para Voos de Manutenção, a fim de garantir que as aeronaves estejam aeronavegáveis. A liberação condicional de aeronavegabilidade para a realização de voos de teste, sob a responsabilidade direta do Operador, deve ser objeto de procedimentos internos e estar registrada/certificada em documentos internos, físicos e/ou digitais.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	19. Maintenance facilities - general	690-4.19C.1B	19C.1 Maintenance facilities are capable of enclosing the largest aircraft for which the AMO or aircraft operator is rated.	a) A empresa aérea é certificada como Organização de Manutenção homologada conforme o RBAC 145, em conformidade com os requisitos RIQ 01.02.02B e 690-4.1C.3A. b) É vedado o compartilhamento de edificações utilizadas como hangar para a hangaragem de helicópteros nas bases principais homologadas segundo o RBAC 145, destinadas à execução do escopo completo das tarefas de manutenção em conformidade com o manual aprovado para o modelo de aeronave ofertado no contrato. c) Este requisito aplica-se à Organização de Manutenção Aeronáutica responsável pelo modelo de aeronave contratado ou pela aeronave ofertada como backup, caso esta apresente maiores dimensões. d) Havendo discrepâncias específicas entre este requisito e a Especificação Técnica (ET) do contrato, prevalecerão as disposições da ET.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	b) É vedado o compartilhamento de edificações utilizadas como hangar para a hangaragem de helicópteros nas bases principais homologadas segundo o RBAC 145, destinadas à execução do escopo completo das tarefas de manutenção em conformidade com o manual aprovado para o modelo de aeronave ofertado no contrato.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	c) Este requisito aplica-se à Organização de Manutenção Aeronáutica responsável pelo modelo de aeronave contratado ou pela aeronave ofertada como backup, caso esta apresente maiores dimensões.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	d) Havendo discrepâncias específicas entre este requisito e a Especificação Técnica (ET) do contrato, prevalecerão as disposições da ET.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	20. Maintenance facilities - working conditions	690-4.20C.3A	20C.3 A “Working at Height” policy has been established and appropriate equipment (PPE, access equipment, stands, lifts, harnesses etc.) is provided.	Certificações médicas devem assegurar que o pessoal esteja apto para realizar trabalho em altura, mesmo que a legislação nacional não tenha previsão para tal. Nesse caso, devem ser adotadas as melhores práticas ou diretrizes internacionais reconhecidas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-4	Engineering	Não há.	20. Maintenance facilities - working conditions	690-4.20C.4B	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 1000 horas ou 24 meses. c) Toda "line station" deve dispor de equipamentos de apoio de solo (GSE) e ferramental necessários, pertencentes à própria empresa aérea, para executar manutenções com intervalos de até 1000 horas ou 24 meses. d) Nos casos em que forem utilizados ferramentas ou equipamentos de apoio de solo (GSE) alugados ou emprestados na "line station", o processo de empréstimo ou locação deve ser formalmente documentado. A empresa é integralmente responsável pela manutenção, calibração e qualidade desses itens, assegurando sua conformidade com os requisitos técnicos e regulatórios aplicáveis. e) Manutenções realizadas fora da sede, inicialmente sem a estrutura mínima adequada da line station, realizadas com translado 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-4	Engineering	Não há.	21. Aircraft components/material management – equipment and tools	690-4.21C.1A	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.	O uso de ferramentas equivalentes (alternativas) é permitido, desde que tenha sido aceito pela Autoridade Nacional de Aviação.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	21. Aircraft components/material management – equipment and tools	690-4.21C.2B	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.	a) 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. b) Esse controle é integrado ao software de gerenciamento de manutenção, que impede a emissão da APRS da aeronave caso alguma ferramenta não tenha sido devolvida ao setor de ferramentaria.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.1A	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.	Produtos para os quais seja exigida refrigeração como condição de armazenamento pelos fabricantes devem ser mantidos adequadamente em refrigeradores, com temperatura e umidade monitoradas e controladas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	22. Aircraft components/material management – bonded, quarantine, and inflammables storage areas	690-4.22C.8A	22C.8 There is a programme to control parts limited by shelf life.	O software de gerenciamento da manutenção deve estar integrado ou incluir funcionalidades de outro sistema que gerencie o controle de estoque, com a parametrização de estoque mínimo e o programa de controle de tempo de vida útil em prateleira de partes, produtos químicos e inflamáveis. Tanto o controle de estoque quanto o controle de validade de partes, produtos químicos e inflamáveis devem ser integrados ao planejamento da manutenção, a fim de assegurar que todos os serviços de manutenção sejam realizados com todo o material necessário disponível.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	As responsabilidades do pessoal do setor de suprimentos estão claramente definidas nos documentos internos.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	25. Maintenance personnel general requirements – fatigue prevention	690-4.25C.1A	25C.1 The fatigue management programme complies with national legislation.	a) Caso não haja previsão de um programa de fadiga para o pessoal de manutenção na legislação nacional, deve ser implementada uma gestão de fadiga alinhada com as melhores práticas ou diretrizes internacionais reconhecidas. b) As certificações médicas devem assegurar que o pessoal esteja apto para realizar serviços de manutenção, mesmo que a legislação nacional não preveja tal exigência. Nesse caso, devem ser adotadas as melhores práticas ou diretrizes internacionais reconhecidas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	26. Maintenance personnel – qualifications and experience	690-4.26C.2A	26C.2 Competence and experience requirements for these appointments and other supervisory, licensed, and authorized staff are documented.	A gerência de manutenção e o pessoal técnico de manutenção são devidamente qualificados, experientes e competentes para as tarefas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	31. HUMS - Equipment	690-4.31C.1A	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.	A empresa aérea garante a detecção precoce de falhas críticas iminentes e facilitar a ação corretiva em tempo hábil.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-4	Engineering	Não há.	31. HUMS - Equipment	690-4.31C.3	31C.3 The HUMS is OEM supported.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	32. HUMS – download and primary analysis	690-4.32C.1B	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.	A periodicidade para o download e a análise inicial está claramente definida.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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 Busa 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-4	Engineering	Não há.	35. HUMS – Support Processes – Training and Data Management	690-4.35C.1B	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.	Os processos de apoio necessários para o uso eficaz do HUMS estão implementados.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-4	Engineering	Não há.	35. HUMS – Support Processes – Training and Data Management	690-4.35C.2A	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.	Todos os mecânicos, inspetores e analistas e devem cumprir programa de treinamento de HUMS que inclua: 1- Treinamento Inicial; 2- Treinamento Prático (On-the-job Training); e 3- Treinamento Recorrente a cada 2 anos. Para analistas, o programa de treinamento deve incluir tópicos com um elemento analítico de nível superior e funções administrativas adicionais. O treinamento dos instrutores sobre HUMS deve ser realizado diretamente no OEM/TCH/STC. As organizações contratadas para oferecer treinamento de HUMS devem garantir que seus instrutores tenham sido formados no OEM/TCH antes de ministrarem o curso aos colaboradores do Operador.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-4	Engineering	Não há.	36. HUMS – data transfer	690-4.36C.1B	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.	Os critérios a seguir se aplicam separadamente às funções de transferência sem fio dos dados do HUMS (I) e análise em voo de excedências do HUMS: a) A aeronave que nunca teve a funcionalidade I ou II sob contrato estará isenta de penalidades contratuais por não ter qualquer delas. b) Depois que a aeronave tiver, sob contrato, qualquer das funcionalidades I ou II, estará sujeita às penalidades contratuais apicáveis por inoperância da respectiva função. c) Desde que haja meio de aquisição e análise de dados de HUMS entre voos, aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	1. Equipment serviceability	690-5.1C.2A	1C.2 Unless otherwise stated, the maximum deferable period for all company required installed equipment is Category C or equivalent terminology (10 days).	Itens essenciais para operação IFR deverão estar operacionais independentemente da MEL.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	1. Equipment serviceability	690-5.1C.3B	1C.3 The MDS is agreed with the aircraft operator prior to contract start and updated as required.	a) A disponibilidade da aeronave sob contrato é condicionada pela plena operacionalidade dos equipamentos e sistemas exigidos, conforme os detalhamentos 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. b) Os referidos detalhamentos constam em especificação técnica que integra o instrumento contratual jurídico assinado pela empresa aérea. c) Somente são exigíveis equipamentos e sistemas que já existiam, como produtos aeronáuticos certificados, por ocasião da data da apresentação da proposta pela empresa aérea, na respectiva licitação.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 aerornave 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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 2C.1.6 EASA CS-27, Acceptable Means of Compliance for Small Rotorcraft, initial issue	Adicionalmente, em conformidade com a tabela de modelos de helicóptero aprovados da Contratante.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	3. Instrument flight rules - equipment	690-5.3C.1A	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 onde vier a operar.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 JTSO-2C126 possibilita atender ao requisito.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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 Avariynyh 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.1A	6C.1 The ULB has a minimum 90-day battery life and is compliant with ETSO C121a or later approved version.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.2A	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, embora permaneçam exigidos os Cockpit Voice Recorder (CVR) e Flight Data Recorder (FDR).	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	7. Helicopter terrain awareness warning systems	690-5.7C.2	7C.2 If available and certified for the type, offshore modes are installed.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	9. Helicopter Flight Data Monitoring (HFDM)	690-5.9C.1C	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	a) Os dados de voo são adquiridos a partir do FDR. b) Adicionalmente, os alertas do Traffic Advisory (TA) e Resolution Advisory (RA) do ACAS, e do HTAWS.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	11. Life rafts	690-5.11C.2B	11C.2 Helicopters with a MOPSC of 10 or more have two life rafts, each certified for 50% overload to enable any one life raft to be used by all occupants.	a) Para cumprimento do requisito é considerada a máxima quantidade permitida de ocupantes do helicóptero. b) O requisito também se aplica a helicópteros com menos de 10 assentos para passageiros.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	11. Life rafts	690-5.11C.3	11C.3 All life rafts are equipped with an ELT which has COSPAS-SARSAT with an identification code registered to the aircraft and aircraft operator, 406 MHz, GPS, and transmits on 121.5/243 with voice capability, in addition to an approved offshore survival kit.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	11. Life rafts	690-5.11C.4A	11C.4 All loose equipment is attached to the raft with a lanyard.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	11. Life rafts	690-5.11C.5A	11C.5 A minimum of one life raft is externally mounted.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	11. Life rafts	690-5.11C.6A	11C.6 For external rafts, the primary deployment method is by single action from the normal crew positions; the secondary deployment is from the passenger compartment with the cabin in an upright attitude; and deployment is possible from outside the helicopter when in either an upright or inverted attitude.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	11. Life rafts	690-5.11C.7	11C.7 All life rafts are reversible or self-righting, double chambered, and capable of being tethered to the aircraft and be readily accessible in the event of ditching.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	14. Seating layout	690-5.14C.3	14C.3 Sideways-facing seats are not used.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	15. Tail camera	690-5.15C.1A	15C.1 A forward-facing tail camera with presentation of the picture in the cockpit is fitted, where available for the aircraft type.	Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	16. Cockpit camera	690-5.16C.1B	16C.1 The cockpit is equipped with a camera, with adequate fidelity and a recording function.	Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	17. Helicopter flotation gear	690-5.17B	17B. Expectations Contracted helicopters are fitted with automatically deployed flotation equipment.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	17. Helicopter flotation gear	690-5.17C.1	17C.1 Flotation equipment fitted is appropriate to Significant Wave Height (SWH) conditions in the area of operations.	Sistema específico para o modelo de aeronave, com a maior capacidade para estado do mar ofertada pelo fabricante.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	17. Helicopter flotation gear	690-5.17C.2A	17C.2 Commercial Air Transport (CAT) operations are not conducted with SWH over the ditching certified capability – see 690-2 Aircraft Operations, section 22C.2.	Onde a informação de SWH não estiver disponível, são observadas as limitações dos flutuadores em relação ao estado do mar.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	18. Flight following	690-5.18C.1B	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.	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. c) Não é admitida a inoperância de qualquer componente dos sistemas de acompanhamento de voos por satélite e ADS-B.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	18. Flight following	690-5.18C.2B	18C.2 For further information on Flight Following, see Report 690-2, Section 35, Flight following	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. 5.5.7. Data e hora da decolagem (rodas no ar) no formato AAAA/MM/DD/HH/Mi/SS, sempre no fuso UTC. A data e hora da decolagem devem ser posteriores à da partida, ou nula, por coerência. 5.6. Cada requisição de informação de posição retorna no máximo 50 resultados, resgatados do servidor da empresa aérea via FTP, por meio de uma solicitação GET.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anatel

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 respectivias alças, para imobilizar o tronco e a cintura.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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 terrreno 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	21. High Intensity Strobe Lights	690-5.21C.1B	21C.1 HISL are installed, if available and certified for the aircraft type, unless operations are in low density air traffic areas and supported by a Risk Assessment.	a) A aeronave que nunca teve HISL sob contrato estará isenta de penalidades contratuais por não ter HISL. b) Depois que a aeronave sob contrato tiver HISL instalado, estará sujeita às penalidades contratuais aplicáveis por inoperância do item. c) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

2025_08_06 ET Helicóptero

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
690-5	Helicopter and Equipment	Não há.	21. High Intensity Strobe Lights	690-5.21C.2	21C.2 Restrictions are placed on the use of HISL on the ground.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não 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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 10	Estacionamento, peiação, armazenagem e retorno ao serviço	REC 01.10.01A	BT 139-237 Kit Static Discharge.	a) Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes, desde o início de cada contrato. b) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 18	Análise de vibração e ruído (apenas helicóptero)	REC 01.18.01A	Segundo conjunto de atuadores do sistema absorvedor de vibrações (antivibration system).	a) Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato. b) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 21	Ar condicionado	REC 01.21.01A	Ar condicionado.	a) Equipamento certificado para o modelo de aeronave pela Autoridade Nacional de Aviação. b) Para temperaturas acima de 25° Celcius, o sistema deverá estar operante, para temperaturas de 25 graus ou inferiores, a aeronave poderá operar com o sistema na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 23	Comunicação	REC 01.23.01	Transceptor VHF.	Dois transceptores.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 23	Comunicação	REC 01.23.02	Transceptor VHF FM Marítimo.	Não especificadas.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 25	Equipamentos na célula	REC 01.25.09	Cartões de informações de segurança aos passageiros.	Em quantidade correspondente à máxima ocupação da aeronave. Ver 690-3.7C.5 ou 691-3.7C.5.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 25	Equipamentos na célula	REC 01.25.12B	Kit aeromédico.	a) Padronizado para o modelo de aeronave, com configuração aprovada pela autoridade de aviação civil. b) Composto pelos seguintes itens, acrescidos do que mais estabelecer a versão mais recente da IS 135-005 da ANAC: • Maca removível com configuração aprovada pela autoridade pela autoridade de aviação civil, em condições de ser instalada a bordo e disponível na base de operações da aeronave. Deve apresentar pontos de alimentação de energia elétrica AC e DC e pontos de suporte para os equipamentos médicos e solutos; • Redes de ar comprimido e oxigênio de pelo menos 2 horas, considerando o consumo na maior vazão (15 l/min) e na maior concentração (100%) possíveis; • Cilindro de oxigênio portátil com válvula; • Régua tripla: uma para alimentação do respirador, uma para fluxomêtro e umidificador de oxigênio e uma para aspirador; deve conter manômetro e fluxômetro com máscara e chicote de oxigenação; • Ventilador eletrônico portátil com misturador de ar ambiente que permite ajuste de 50 a 100% de oxigênio, com display para ajustes e configurações, para emergência e transporte, com sistema de fixação específico para uso em aeronave ambulância, que garanta fixação e de retirada rápidas, contendo, no mínimo, 03 circuitos universal para respirador autoclaváveis, com funcionamento à eletricidade e bateria; • Monitor multiparâmetro portátil, com funcionamento à eletricidade e bateria, capaz de registrar ECG de 12 derivações, frequência cardíaca, frequência respiratória, saturação de O2, pressão não-invasiva, desfibrilador bifásico, capnografia para tubo endotraqueal e marca-passo externo transcutâneo; • Duas bombas de infusão volumétricas com display para ajustes e configurações, registro de volume infundido e indicadores de funcionamento. Deve ser compatível com equipo disponível no mercado; • Aspirador portátil, acionado à eletricidade, com bateria, sucção regulável e indicador de carga baixa, compatível com o sistema elétrico. Deve conter mangueira de silicone compatível; • Prancha longa rígida contendo conjunto de 3 cintos, um conjunto de cinto aranha, para utilização em locais de difícil acesso e um imobilizador de cabeça impermeável (head block); • Colete de imobilização dorsal devendo possuir	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
						resistência para imobilização e transporte de um adulto com até 165 Kg; • Maca de transporte modelo offshore, com suporte para a cabeça e para os pés, abas para imobilização do tórax e membros inferiores, equipado com alças para transporte e içamentos em posição horizontal e vertical; • Pressurizador manual para infusão de soluções venosas; • Conjunto de talas moldáveis aramada para imobilização de membros superiores e inferiores contendo peças com tamanhos P, M e G; • Conjunto de colar cervical para imobilização com abertura frontal, apresentando alta durabilidade, contendo peças com tamanhos P, M, G e GG nas cores padronizadas pela ABNT; • Dois coletores de urina sendo um masculino e um feminino; • Reanimador pulmonar manual adulto tipo Ambu contendo balão auto inflável, máscara transparente com coxim tamanho adulto, válvula de admissão de ar com conexão para entrada de O2, válvula de escape e bolsa reservatório de oxigênio. Deve ser autoclavável; • Suporte para solutos.								
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 25	Equipamentos da célula	REC 01.25.14B	Configuração para operações aeromédicas.	a) Aeronave exclusivamente dedicada a operações aeromédicas configurada com dois kits aeromédicos com instalação permanente; ou b) Aeronave não exclusivamente dedicada a operações aeromédicas configurada com um kit aeromédico removível, com equipamentos portáteis, sempre que for demandada pela Contratante.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Ap...

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 25	Equipamentos da célula	REC 01.25.19	Search and rescue transponder (SART), do tipo radar ou AIS.	Duas unidades na cabine de passageiros, cada qual instalada em local visível, próximo à principal saída de emergência em cada lado da cabine.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 26	Proteção contra incêndio	REC 01.26.01	Extintor de incêndio portátil.	Conforme o item 135.155 do RBAC 135.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 28	Combustível	REC 01.28.01B	Reabastecimento de combustível por pressão.	a) Reabastecimento de combustível por sistema fechado, exceto quando não ofertado para o respectivo modelo de helicóptero pelo fabricante. b) Para modelos de helicóptero de médio porte sem capacidade para suportar pressão de abastecimento de ao menos 45 psi (ou 3,1bar) de pressão no caminhão, durante reabastecimento sob pressão, o requisito não será exigido. c) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

2025_08_06 ET Helicóptero

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 29	Navegação	REC 01.29.01	Incorporação do boletim SB 139-672 (Number 4 Pump Line Installation, Visual Inspection and Modification).	Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 32	Trem de pouso	REC 01.32.01	Sistema de flutuação com 5 flutuadores, para condições de, no mínimo, estado do mar 6, conforme o requisito 690-5.17C.1.	Incorporado em todo helicóptero do modelo S92 e suas variantes, desde o início de cada contrato.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 33	Iluminação	REC 01.33.01A	Luzes de pouso convertidas para configuração de luz pulsante em áreas com alta densidade demográfica.	a) Somente exigido em contratos com possibilidade de ocorrer o sobrevoo de áreas com alta densidade demográfica. b) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 33	Iluminação	REC 01.33.04B	Luzes de pouso direcionais (steerable landing lights).	a) O arranjo de luzes de pouso pode variar, desde que ilumine verticalmente e satisfatoriamente a área de pouso sob o helicóptero em voo pairado. b) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 33	Iluminação	REC 01.33.05B	Farol de busca.	a) Intensidade luminosa de 30 a 40 milhões de candelas, foco, rotação horizontal e rotação vertical remotamente controlados e alcance de 1 km, peso máximo total de 35 kg. b) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.01B	Sistema de radionavegação.	a) No mínimo dois sistemas, cada qual com VOR e ILS. b) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.02	Radar meteorológico.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.06A	Distance Measuring Equipment (DME).	Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.07	Transponder modo “S”.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.08A	Automatic Direction Finding (ADF).	a) Somente exigido em contratos com possibilidade de voos offshore em áreas onde não é provido o serviço de ADS-B. b) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.09	Sistema ADS-B out (Automatic dependent surveillance-broadcast out).	a) Conforme os requisitos na versão mais recente da Circular de Informações Aeronáuticas (AIC) do DECEA relativa à operação do sistema ADS-B. b) A conformidade com os requisitos regulamentares para operação ADS-B é obrigatória durante todo o contrato, quaisquer que sejam as alterações dos referidos requisitos durante o contrato.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 34	Navegação	REC 01.34.10A	Equipamento de navegação por satélite.	a) Receptor do sistema GPS autorizado pela ANAC para navegação baseada em performance, integrado aos sistemas de navegação da aeronave. b) Dois GPS, quando disponíveis para o modelo , e dois FMS, quando disponíveis para o modelo.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 46	Sistemas de informação	REC 01.46.01A	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. c) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não 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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.

Consulta Anac

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 52	Portas	REC 01.52.02	Porta corrediça.	Com todas as janelas ejetáveis.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não 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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.

Consulta Ane

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 56	Janelas	REC 01.56.02	Janela tipo bolha para passageiro.	Não especificadas.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não 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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 56	Janelas	REC 01.56.04	Gabarito para a identificação de passageiros que, equipados, não passariam pela janela ejetável do modelo de helicóptero no qual iriam embarcar.	a) Em cada local onde passageiros embarcam para voo sob contrato com a Petrobras existe um gabarito, específico para o modelo de helicóptero. b) O requisito também se aplica a aeronave backup aceita para utilização temporária, mesmo que seja de outro modelo.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 62	Rotor principal	REC 01.62.01	Freio do rotor principal.	Não especificadas.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 62	Rotor principal	REC 01.62.02	Obstacle Proximity LIDAR System (OPLS)	a) A aeronave que nunca teve OPLS instalado sob contrato estará isenta de penalidades contratuais por não ter o sistema. b) Após ter OPLS instalado sob contrato, a aeronave estará sujeita às penalidades contratuais por não ter o sistema ou pela inoperância ou operacionalidade não confiável do sistema. c) Aplica-se a MEL aprovada para o item.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 63	Acionamento do rotor principal	REC 01.63.01A	SB 139-115 Mast Vibration Absorver. ou AVCS (Kit active vibration control system)	a) Incorporado em todo helicóptero do modelo AW139 e suas variantes, desde o início de cada contrato. b) Aplica-se a MEL aprovada pela Autoridade de Aviação Civil, não devendo em hipótese alguma ultrapassar 10 dias consecutivos mesmo que permitida na MEL aprovada.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Apenas

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
REC	Requisitos de equipamentos contratuais	ATA 72	Motores	REC 01.72.01A	Motor turboeixo.	Dois motores turboeixo com a potência necessária para possibilitar operação PC1, com os parâmetros definidos na missão típica do contrato, a partir de pistas de aeródromos com área de decolagem interrompida.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não 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.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Tradição de fornecimentos detalhados	RIQ 01.01.01A	208 horas de voo realizadas com helicóptero(s) biturbina, bipilotado(s) e operados pela empresa aérea.	Planilha "Declaração de Dados Operacionais" preenchida exclusivamente com dados dos 24 meses que antecedem a data na qual as evidências são entregues à Petrobras. Notas: 1. O mínimo de 208 horas de voo pode ser atingido com apenas duas horas de voo por semana, ao longo de 24 meses. 2. O requisito de helicóptero biturbina e bipilotado é exigido com vistas à maior proteção dos passageiros e tripulantes, em consonância com o programa Compromisso com a Vida, da Petrobras. 3. O contrato não será assinado sem essa comprovação.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.

Consulta Aberta

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Tradição de fornecimentos detalhados	RIQ 01.01.02A	312 horas de voo para ou de helideques em instalações offshore (plataformas marítimas e embarcações), realizadas com helicóptero(s) biturbina, bipilotado(s), equipados com flutuadores de emergência e operados pela empresa aérea.	Planilha "Declaração de dados operacionais" preenchida exclusivamente com dados dos 24 meses que antecedem a data na qual as evidências são entregues à Petrobras. Notas: 1. O mínimo de 312 horas de voo para ou de helideques em instalações offshore pode ser atingido com apenas um voo offshore por semana, com 3 horas de duração, ao longo de 24 meses. 2. O mínimo de 104 pousos offshore pode ser atingido com apenas um pouso offshore por semana, ao longo de 24 meses. 3. O contrato não será assinado sem essa comprovação.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Tradição de fornecimentos detalhados	RIQ 01.01.03A	312 horas de voo para ou de helideques em instalações offshore (plataformas marítimas e embarcações), realizadas com helicóptero(s) biturbina, bipilotado(s), equipados com flutuadores de emergência e operados pela empresa aérea, incluindo 104 pousos offshore, dos quais 12 pousos offshore noturnos.	Planilha "Declaração de Dados Operacionais" preenchida exclusivamente com dados dos 24 meses que antecedem a data na qual as evidências são entregues à Petrobras. Notas: 1.O mínimo de 312 horas de voo para ou de helideques em instalações offshore pode ser atingido com apenas um voo offshore por semana, com 3 horas de duração, ao longo de 24 meses. 2. O mínimo de 104 pousos offshore pode ser atingido com apenas um pouso offshore por semana, ao longo de 24 meses. 3. O mínimo de 12 pousos noturnos offshore pode ser atingido com apenas um pouso noturno offshore para transporte de passageiros enfermos ou treinamento a cada dois meses, ao longo de 24 meses. 4. O contrato não será assinado sem essa comprovação.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não 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).	a) Emitido por Autoridade Nacional de Aviação do país onde se situa a base operacional. b) No Brasil, o COA é emitido segundo os RBAC 121 ou RBAC 135.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Ar...

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
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.	a) Emitido para a empresa aérea pela ANAC com Classe 4 na Categoria Célula e Classe 3 na Categoria Motor, referente cada modelo de helicóptero a serviço da Contratante. b) Pelo menos uma base da empresa homologada para executar o escopo completo do Programa de Manutenção do helicóptero a serviço da Contratante. c) Para Organização de Manutenção fora do Brasil, Certificado ANAC ou, em países que não possuem acordo bilateral com o Brasil, Certificado EASA ou FAA .	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	Emitida pelo CREA, que contenha a designação de um engenheiro, com dedicação exclusiva e que contemple, no Objetivo social, a atividade “Manutenção de Aeronaves”.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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.	a) Designados nominalmente nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC. b) Todas às designações correspondem a quem de fato ocupa esses cargos.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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	No mínimo, o Nível Básico, aplicável a toda a frota, aceito nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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	a) Válida para as classes de perigo 1 a 9 estipuladas pelo Comitê de Peritos das Nações Unidas (ref. IS Nº 175-001 da ANAC); e b) Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.08A	Autorização para transporte de cargas em configuração cargueira aprovada (CCA)	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.09A	Autorização nas EO para transporte de passageiros (PAX)	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato. ATENÇÃO: este requisito é exigido para toda operação na qual uma pessoa que não é tripulante da empresa aérea esteja a bordo da aeronave, independentemente da aplicabilidade a cada detalhamento especificada para este requisito.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.10B	Autorização para operações aeromédicas.	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não 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)	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.12	Autorização nas EO para operação em plataforma (OFS)	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.13A	Autorização para operação sobre grandes extensões de água (Grde. Ext. de Água)	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	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).	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.

Consulta Pública

Código da área	Área	Sub-área	Grupo	Código do requisito	RPEA 2025	Diferenças para contratos	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.15A	Autorização para voo por instrumentos (IFR).	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.16A	Autorização para navegação baseada em performance (PBN).	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.	Aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.18	Autorização para o Serviço Aéreo Especializado (SAE) de Aeroinspeção.	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.
RIQ	Requisitos iniciais de qualificação	Não há.	Certidão, registro ou inscrição na entidade competente	RIQ 01.02.19	Autorização para o Serviço Aéreo Especializado (SAE) de Cargas Externas.	Contida nas Especificações Operativas da empresa publicadas pela ANAC para toda matrícula de aeronave sob contrato e backups ofertados, conforme os detalhamentos aplicáveis a cada contrato.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.	Aplicável.	Não aplicável.	Não aplicável.

Consulta Aberta

Table 11-1

Stage	Entry level in license, flight hours or other experience	Subject	Content	Diferenças para contratos
1	Ab-Initio Entry	CPL(H) training at approved flight training organisation (FTO) (See Note 1)	Air Transport Pilot Licence (Helicopter) (ATPL(H)) theory required for operations on multi-pilot helicopters	Não especificadas.
2	CPL(H) Entry More than 150 hours	IR(H) training at approved FTO	IR(H) Course completed successfully	Não especificadas.
3	CPL(H) with IR(H) More than 185 hours	Operator initial training programme	Multi Pilot Type Rating Course Multi Crew Co-operation Course (See Note 2) Type IR Course Licence Skill test including IR(H)	Os objetivos de ensino do "Multi-Crew Co-operation Course" são abrangidos pelo programa de CRM da empesa aérea e asseguram que os pilotos, ocupando qualquer assento, tenham os conhecimentos e habilidades necessárias para operar eficazmente, de forma integrada.
4	CPL(H) with IR(H) and Type rated on contracted type More than 212 hours	Operator conversion course	Operator Conversion Course on flight simulator, and, if required, on aircraft Operator Proficiency Check (OPC) Course on flight simulator, and, if required, on aircraft	As horas previstas em simulador no programa de treinamento são realizadas em FSTD aprovado pela ANAC como FFS nível D, segundo o RBAC 60.
5		Line Training Ground Course	Performance Class requirements Flight planning Simulator line flight, Line Oriented Flight Training (LOFT) (Not required if covered under stage 4 item OPC)	a) Todo piloto está capacitado a determinar se os parâmetros pertinentes a qualquer voo possibilitam a operação com a classe de desempenho (PC1, PC2e) pretendida. b) Para cada piloto o voo LOFT é realizado como PF e como PM, em FSTD aprovado pela ANAC como FFS nível D, segundo o RBAC 60. c) Os cenários utilizados para voo LOFT contribuem para desenvolver o gerenciamento de recursos pela tripulação (CRM).
6		Non-passenger carrying, actual offshore deck landing training by day with TRI/TRE on aircraft type	Minimum 5 daytime approaches, landings and subsequent take-offs to and from an offshore facility Competence check by TRI/TRE for release to Line Training (See Note 6)	a) Alternativamente, este treinamento de pouso diurno em helideque pode ser realizado em FSTD aprovado pela ANAC como FFS nível D, segundo o RBAC 60, condicionado pela realização de 5 pousos como PF. b) O Exame de proficiência técnica para liberação para a linha de voo é realizado no FFS por Examinador Credenciado que não ministrou o treinamento.
6-night		If night offshore is required, non-passenger carrying, actual offshore deck landing training by night with TRI/TRE on aircraft type	Ground course night flying offshore Minimum 5 night time approaches, landings and subsequent take-offs to and from an offshore facility (if possible different facilities should be visited) Competence check by TRI/TRE for release to night Line Training (See Note 6)	a) O treinamento de pouso noturno em helideque é realizado em FSTD aprovado pela ANAC como FFS nível D, segundo o RBAC 60, condicionado pela reallização de 5 pousos como PF, independentemente da inclusão do piloto na escala de transporte offshore de enfermos. b) Exame de proficiência técnica para liberação para a escala de transporte offshore de enfermos é realizado no FFS por Examinador Credenciado que não ministrou o treinamento.

Consulta Aberta

Table 11-1

Stage	Entry level in license, flight hours or other experience	Subject	Content	Diferenças para contratos
7		Line flying under supervision of a LTC or TRI	Minimum 10 hours and 10 offshore landings by day Progress report required for all flights (See Note 6)	Nenhuma demonstração de utilização de sistema da aeronave pode ocorrer em voos de linha. O conhecimento sobre a plena utilização de todos os sistemas da aeronave é uma pré-condição para o piloto começar a tripular voos de linha.
7-night		If night offshore is required, line flying under supervision of a LTC or TRI	Minimum 10 hours and 10 offshore landings by night Progress report required for all flights (See Note 6)	O requisito se aplica aos pilotos que entram na escala para transporte offshore de enfermos.
8		Line check as co-pilot by different LTC	Includes at least two offshore landings and take-offs Line-check to be completed in the Pilot Monitoring (PM) and in the Pilot Flying (PF) role. If required, also in both seats (See Note 6)	Não especificadas.
9		Progressive monitoring online as First Officer (FO) until 500 hours on type	Two qualifying flight reports per month with a training captain or LTC; Recurrent training and OPC/LPC checks 6-monthly progress reviews of pilots in this phase by chief pilot with all involved training staff Written records of above elements Rostered with experienced Pilot in Command (PIC) only, can be released to any PIC when has 500 hours on type	Os dois voos de avaliação por quinzena, sujeitos a fichas de avaliação, são realizados por Instrutor de voo designado pela empresa aérea. LTC se refere a um Comandante formalmente designado para treinamento em linha de voo.
10	Experienced co-pilot hire enters here, has more than 500 hours Multi-Engine (ME) multi-crew helicopter		Needs to complete from above: • If not rated on type, stage 3 to 8 • If rated on type, stage 4, 5, 7 and 8	Não especificadas.
11			6-monthly progress reviews of all co-pilots by CP with all involved training staff	O requisito se refere ao acompanhamento semestral do progresso dos Co-pilotos pelo Piloto-chefe da empresa aérea.

Consulta Apenas

Table 11-1

Stage	Entry level in license, flight hours or other experience	Subject	Content	Diferenças para contratos
12	Entered the program at stage 1, 2, 3, 4 or 10; And • Min 4-year offshore experience (note 5): AND • 1500 hrs ME multi-crew (note 4); AND • 1000 hrs ME Pilot-in-Command Under Supervision (PICUS) (note 4); AND • 100 hrs of night flight as pilot in command or as co-pilot (note 7)	Operator Command Course	Minimum requirements – ATPL(H) Technical exam FFS Training and Assessment CRM assessment Command Line Training Command proficiency check in simulator as PM and PF Command Line Check by different LTC	LTC se refere a um Comandante formalmente designado para treinamento em linha de voo.
12-night	A minimum of 25 hours of night offshore time (see note 3)	If night offshore is required	Command course includes night flying theory FFS training and assessments under simulated night conditions Night command line training Command proficiency check in simulator as PM and PF under night conditions Minimum 25 flight hours offshore night Command Line Check at night by different LTC. (See Note 6)	LTC se refere a um Comandante formalmente designado para treinamento em linha de voo.
13	Experienced captain hire enters here meets: • All requirements stage 12 • In excess of 500 hours offshore command (see note 3)		Needs to complete from above: • If not rated on type, stage 3 to 7 and 12 • If rated on type, stage 4, 5 and 12	Não especificadas.
Table notes				
1. The state-approved flight training school(s) and curriculum are to EASA, FAA, or equivalent standards.				Não especificadas.
2. For details on the multi-crew co-operation courses refer to EASA approved flight training establishments.				É aceitável um provedor de treinamento aprovado, para essa finalidade (CRM) pela Autoridade Nacional de Aviação
3. Offshore flight time/hours/experience means flight hours acting as PIC or SIC (including PICUS) as follows: a. Providing passenger transportation services over open water b. Helicopter hoist operations for sea pilot transfer services and wind farms offshore c. Offshore SAR				Não especificadas.
4. The 1500 hours ME multi-crew and the 1000 hours PICUS is reduced by 500 hours each, provided the candidate can provide evidence of 1000 hours offshore PIC.				Nota exclusivamente aplicável ao estágio 12 "Operator Command Course".

Consulta Apenas

Table 11-1

Stage	Entry level in license, flight hours or other experience	Subject	Content	Diferenças para contratos
5. For specific individuals with different prior experience, the 4 years offshore experience can be lowered to a minimum of two years offshore experience of which one full year in the specific region (all seasons) if the operator contacts the Company Aviation Advisor to agree the equivalent entry requirements based on previous experience (e.g., military, naval experience, ME multi-crew experience, or other acceptable relevant experience).				Nota exclusivamente aplicável ao estágio 12 "Operator Command Course".
6. Records are maintained that reflect the results of each training session and include the standards to which the pilot was able to complete the exercise or flight requirement.				Não especificadas.
7. Deviation of the 100 hours night flying is approved if the NAA requirement for issue of an ATPL(H) license is less, but a minimum of 50 hours is required.				Nota exclusivamente aplicável ao estágio 12 "Operator Command Course".

Consulta Apenas

Table 17-1

Period (consecutive days)	1	7	28	365
Maximum flight time in period for dual-pilot crew (hours)	10	45	120	1200

Table 21-1

	Minimum operating height (Feet)	Cloud Base (Feet)	Visibility (Meters)	Specific Requirements
Day	500	600	3000 (see note 1)	ICAO Minima
Night	1000	1500 (with 100 feet of vertical cloud clearance)	5000 (see note 1)	
Notes: 1. Minimum visibility is reduced to 1500m subject to NAA approval.				

Table 21-2

	Minimum operating height (Feet)	Cloud Base (Feet)	Visibility (Meters)	Specific Requirements
Day	500	600	5000 (see note 1)	ICAO Minima
Day	300	400	2000 (see note 1)	Offshore inter-field use only if destination or intermediate structure is continuously visible.
Night	500	600	5000 (see note 1)	Offshore inter-field use only if destination or intermediate structure is continuously visible.
Notes: 1. Minimum visibility is reduced to 1500m subject to NAA approval.				

Table 28-1

	Day	Night
Cloud Base	600 Ft	1000 Ft
Visibility	4000 m	5000 m

Consulta Apenas

Table 40-1

Requirement	Recency	Diferenças para contratos
Total hours previous 60 days	15 hours on contracted type (See notes 1 and 6)	Não especificadas.
Offshore recency previous 60 days	3 cycles to an offshore helideck (see note 2, 3, 4 and 6)	Não especificadas.
For night operations, night offshore recency previous 90 days	3 night offshore cycles on the contracted aircraft type or in the simulator of the same type or series being flown (See Notes 3, 4, 5 and 6).	Aplica-se o PE-1PBR-00981 Treinamento de pouso noturno em unidades marítimas. Ciclos noturnos (ver note 4), em helideque offshore real, são aceitos para o cumprimento deste requisito.
For night operations, night offshore recency previous 365 days	3 actual offshore cycles on the contracted aircraft type (see Notes 3, 4 and 6)	Aplica-se o PE-1PBR-00981 Treinamento de pouso noturno em unidades marítimas.
Table Notes:		
1. If hours are not met, a recency check on the contracted type (a dedicated flight or a normal revenue flight) is conducted by a LTC/TRI. The flight includes at least a sector flying as PM and another sector as PF. Successful completion of a recency check reestablishes recency for 60 days. The Company Aviation Advisor is to be notified each time a recency flight was required.		LTC se refere a um Comandante formalmente designado para treinamento em linha de voo.
2. If the day cycles are not met between 60 and 90 days, an offshore recency training flight (which may be a revenue flight) with a current LTC/TRI is made to regain offshore recency. Successful completion of a recency check re-establishes recency for 60 days.		LTC se refere a um Comandante formalmente designado para treinamento em linha de voo.
3. If the day and/or night cycles are not met within 90 days (and 365 days for night offshore cycles), a non-passenger carrying line training flight with a current LTC/TRI is made to regain the appropriate offshore recency.		LTC se refere a um Comandante formalmente designado para treinamento em linha de voo.
4. One cycle consists of a take-off, approach and landing on the contracted aircraft type.		Não especificadas.
5. Use of a simulator of the same type or series being flown is acceptable to meet the night recency requirements, provided this is acceptable under national legislation, and it has the visual fidelity to replicate landing on an offshore facility under the typical spread of local weather conditions. The simulator recurrent training sessions are to be supervised by a Simulator Flying instructor (SFI)/TRI/TRE.		Não especificadas.
6. The recency training flights, or line checks as mentioned in note 1, 2 and 3 above are to determine proficiency for the environment and operations carried out. They are not intended to be conducted routinely at the end of a recency period. In the cases where the recency requirements are regularly missed due to low contracted flight operational hours, a risk assessment with appropriate mitigation is presented to the Company Aviation Advisor.		Aplica-se o PE-1PBR-00981 Treinamento de pouso noturno em unidades marítimas.

Consulta Apenas

Definições IOGP 69X

NOTA:	As definições das siglas e termos nas tabelas abaixo são provenientes da IOGP e **não prevalecem** sobre definições diferentes que existam nos contratos ou na regulamentação nacional.

Acronym	Definition
AAD	Advanced Anomaly Detection
ACAS	Airborne Collision Avoidance System
AD	Airworthiness Directive
ADS-B	Automatic Dependent Surveillance - Broadcast
ADM	Aeronautical Decision Making
AEO	All engines operating
AFCS	Automatic Flight Control System
AFDS	Automatic Float Deployment System
AGL	Above Ground Level
AIS	Automatic Identification System
ALAR	Approach and Landing Accident Reduction
ALARP	As Low As Reasonably Practicable
AMM	Aircraft Maintenance Manual
AMO	Approved Maintenance Organisation
AMP	Approved Maintenance Programme
AOC	Air Operator's Certificate
APM	Approach Path Management
APU	Auxiliary Power Unit
ARA	Airborne Radar Approach
ATC	Air Traffic Control
ATL	Aircraft Technical Log
ATO	Approved Training Organisation
ATPL	Air Transport Pilot Licence
AVAD	Automatic Voice Alerting Device
AWOS	Automated Weather Observation System
BARS	Basic Aviation Risk Standard
BARSOHO	Basic Aviation Risk Standard Offshore Helicopter Operations
BMU	Bearing Monitor Unit
CAA	Civil Aviation Authority
CA-EBS	Compressed Air Emergency Breathing System
CAME	Continuous Airworthiness Management Exposition
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation (Aus)
CAP	Civil Aviation Publication (UK)
CAT	Commercial Air Transport
CASA	Civil Aviation Safety Authority
CBT	Computer Based Training
C of G	(Aircraft) Center of Gravity
CFIT/W	Controlled Flight into Terrain/Water
CPI	Crash Position Indicator
CPL	Commercial Pilot's Licence
CMT	Critical Maintenance Task
CRM	Crew Resource Management
CRS	Certificate of Release to Service
CS	Certification Standard
CTC	Chief Training Captain
CVFDR	Combined Voice and Flight Data Recorder
CVR	Cockpit Voice Recorder
DAPU	Data Acquisition and Processing Unit
DG	Dangerous Goods
DSV	Diving Support Vessel
EASA	European Aviation Safety Agency
EBS	Emergency Breathing System
EFB	Electronic Flight Bag
EGPWS	Enhanced Ground Proximity Warning System
ELT	Emergency Locator Transmitter
EPRIB	Emergency Position Radio Indicating Beacon
ERP	Emergency Response Plan
ETA	Estimated Time of Arrival
ETSO	European Technical Standard Order
FAA	Federal Aviation Administration
FAR	Federal Aviation Regulations (USA)
FCOM	Flight Crew Operating Manual
FDM	Flight Data Monitoring
FDP	Flight Duty Period
FDR	Flight Data Recorder
FFS	Full Flight Simulator
FOD	Foreign Object Debris
FRMS	Fatigue Risk Management System

NOTA:	As definições das siglas e termos nas tabelas abaixo são provenientes da IOGP e **não prevalecem** sobre definições diferentes que existam nos contratos ou na regulamentação nacional.

Acronym	Definition
FSTD	Flight Simulation Training Device
FOQA	Flight Operations Quality Assurance
FTD	Flight Training Device
FTO	Flight Training Organisation
GPS	Global Positioning System
HCA	Helideck Certification Agency
HDA	Helideck Assistant
HEEL	Helicopter Emergency Exit Lighting
HEMS	Helicopter Emergency Medical Services
HFDM	Helicopter Flight Data Monitoring
HISL	High Intensity Strobe Light
HLO	Helideck Landing Officer
HRM	Hazard and Risk Management
HSAC	Helicopter Safety Advisory Conference
HUET	Helicopter Underwater Escape Training
HTAWS	Helicopter Terrain Awareness Warning Systems
HUMS	Health and Usage Monitoring System
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFR	Instrument Flight Rules
IGE	In Ground Effect
IMC	Instrument Meteorological Conditions
IOGP	International Association of Oil and Gas Producers
IR	Instrument Rating
ISO	International Organization for Standardization
KPI	Key Performance Indicator
LDP	Landing decision point
LOFT	Line Oriented Flight Training
LOS	Limited Obstacle Sector
LOSA	Line Operations Safety Audit
LPC	Licence Proficiency Check
LTC	Line Training Captain
MCC	Multi-Crew Concept
MCF	Maintenance Check Flight
MDS	Minimum Departure Standard
METS	Modular Egress Training Simulator
MEL	Minimum Equipment List
MEMP	Multi Engine, Multi Pilot
MMEL	Master Minimum Equipment List
MOC	Management of Change
MOE	Maintenance Organisation Exposition
MOP	Maintenance Observation Program
MOPSC	Maximum Operational Passenger Seating Capacity
MRB	Maintenance Review Board
MTOW	Maximum Take Off Weight
NAA	National Aviation Authority
NEF	Non-Essential Furnishings
OEI	One Engine Inoperative
OEM	Original Equipment Manufacturer
OEUK	Offshore Energies UK
OFS	Obstacle Free Sector (of a helideck)
OGARP	Oil and Gas Aviation Recommended Practices
OGE	Out of Ground Effect
OHRP	Offshore Helicopter Recommended Practices
OIM	Offshore Installation Manager
OPC	Operator Proficiency Check
OPITO	Offshore Petroleum Industry Training Organization
PA	Public Address
PC	Performance Class
PCO	Passenger Control Officer
PED	Portable Electronic Device
PF	Pilot flying
PIC	Pilot-in-Command
PICUS	Pilot-in-Command under supervision
PLB	Personal Locator Beacon
PM	Pilot Monitoring
PNR	Point of No Return
PPE	Personal Protective Equipment
PRH	Pitch, Roll and Heave
QA	Quality Assurance
QC	Quality Control
RFM	Rotorcraft Flight Manual
RHS	Right hand seat

NOTA:	As definições das siglas e termos nas tabelas abaixo são provenientes da IOGP e **não prevalecem** sobre definições diferentes que existam nos contratos ou na regulamentação nacional.

Acronym	Definition
RII	Required Inspection Item
RP	Recommended Practices
RRF	Rotors Running Refuel
SAR	Search and Rescue
SB	Service Bulletin
SLL	Service Life Limit
SLTC	Senior Line Training Captain
SMM	Safety Management Manual
SMS	Safety Management System
SOP	Standard Operating Procedure
SPI	Safety Performance Indicator
STC	Supplemental Type Certificate
SWH	Significant Wave Height
SWS	Staged Work Sheet
TAWS	Terrain Awareness Warning System
TBO	Time Between Overhaul
TC	Type Certificate
TCAS	Traffic Collision Avoidance System
TD/PM	Touch Down / Positioning Marking Circle
TEM	Threat and Error Management
TRE	Type Rating Examiner
TRI	Type Rating Instructor
TSO	Technical Standard Order
ULB	Underwater Locator Beacon
UTR	Upper Torso Restraint
VFR	Visual Flight Rules
VHF	Very High Frequency
VMC	Visual Meteorological Conditions
WDD	Wet Dinghy Drill
XBR	Extra Broad

Consulta Pública

Definições IOGP 69X

Term	Definition	Sourced from
Accident	An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which: • A person is fatally or seriously injured as a result of: – Being in the aircraft, or – Direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or – Direct exposure to rotor downwash, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or • The aircraft sustains damage or structural failure which: – Adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and – Would normally require major repair or replacement of the affected component – Except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to antennas, probes, vanes, tyres, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or • The aircraft is missing or is completely inaccessible Note: Any ditching or water landing, unless deliberate in an aircraft equipped with floats designed to allow water landings and takeoffs, shall be considered an accident, regardless of any injury or damage that may occur.	ICAO Annex 13
Accountable Manager	The individual designated as the person responsible to a Regulatory Authority in respect of the functions carried out by an aircraft operator or aircraft maintenance and repair organisation which are subject to regulation. This person is normally expected to have corporate authority for ensuring that all operations activities can be financed and carried out to the standard required by the Regulator.	
Aircraft Operator	The approved organisation providing a service with aircraft (and includes reference to approved training/maintenance/ continuing airworthiness management organisations, etc. that are either part of the aircraft operator or contracted by the aircraft operator).	BARSOHO
Base Maintenance	Any maintenance outside the scope of line maintenance.	EASA/IOGP 590
Cabin Crew Member	A crew member who performs, in the interest of safety of passengers, duties assigned by the operator or the pilot-in-command of the aircraft, but who shall not act as a flight crew member. (ICAO Annex 6).	
Commercial Air Transport Operation	An aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire.	ICAO
Company	The individual entity using the Aircraft Operator in support of contracted aviation operations.	BARSOHO
Continuing Airworthiness	The set of processes by which an aircraft, engine, propeller or part complies with the applicable airworthiness requirements and remains in a condition for safe operation throughout its operating life.	ICAO
Continuing Airworthiness Management	All of the processes ensuring that, at any time in its life, an aircraft complies with the technical conditions fixed to the issue of the Certificate of Airworthiness and is in a condition for safe operation.	ICAO
Critical Maintenance Tasks (CMTs)	Maintenance tasks that involve the assembly or disturbance of any system that may affect flight path, attitude, or propulsive force, and which, if errors occurred, could result in a failure, malfunction, or defect that would	BARSOHO

Consulta Apenas

Term	Definition	Sourced from
	endanger the safe operation of the aircraft. These may be termed Duplicate Inspections by the UK CAA; Independent Inspections by CASA and EASA; Required Inspection Items (RII) by the FAA, Dual Inspection, or Independent Check by Transport Canada.	
D value (Helicopter)	The largest overall dimension of the helicopter when rotors are turning. This dimension will normally be measured from the most forward position of the main rotor tip path plane to the most rearward position of the tail rotor tip path plane (or the most rearward extension of the fuselage in the case of Fenestron or Notar tails).	CAP 437
Dangerous Goods	Articles or substances which are capable of posing significant risk to health, safety or property, when transported by air.	ICAO
Exposure time (Helicopter)	The time period during a PC2 take-off or landing during which the helicopter is exposed to a forced landing or ditching if an engine fails (see definition of PC2).	ICAO
Extended over water flight	Flight over open water more than 10 minutes flying time at normal cruise speed.	EASA
Flight Crew Member	A Licensed crew member charged with duties essential to the operation of an aircraft during a flight duty period (ICAO Annex 6).	
Flight data Monitoring Programme	A non-punitive program for gathering and analysing data recorded during routine flights to improve flight crew performance, operating procedures, flight training, or aircraft maintenance and design; FDM applies to Fixed- wing and HFDM applies to Helicopters.	EASA
Flight Operations Quality Assurance	A quality assurance program that provides for the auditing and evaluation of the flight operations management system and operational functions at planned intervals to ensure the organization is meets specified Flight Operations requirements, satisfies stated needs and produces desired Flight Operations outcomes; if they exist within an organization, FDM and/or HFDM are part of this assurance program.	
Helipad	A temporary and low-use (generally less than 1 year of service and less than 10 flights per month, calculated annually) helicopter take-off/landing site; a helipad is delineated with a fit-for-purpose structure or surface markings.	
Heliport	An aerodrome or a defined area on a structure intended to be used wholly or in part for the arrival, departure, and surface movement of helicopters.	
High Traffic Risk Environment	An area where the potential for conflicting traffic is assessed as being high. This may include: • Areas where there are many destinations in the same basin offshore; • Multiple aircraft operators using similar routes; • Operations near military exercise areas or other sources of regular adjacent traffic; • Onshore operations from busy airfields with a mix of helicopter and fixed wing traffic; or • Multiple adjacent onshore heliports.	BARSOHO
Hostile environment	An environment in which: • a safe forced landing cannot be accomplished because the surface and surrounding environment are inadequate; or • the helicopter occupants cannot be adequately protected from the elements; or • search and rescue response/capability cannot be provided consistent with the anticipated exposure; or • there is an unacceptable risk of endangering persons or property on the ground	ICAO
HTAWS	Helicopter-specific TAWS (HTAWS) is a term used to define systems with classic (RADALT-based) and Forward-Looking Terrain Alerting (FLTA) modes adapted for helicopter flight profiles. Some of the classic modes may be optimised specifically to take account of offshore conditions and profiles.	
Incident	An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.	ICAO Annex 13

Consulta Anonas

Term	Definition	Sourced from
Limited Obstacle Sector (Helidecks)	The 150º sector within which obstacles may be permitted, provided the height of the obstacles is limited.	CAP 437
Line Maintenance	Any maintenance that is carried out before flight to ensure that the aircraft is fit for the intended flight. It may include: • troubleshooting • defect rectification • component replacement with use of external test equipment if required. • scheduled maintenance and/or checks including visual inspections that will detect obvious unsatisfactory conditions/discrepancies but do not require extensive in-depth inspection. It may also include internal structure, systems and power plant items which are visible through quick opening access panels/doors • minor repairs and modifications which do not require extensive disassembly and can be accomplished by simple means • aircraft configuration changes to support different roles.	EASA/IOGP 590
Maintenance Data	Any applicable requirement, procedure, operational directive or information issued by the authority responsible for the oversight of the aircraft or component; Any applicable airworthiness directive issued by the authority responsible for the oversight of the aircraft or component; Instructions for continuing airworthiness, issued by type certificate holders, supplementary type certificate holders, any other organisation required to publish such data by the regulator and in the case of aircraft or components from third countries the airworthiness data mandated by the authority responsible for the oversight of the aircraft or component; Any applicable standard, such as but not limited to, maintenance standard practices recognised by the Agency as a good standard for maintenance.	EASA
Maintenance Release to Service	The work specified in the work order is carried out in accordance with the applicable rules and, in respect to that work, an appropriately rated Licensed Engineer considers the aircraft/component ready for service.	ICAO
Minimum Departure Standard (MDS)	An aviation operator's-controlled document listing aircraft items, which the regulator has not required to be serviceable/operable (within OEM specifications), and the maximum period of time until rectifications will be accomplished. The maximum time for rectification is risk-based with the more important items having a shorter allowable rectification period than less important items.	
Near miss	An incident in which no property was damaged and no personal injury was sustained, but where, given a slight shift in time or position, damage or injury easily could have occurred.	Occupational Safety and Health Act (OSHA)
Non-hostile environment	An environment in which: • a safe forced landing can be accomplished because the surface and surrounding environment are adequate • the occupants can be adequately protected from the elements • search and rescue response/capability is provided consistent with anticipated exposure; and • the assessed risk of endangering persons or property on the ground is acceptable	ICAO
Non-hostile environment, additional considerations	Consideration should be given to: • The fact that some environments which may be non-hostile for most of the year may become hostile in locally extreme weather • Cumulative time for individual recovery operations • Occupant survival time in the local water conditions	BARSOHO definitions

Consulta Apenas

2025_08_06 ET Helicóptero

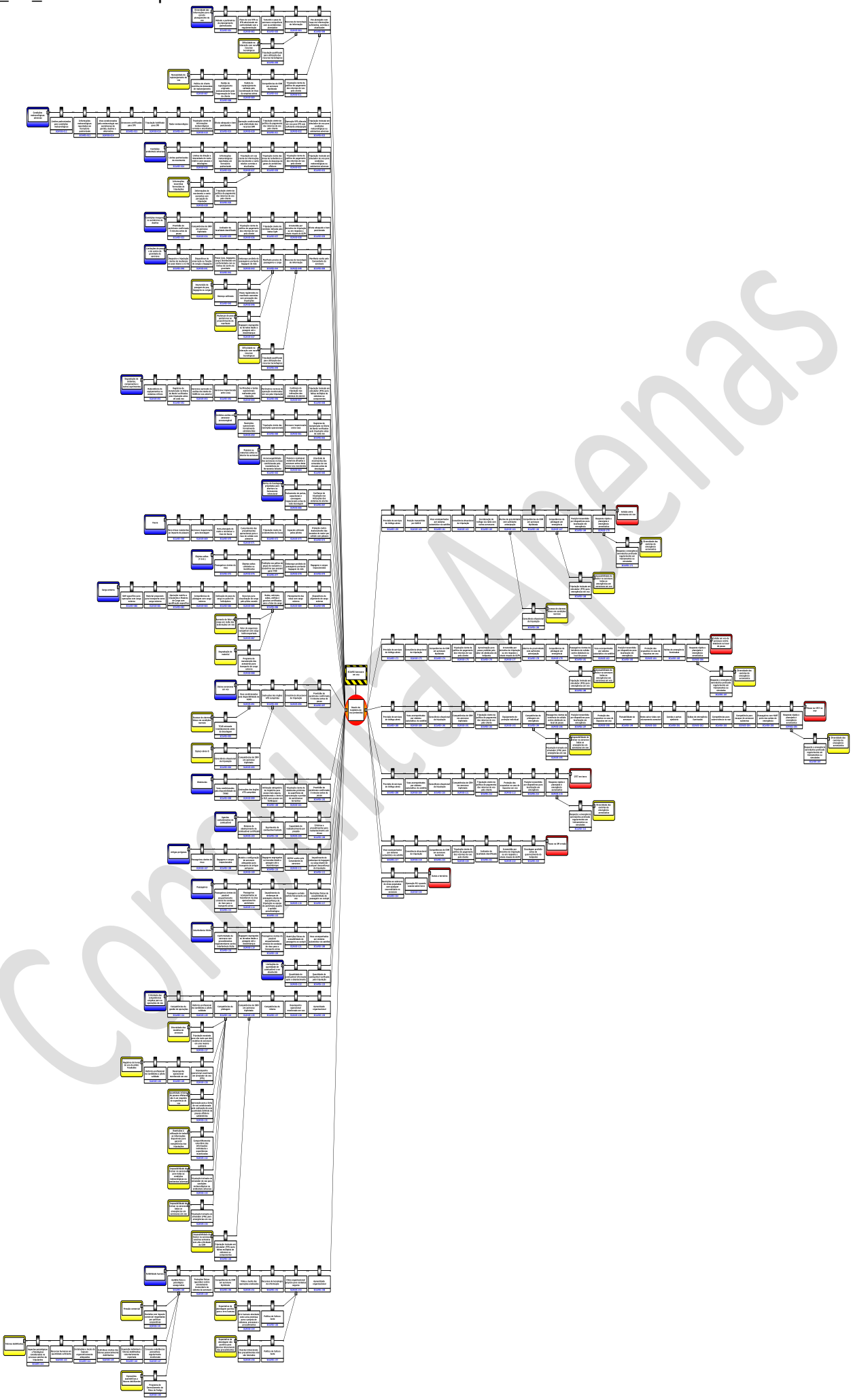
Term	Definition	Sourced from
Obstacle free sector (Helideck)	The 210º sector, extending outwards to a distance that will allow for an unobstructed departure path appropriate to the helicopter the helideck is intended to serve, within which no obstacles above helideck level are permitted. For helicopters operated in Performance Class 1 or 2 the horizontal extent of this distance will be compatible with the one-engine inoperative capability of the helicopter type to be used.	CAP 437
Passenger	Anyone aboard the aircraft who is not one of the following: pilot (performing necessary flight crew duties), aircraft maintenance engineer (or mechanic) performing maintenance activities to ensure airworthiness of the aircraft, qualified flight navigators and cabin attendants who are required by Applicable Laws or the regulator-approved procedures of the Aviation Contractor.	
Performance Class 1 (PC1) (Helicopter)	In the event of a critical engine failure, performance is available to enable the helicopter to safely continue the flight to an appropriate landing area, unless the failure occurs prior to reaching the take-off decision point (TDP) or after passing the landing decision point (LDP), in which cases the helicopter must be able to land within the rejected take-off or landing area.	ICAO
Performance Class 2 (PC2) (Helicopter)	In the event of a critical engine failure, performance is available to enable the helicopter to safely continue the flight to an appropriate landing area, except when the failure occurs early during the take-off manoeuvre or late in the landing manoeuvre, in which cases a forced landing may be required.	ICAO
Performance Class 2E (PC2E) (Helicopter)	A subset of PC2 which Company or the NAA may require to be used in offshore operations. The intent of PC2E (also called Enhanced PC2) is to provide a reasonable assurance that, in the event of an engine failure at any point during the landing or takeoff, the helicopter will not hit the deck edge and will miss the sea surface. PC2E requires use of defined takeoff and landing profiles, and using Flight Manual data to calculate takeoff and landing weights as a function of atmospheric conditions (altitude, temperature and headwind) and height of the helideck above the sea. It is important to understand that even when operating at PC2E weights, there may be occasions when the ideal profile cannot be complied with. These may include landings on moving decks, where the pilot needs to hover for a short while to assess deck movement, and operations to decks where there are obstructions (such as derricks, crane A frames or superstructure) in the ideal into-wind approach or departure path. Also, the tide and the sea state are not easy conditions to consider on the offshore location. It is because of these and other (unforeseen) circumstances that a prescriptive requirement is not used. In such cases, the pilot will aim to minimise the exposure time by flying the safest profile he can in the circumstances, but there will still be a short time during which the aircraft will be exposed to an obstacle strike or ditching.	Based on EASA
Performance Class 2DLE (PC2DLE) (Helicopter)	A sub-class of PC2 with exposure that allows for calculation of a defined and limited exposure time to ditching (but not to deck edge strike), as a function of the same environmental parameters as PC2E together with aircraft mass, allowing the overall balance of risk to the operation to be assessed.	Based on EASA
Performance Class 3 (PC3) (Helicopter)	In the event of an engine failure at any time during the flight, a forced landing will be required for a single-engine helicopter and may be required for a multi-engine helicopter.	ICAO
Performance Class A (Aeroplane)	Multi-engined aeroplanes powered by turbo-propeller engines with an MOPSC of more than nine or a maximum take-off mass exceeding 5,700 kg, and all multi-engined turbo-jet powered aeroplanes.	
Performance Class B (Aeroplane)	Aeroplanes powered by propeller engines with an MOPSC of nine or less and a maximum take-off mass of 5,700 kg or less.	
Performance Class C (Aeroplane)	Aeroplanes powered by piston engines with an MOPSC of more than nine or a maximum take-off mass exceeding 5,700 kg.	
Pilot in Command	The pilot designated by the operator as being in command and charged with the safe conduct of a flight.	ICAO

Consulta Pública

Term	Definition	Sourced from
Safe forced landing	Unavoidable landing or ditching with a reasonable expectancy of no injuries to persons in the aircraft or on the surface.	ICAO
Safety Management System	A systematic approach to managing safety, including the necessary organisational structures, accountabilities, policies and procedures.	ICAO
t value (Helicopter)	The maximum allowable take-off mass (MTOM) of the helicopter for which that area is authorised with regard to its structural limitations.	CAP 437
Touchdown/ Positioning Marking Circle (Helicopter)	The TD/PM Circle is the aiming point for a normal touchdown (landing) so located that when the pilot's seat is over the marking, the whole of the undercarriage will be within the landing area and all parts of the helicopter will be clear of any obstacles by a safe margin. Note: It should be noted that only correct positioning over the TD/PM Circle will ensure proper clearance with respect to physical obstacles and provision of ground effect and provision of adequate passenger access/egress.	CAP 437

Consulta Apenas

2025_08_06 ET Helicóptero



Consulta Apenas

2025_08_06 ET Helicóptero

Hazard **SCAV05 Aeronave em voo**

Top event **Desvio da trajetória de voo pretendida**

Diversidade das informações para o correto planejamento de voo				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Método e parâmetros de planejamento padronizados		SCAV05-001	Gestor responsável por empresa aérea	• 001OPR-C O processo da empresa para planejamento de voo está documentado e implantado? • 002OPR Existe um método corporativo, com parâmetros definidos, para o cálculo da quantidade mínima de combustível? • 003OPR São conhecidos os limites de movimento que condicionam as operações de voo no aeródromo offshore?
Plano de voo VFR ou IFR selecionado em conformidade com a regulamentação		SCAV05-002	Gestor responsável por empresa aérea	• 004OPR-C As práticas utilizadas impedem efetivamente a realização de voo VFR sob IMC?
Tamanho e peso de aeronave compatíveis com os aeródromos planejados		SCAV05-003	Gestor responsável por empresa aérea	• 005OPR As informações recebidas sobre os aeródromos de destino são repassadas eficazmente às tripulações? • 006OPR Os pilotos conhecem a máxima dimensão dos helicópteros que irão voar? • 007OPR-C Os pilotos consulltam as informações publicadas sobre as Unidades Marítimas com aeródromo offshore?
Recursos de tecnologia da informação Cálculos e procedimentos repetitivos de planejamento automatizados via hardware e/ou software Electronig Flight Bag Perguntas: Há procedimentos que condicionem a realização do voo à operacionalidade de recursos tecnológicos críticos? Na Manutenção os sistemas estão sempre acessíveis pelos mantenedores?		SCAV05-004	Gestor responsável por empresa aérea	• 008OPR Os recursos de tecnologia da informação são adequados e em quantidade suficiente? • 009OPR Existem critérios e procedimentos para lidar com a inoperância de recursos tecnológicos não críticos?
Dificuldade na interação com novos recursos tecnológicos	Tripulação qualificada para utilização dos recursos tecnológicos	SCAV05-005	Gestor responsável por empresa aérea	• 573EAR Os tripulantes conhecem o software utilizado para os cálculos de peso e balanceamento? • 010OPR A competência na utilização dos recursos de tecnologia da informação é avaliada regularmente, por modelo de aeronave?
Voo planejado com base em informações suficientes, corretas e atualizadas Particularidades de cada base consideradas SLO dos aeródromos offshore de destino Obstáculos próximos às superfícies de aproximação e partida de aeródromos terrestres		SCAV05-006	Gestor responsável por empresa aérea	• 011OPR Existem meios para validar as posições geográficas recebidas sobre os aeródromos offshore de destino? • 012OPR-C Os valores dos movimentos dos aeródromos em Unidades Marítimas recebidos são atualizados?
Necessidade de replanejamento do voo	Política do cliente restritiva de demandas de replanejamento	SCAV05-007	Gestor responsável por empresa aérea	• 013OPR As necessidades de replanejamento dos voos a pedido dos clientes são inferiores a 5% dos voos a serviço do cliente?
	Pedido de replanejamento originado exclusivamente pela Programação de Voos do cliente	SCAV05-008	Gestor responsável por empresa aérea	• 014OPR A política restritiva de demandas de replanejamento obriga que as demandas sejam geradas sempre por um mesmo setor do cliente?
	Pedido de replanejamento validado pela Coordenação de Voos da empresa aérea	SCAV05-009	Gestor responsável por empresa aérea	• 015OPR A empresa assegura que qualquer demanda de replanejamento seja validada pela Coordenação de Voos, antes de ser transmitida para a respectiva tripulação de voo?
	Competências de CRM em aeronave bipilotada Eventos reais discutidos periodicamente nos treinamentos de CRM	SCAV05-010	Gestor responsável por empresa aérea	• 016OPR-C Competências de CRM de todos os tripulantes são avaliadas regularmente?
	Tripulação ciente da política de pagamento dos retornos de voo pelo cliente	SCAV05-011	Gestor responsável por empresa aérea	• 017OPR Os pilotos assinaram declaração de ciência da política de pagamento de retornos de voo pela Petrobras?

Condições meteorológicas adversas			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Limites padronizados para condições meteorológicas	SCAV05-012	Gestor responsável por empresa aérea	• 018OPR Os pilotos conhecem os limites meteorológicos aplicáveis a todas as fases do voo?
Informações meteorológicas reportadas em formulário padronizado Planilha elaborada e distribuída pela SCA CONPROV e boletim meteorológico METAR, SPECI, Cartas Informações meteorológicas fornecidas em formato padronizado	SCAV05-013	Gestor responsável por empresa aérea	• 020OPR-C Os pilotos interpretam corretamente os boletins meteorológicos fornecidos por Unidades Marítimas? • 019OPR Os pilotos interpretam corretamente todos os valores e códigos referentes a informações meteorológicas? • 021OPR As informações meteorológicas são fornecidas às tripulações por meio de formulários e códigos padronizados?
Voos condicionados pela meteorologia nos aeródromos de partida, destino e alternativa CONPROV	SCAV05-014	Gestor responsável por empresa aérea	• 022OPR Existe uma política formal da empresa sobre operação em condições meteorológicas marginais em rota e nos aeródromos de partida, destino e alternativa?
Aeronaves certificadas para IFR	SCAV05-015	Gestor responsável por empresa aérea	• 023OPR-C As aeronaves alocadas ao contrato estão certificadas para operação IFR?
Tripulação habilitada para IFR	SCAV05-016	Gestor responsável por empresa aérea	• 024OPR Habilitação dos tripulantes para voos IFR é avaliada semestralmente?
Radar meteorológico	SCAV05-017	Gestor responsável por empresa aérea	• 025OPR-C A ausência ou inoperância do radar meteorológico impede a realização de qualquer voo?
Tripulação ciente de informações meteorológicas corretas e atualizadas Terminologia padronizada para as condições da pista ou do aeródromo Canais de comunicação guarnecidos Possibilidade de receber informaçoes meteorológicas enviadas por email via Skytrac	SCAV05-018	Gestor responsável por empresa aérea	• 026OPR-C Os pilotos têm acesso às informações meteorológicas necessárias sobre os aeródromos de partida, destino e alternativa, e da rota? • 027OPR Os pilotos e os coordenadorees de voo sabem operar os recursos de comunicação do acompanhamento de voos por satélite?
Biruta adequada e bem posicionada	SCAV05-019	Gestor responsável por empresa aérea	• 028OPR Os pilotos interpretam corretamente a indicação de intensidade do vento referente às listras da biruta? • 029OPR Os pilotos conseguem identificar quando o posicionamento de uma biruta não reflete com precisão o vento no local do toque?
Operação condicionada pela efetividade dos recursos SAR	SCAV05-020	Gestor responsável por empresa aérea	• 030OPR São conhecidas as condições meteorológicas que comprometem a efetividade dos recursos SAR? • 031OPR São restritas as operações sob condições meteorológicas que limitam a efetividade dos recursos SAR?
Tripulação ciente da política de pagamento dos retornos de voo pelo cliente	SCAV05-021	Gestor responsável por empresa aérea	• 017OPR Os pilotos assinaram declaração de ciência da política de pagamento de retornos de voo pela Petrobras?
Operação VFR alterada em voo para IFR com suficiente antecipação	SCAV05-022	Gestor responsável por empresa aérea	• 032OPR A alteração em voo de VFR para IFR ocorre com suficiente antecipação para impedir o voo VFR sob IMC?
Tripulação treinada em simulador de voo para condições meteorológicas ou ambientais adversas Frequência adequada? Syllabus? Avaliação do desempenho?	SCAV05-023	Gestor responsável por empresa aérea	• 033OPR Os pilotos são avaliados em simulador de voo (FFS) quanto à transição planejada de VFR para IFR? • 034OPR Os pilotos são avaliados em simulador de voo (FFS) para o cenário de perda inadvertida das referências visuais? • 035OPR Os pilotos são avaliados em simulador de voo (FFS) quanto à recuperação de atitudes anormais? • 036OPR Os pilotos são avaliados em simulador de voo (FFS) quanto a procedimentos de descida por instrumentos?
Condições ambientais adversas			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Limites padronizados de movimento Tripulação ciente dos limites de P-R-Heave rate ou Heave Tripulação ciente da diferença entre a indicação instantânea dos limites de P-R-H e a máxima dos últimos 20 min	SCAV05-024	Gestor responsável por empresa aérea	• 037OPR Os pilotos conhecem os limites de movimento aplicáveis para pouso em Unidade Marítima?
Limites de direção e intensidade do vento relativo para pousos e decolagens	SCAV05-025	Gestor responsável por empresa aérea	• 038OPR-C Os pilotos conhecem os limites de direção e intensidade do vento para pousos e decolagem do modelo de aeronave que operam?

Informações meteorológicas reportadas em formulário padronizado Planilha elaborada e distribuída pela SCA CONPROV e boletim meteorológico		SCAV05-026	Gestor responsável por empresa aérea	• 020OPR-C Os pilotos interpretam corretamente os boletins meteorológicos fornecidos por Unidades Marítimas?
Tripulação em voo ciente de informações de movimento e vento relativo corretas e atualizadas		SCAV05-027	Gestor responsável por empresa aérea	• 039OPR Os pilotos conhecem exatamente quais parâmetros condicionam a luz verde/vermelha do HMS?
Informações incorretas fornecidas às tripulações	Informações de movimento e vento coerentes com percepção da tripulação Toda discrepância percebida reportada por meio de relato voluntário	SCAV05-028	Gestor responsável por empresa aérea	• 040OPR Os pilotos solicitam imediatamente a confirmação das informações de movimento e vento relativo recebidas, quando estas não parecerem confiáveis?
	Tripulação ciente da política de pagamento dos retornos de voo pelo cliente	SCAV05-029	Gestor responsável por empresa aérea	• 017OPR Os pilotos assinaram declaração de ciência da política de pagamento de retornos de voo pela Petrobras?
Tripulação ciente das áreas de turbulência e pontos de descarga de gases do aeródromo offshore		SCAV05-030	Gestor responsável por empresa aérea	• 041OPR Os pilotos se informam, antes da decolagem sobre áreas de turbulência e descarga da gases nas Unidades Marítimas onde irão pousar?
Tripulação ciente da política de pagamento dos retornos de voo pelo cliente		SCAV05-031	Gestor responsável por empresa aérea	• 017OPR Os pilotos assinaram declaração de ciência da política de pagamento de retornos de voo pela Petrobras?
Tripulação treinada em simulador de voo para condições meteorológicas ou ambientais adversas Frequência adequada? Syllabus? Avaliação do desempenho?		SCAV05-032	Gestor responsável por empresa aérea	• 042OPR Os pilotos são avaliados em simulador de voo (FFS) quanto ao pouso em Unidade Marítima nos valores máximos dos limites de movimento para o respectivo modelo de aeronave? • 043OPR Os pilotos são avaliados em simulador de voo (FFS) quanto a pousos e decolagens realizados nos limites máximos de vento cruzado? • 044OPR Os pilotos são avaliados em simulador de voo (FFS) quanto a pousos e decolagens realizados com turbulência?
Condições inseguras no aeródromo de destino				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Prontidão do aeródromo confirmada 5 minutos antes do pouso		SCAV05-033	Gestor responsável por empresa aérea	• 045OPR Os pilotos confirmam a prontidão do aeródromo de destino 5 minutos antes do pouso?
Competências de CRM em aeronave bipilotada Eventos reais discutidos periodicamente nos treinamentos de CRM		SCAV05-034	Gestor responsável por empresa aérea	• 016OPR-C Competências de CRM de todos os tripulantes são avaliadas regularmente?
Indicador de localidade identificado		SCAV05-035	Gestor responsável por empresa aérea	• 046OPR-C Toda aproximação para em uma Unidade Marítima está condicionada pela identificação positiva da Unidade Marítima por meio da leitura do respectivo Indicador de Localidade, pintado no heliponto?
Tripulação ciente da política de pagamento dos retornos de voo pelo cliente		SCAV05-036	Gestor responsável por empresa aérea	• 017OPR Os pilotos assinaram declaração de ciência da política de pagamento de retornos de voo pela Petrobras?
Tripulação ciente da condição indicada pela status light		SCAV05-037	Gestor responsável por empresa aérea	• 047OPR-C Os pilotos respondem corretamente ao acendimento da status light em qualquer fase do voo?
Arremetida por iniciativa da tripulação ou em resposta a sinais visuais do ALPH		SCAV05-038	Gestor responsável por empresa aérea	• 048OPR-C Os pilotos estão cientes de que a sinalização de arremetida é de cumprimento obrigatório?
Biruta adequada e bem posicionada		SCAV05-039	Gestor responsável por empresa aérea	• 028OPR Os pilotos interpretam corretamente a indicação de intensidade do vento referente às listras da biruta? • 029OPR Os pilotos conseguem identificar quando o posicionamento de uma biruta não reflete com precisão o vento no local do toque?
Limitações de peso e do centro de gravidade da aeronave				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Despacho e tripulação cientes de mudanças no peso básico e no CG Por mudança de configuração, por aplicação de AD		SCAV05-040	Gestor responsável por empresa aérea	• 049EAR-C A empresa assegura que toda alteração de peso básico ou CG das aeronaves seja refletida nos métodos usados para determinar o peso e a posição do CG para a decolagem?

Dispositivos de amarração ou fixação de cargas e bagagens		SCAV05-041	Gestor responsável por empresa aérea	• 050EAR-C São utilizados dispositivos adequados para a amarração ou fixação das cargas transportadas na cabine? • 051EAR São utilizados dispositivos adequados para limitar os deslocamentos de bagagens e cargas transportadas em bagageiro?
Pesos (pax, bagagens, carga) distribuídos em conformidade com os limites do centro de gravidade		SCAV05-042	Gestor responsável por empresa aérea	• 052OPR-C São sempre utilizados os pesos reais dos passageiros e cargas? • 053OPR A distribuição dos pesos de passageiros e cargas é calculada por meio de processo automatizado? • 054OPR Toda alteração de passageiro, bagagem ou carga resulta no replanejamento do voo?
Embarque proibido de passageiros portando bagagem de mão		SCAV05-043	Gestor responsável por empresa aérea	• 055OPR O processo de despacho assegura que toda bagagem, despachada e de mão, seja transportada no bagageiro da aeronave?
Manifesto preciso de passageiros e carga		SCAV05-044	Gestor responsável por empresa aérea	• 056OPR-C Os pesos dos passageiros, bagagens e cargas são registrados com precisão no manifesto? • 057OPR-C As cargas são pesadas para o embarque, independentemente de registros anteriores com o valor do respectivo peso?
Imprecisão da pesagem de pax, bagagens ou cargas	Balança calibrada	SCAV05-045	Gestor responsável por empresa aérea	• 058OPR-C A empresa assegura que somente balanças calibradas sejam utilizadas para o despacho de passageiros, bagagens e cargas?
	Pesos registrados no manifesto coerentes com percepção das tripulações	SCAV05-046	Gestor responsável por empresa aérea	• 061OPR-C O Comandante recusa manifestos com inconsistências evidentes ou aparentes em relação a passageiros, bagagens e cargas?
Mudanças de peso posteriores ao preenchimento do manifesto	Bagagens segregadas ou lacradas desde a pesagem até o desembarque	SCAV05-047	Gestor responsável por empresa aérea	• 060OPR-C O processo de despacho impede o acesso do passageiro à sua bagagem entre a pesagem/inspeção e o desembarque?
Recursos de tecnologia da informação Cálculos e procedimentos repetitivos de planejamento automatizados via hardware e/ou software Electronig Flight Bag Perguntas: Há procedimentos que condicionem a realização do voo à operacionalidade de recursos tecnológicos críticos? Na Manutenção os sistemas estão sempre acessíveis pelos mantenedores?		SCAV05-048	Gestor responsável por empresa aérea	• 572EAR O software utilizado para os cálculos de peso e balanceamento é adequado?
Dificuldade na interação com novos recursos tecnológicos	Tripulação qualificada para utilização dos recursos tecnológicos	SCAV05-049	Gestor responsável por empresa aérea	• 573EAR Os tripulantes conhecem o software utilizado para os cálculos de peso e balanceamento? • 010OPR A competência na utilização dos recursos de tecnologia da informação é avaliada regularmente, por modelo de aeronave?
Manifesto aceito pelo Comandante da aeronave		SCAV05-050	Gestor responsável por empresa aérea	• 061OPR-C O Comandante recusa manifestos com inconsistências evidentes ou aparentes em relação a passageiros, bagagens e cargas?
Degradação de sistemas, componentes e outros suprimentos				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Redundância de equipamentos ou sistemas críticos		SCAV05-051	Gestor responsável por empresa aérea	• 062OPR-C Somente são operados helicópteros em conformidade com a Tabela de modelos de helicópteros aprovados pela Petrobras? • 063OPR-C Somente são operados modelos de avião aprovados pela Autoridade Técnica de Aviação da Petrobras
Registros de manutenção no Diário de Bordo verificados pela tripulação antes de cada voo		SCAV05-052	Gestor responsável por empresa aérea	• 064OPR-C A empresa incentiva os Comandantes a recusarem o recebimento de uma aeronave cujos registros no Diário de Bordo indicam riscos intoleráveis segundo seus critérios?
Aeronave aprovada na análise dos dados de HUMS do voo anterior		SCAV05-053	Gestor responsável por empresa aérea	• 065OPR-C A empresa assegura que nenhum voo de helicóptero seja iniciado sem que os dados do HUMS do voo anterior tenham sido analisados?

Aeronave inspecionada entre voos Barreira condicionada pelos manuais do fabricante	SCAV05-054	Gestor responsável por empresa aérea	• 066OPR-C A empresa assegura que nenhum voo seja iniciado sem que a aeronave tenha sido inspecionada?
Verificações e testes operacionais realizados pela tripulação	SCAV05-055	Gestor responsável por empresa aérea	• 067EAR-C As verificações e testes operacionais nos checklists utilizados pelas tripulações contemplam todos os itens no manual do fabricante? • 068EAR A empresa monitora o correto cumprimento das verificações e testes operacionais pelos tripulantes?
Parâmetros normais de operação monitorados em voo pela tripulação	SCAV05-056	Gestor responsável por empresa aérea	• 069OPR Os SOP estabelecem condições nas quais é obrigatória a verificação em voo de "instrumentos normais"?
Confiança da tripulação nas indicações dos sistemas de alarme Evitar "alarm overload"	SCAV05-057	Gestor responsável por empresa aérea	• 070OPR-C Falhas na indicação de sistema de alarme são eficazmente solucionadas, sem recorrência da mesma pane?
Tripulação treinada em simulador (FFS) para falhas múltiplas de sistemas ou componentes	SCAV05-058	Gestor responsável por empresa aérea	• 071OPR-C O desempenho das tripulações ao responderem a falhas em múltiplos sistemas é regularmente avaliado em simulador de voo (FFS)?
Defeitos aceitos em aeronave aeronavegável			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Restrições operacionais formalmente estabelecidas	SCAV05-059	Gestor responsável por empresa aérea	• 072OPR-C As restrições operacionais aplicáveis a defeitos aceitos em aeronave aeronavegável são formalmente estabelecidas?
Tripulação ciente das restrições operacionais MEL ou do Cliente	SCAV05-060	Gestor responsável por empresa aérea	• 073OPR Os tripulantes conhecem as restrições operacionais e contratuais aplicáveis a defeitos aceitos em aeronave aeronavegável?
Aeronave inspecionada entre voos Barreira condicionada pelos manuais do fabricante	SCAV05-061	Gestor responsável por empresa aérea	• 066OPR-C A empresa assegura que nenhum voo seja iniciado sem que a aeronave tenha sido inspecionada?
Registros de manutenção no Diário de Bordo verificados pela tripulação antes de cada voo	SCAV05-062	Gestor responsável por empresa aérea	• 074OPR-C As tripulações sempre registram no Diário de Bordo, após cada voo, as anormalidades obervadas na aeronave, ou a ausência destas?
Pessoas ou materiais soltos no interior da aeronave			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Aeronavegabilidade das aeronaves na base condicionada pela inexistência de ferramenta faltante	SCAV05-063	Gestor responsável por empresa aérea	• 594EAR-C A falta de qualquer ferramenta no inventário da empresa estabelece como prerequisito para a aeronavegabilidade das aeronaves naquela base uma investigação da localização da ferramenta, independentemente das ferramentas listadas nas O/S?
Pessoas e quaisquer materiais afixados à aeronave antes desta iniciar seu movimento Passageiros afixados com o cinto de segurança Bagagens com redes de carga ou contidas sem liberdade de movimento no bagageiro Cargas afixadas ao piso da cabine	SCAV05-064	Gestor responsável por empresa aérea	• 075OPR A cabine é inspecionada quanto a pessoas ou materiais soltos após o término do embarque? • 076OPR O movimento da aeronave só é iniciado depois que todos os passageiros estão com os cintos afivelados e outros materiais imobilizados?
Liberdade de movimentos dos comandos de voo checada antes da decolagem	SCAV05-065	Gestor responsável por empresa aérea	• 077OPR-C A liberdade de movimentos dos comandos de voo é checada, automática ou manualmente, antes da decolagem?
Partes da fuselagem projetadas para abertura ou fechamento intencional			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Fechamento de portas, capuchanas e carenagens inspecionado antes de cada decolagem	SCAV05-066	Gestor responsável por empresa aérea	• 078OPR O fechamento de portas, capuchanas e carenagens é verificado antes de cada decolagem?
Confiança da tripulação nas indicações dos sistemas de alarme Evitar "alarm overload"	SCAV05-067	Gestor responsável por empresa aérea	• 070OPR-C Falhas na indicação de sistema de alarme são eficazmente solucionadas, sem recorrência da mesma pane?
Fauna			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Para-brisas resistentes ao impacto de pássaro	SCAV05-068	Gestor responsável por empresa aérea	• 079OPR-C As aeronaves estão equipadas com parabrisas resistentes a colisão com pássaros?
Aeronave inspecionada para decolagem Inspeções: antes do primeiro voo, walkaround dos pilotos, entre voos	SCAV05-069	Gestor responsável por empresa aérea	• 080EAR Inspeções antes do primeiro voo do dia e entre voos possibilitam identificar a eventual presença de fauna no interior da aeronave?

Rota planejada de modo a minimizar o risco de fauna Requer o conhecimento dos diferentes níveis de risco de fauna Informações consolidadas da ficha CENIPA 15	SCAV05-070	Gestor responsável por empresa aérea	• 081OPR A empresa assegura o cumprimento da sua política de prevenção à colisão com pássaros?
Cumprimento dos procedimentos operacionais para o risco de colisão com pássaros Redução de velocidade Farol e radar ligados Utilização de óculos Cabrar aeronaves na iminência da colisão com pássaro	SCAV05-071	Gestor responsável por empresa aérea	• 082OPR São cumpridos os procedimentos operacionais adotados pela empresa para o risco de colisão com pássaros?
Tripulação ciente de avistamentos de fauna	SCAV05-072	Gestor responsável por empresa aérea	• 045OPR Os pilotos confirmam a prontidão do aeródromo de destino 5 minutos antes do pouso?
Capacete utilizado pelos pilotos	SCAV05-073	Gestor responsável por empresa aérea	• 083OPR A utilização de capacete pelos pilotos ocorre sempre que o risco de colisão com pássaros é relevante?
Proteção contra deslocamento das manetes do motor por colisão com pássaro	SCAV05-074	Gestor responsável por empresa aérea	• 084OPR As manetes dos motores contam com proteção adequada para evitar o seu deslocamento para trás no caso de colisão com pássaros?
Objetos soltos (F.O.D.)			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Passageiros cientes do risco Briefing de passageiros	SCAV05-075	Gestor responsável por empresa aérea	• 085OPR O briefing de passageiros aborda adequadamente a prevenção de FOD pelos passageiros? • 086OPR Os protetores auriculares descartáveis são descartados de forma a prevenir FOD?
Objetos soltos coletados ou imobilizados	SCAV05-076	Gestor responsável por empresa aérea	• 087EAR Inspeções regulares asseguram que objetos soltos em hangares, pátios e em proximidade e no interior da aeronave sejam coletados ou imobilizados?
Proibição nos pátios de peças de vestuário e acessórios que possam gerar FOD	SCAV05-077	Gestor responsável por empresa aérea	• 088OPR É proibido o trânsito de passageiros no pátio usando qualquer cobertura ou portanto objetos que possam gerar FOD? • 089OPR Somente são permitidos bonés ou capacetes com jugular em uso?
Embarque proibido de passageiros portando bagagem de mão	SCAV05-078	Gestor responsável por empresa aérea	• 363AER Os procedimentos formalmente estabelecidos para evitar o transporte de bagagem de mão são adequados e com responsabilidades definidas?
Bagagens e cargas inspecionadas Inspeção deve abranger: - Integridade das bagagens ou embalagens para evitar desprendimento de F.O.D. - Itens leves embalados com caixas de papelão grandes, mais afetadas pelo sopro dos rotores - Artigos perigosos - Itens proibidos pela segurança patrimonial - Dimensões máximas permitidas # rever perguntas 214AER-i e 215AER-i	SCAV05-079	Gestor responsável por empresa aérea	• 214AER Todas as cargas, inclusive em voos de comitiva, são objeto de inspeção, na partida/chegada do aeródromo terrestre e nas saídas das Unidades Marítimas? • 215AER Todas as cargas são objeto de inspeção executada por pessoal formalmente designado e qualificado, inclusive em voos de comitiva? • 402AER Todas as bagagens, inclusive em voos de comitiva, são objeto de inspeção, na partida/chegada do aeródromo terrestre e nas saídas das Unidades Marítimas? • 404AER Todas as bagagens são objeto de inspeção executada por pessoal formalmente designado e qualificado, inclusive em voos de comitiva?
Carga externa			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
SOP específico para operações com carga externa	SCAV05-080	Gestor responsável por empresa aérea	• 090OPR As operações com carga externa são realizadas em conformidade com SOP específico
Material preparado para transporte como carga externa	SCAV05-081	Gestor responsável por empresa aérea	• 091OPR A preparação do material para transporte como carga externa está sujeita à aprovação do Mestre de Carga? • 092OPR-C Cargas cuja forma e massa indica um potencial para movimentos de grande amplitude ao serem transportadas como carga externa são reprovadas?
Operação restrita a tripulantes e Mestres de Carga com qualificação específica	SCAV05-082	Gestor responsável por empresa aérea	• 093OPR Os Mestres de Carga são aprovados em exames específicos pertinetes a um programa de garantia de competências? • 094OPR A validade da qualificação dos mestres de carga é verificada antes da sua escalação em apoio a qualquer voo?

Competências de pilotagem com carga externa Inclui: - Reduzir a velocidade máxima com carga externa conforme as características aerodinâmicas da carga - Adequar trajetórias de pouso e decolagem à maior dimensão vertical com carga externa - Como prevenir, ou controlar movimentos pendulares da carga - Aplicação de critérios para a decisão de alijar a carga		SCAV05-083	Gestor responsável por empresa aérea	• 095OPR-C Os pilotos foram aprovados em exames de proficiência para carga externa realizados por examinador credenciado? • 096OPR A validade da habilitação dos pilotos para carga externa é verificada antes de qualquer escalação para voo?
Indicação do peso da carga no painel do helicóptero		SCAV05-084	Gestor responsável por empresa aérea	• 097OPR A aeronave está equipada para exibir continuamente no painel de instrumentos a indicação do peso da carga?
Recursos para visualização da carga pelo piloto voando		SCAV05-085	Gestor responsável por empresa aérea	• 098OPR A aeronave está equipada para possibilitar a adequada visualização da carga pelos pilotos?
Redes, estropos, cabos, anilhas e ganchos certificados para o fator de carga		SCAV05-086	Gestor responsável por empresa aérea	• 099OPR-C A empresa assegura que somente acessórios com fator de carga certificado compatível com os pesos das cargas externas sejam utilizados?
Aumento do fator de carga em razão das acelerações em voo	Fator de segurança compatível com carga helitransportada	SCAV05-087	Gestor responsável por empresa aérea	• 100OPR-C O fator de segurança dos acessórios para transporte de cargas externas em helicóptero é suficiente?
Degradação do material	Programa de manutenção dos acessórios para transporte de carga externa	SCAV05-088	Gestor responsável por empresa aérea	• 101OPR Os acessórios utilizados no transporte de carga externa estão sujeitos a um programa de manutenção eficaz? • 102OPR Os acessórios utilizados no transporte de carga externa são acondicionados conforme o manual do fabricante?
Planejamento das rotas com carga externa Rotas com carga externa planejadas sem sobrevoo de áreas populadas ou de risco		SCAV05-089	Gestor responsável por empresa aérea	• 103OPR-C As rotas planejadas com carga externa minimizam o sobrevoo de áreas populadas ou de risco? • 104OPR As rotas planejadas com carga externa possibilitam minimizar a quantidade de mudanças de rumo e de velocidade?
Dispositivos de alijamento de carga externa		SCAV05-090	Gestor responsável por empresa aérea	• 105OPR-C A aeronave está equipada com dispositivo elétrico e manual s para o alijamento comandado da carga externa?
Outras aeronaves em voo				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Voos condicionados pela disponibilidade do ACAS		SCAV05-091	Gestor responsável por empresa aérea	• 106OPR-C A inoperância do TAWS / ACAS impede a aprovação da aeronave para retorno ao serviço, independentemente da MEL?
Excesso de alarmes falsos em condições normais	TCAS acionado imediatamente antes da decolagem	SCAV05-092	Gestor responsável por empresa aérea	• 107OPR A empresa assegura que os TAWS nas suas aeronaves somente sejam acionados imediatamente antes das decolagens, de modo a minimizar alarmes falsos em outras aeronaves em voo?
Instruções dos órgãos ATS cumpridas		SCAV05-093	Gestor responsável por empresa aérea	• 108OPR As instruções dos órgãos ATS são cumpridas com a presteza necessária para preservar a separação de outras aeronaves? • 109OPR Os pilotos solicitam ao órgão ATS que repita instruções que, por qualquer motivo, não foram integralmente ouvidas ou compreendidas?
Espaço aéreo G	Consciência situacional da tripulação Informações recebidas do órgão ATS; e A partir do monitoramento das fonias e do conhecimento da posição relativa entre UM	SCAV05-094	Gestor responsável por empresa aérea	• 110OPR O voo em espaço aéreo G é abordado em SOP que abordam a criticidade da obrigação de "ver e evitar"?
	Competências de CRM em aeronave bipilotada Eventos reais discutidos periodicamente nos treinamentos de CRM	SCAV05-095	Gestor responsável por empresa aérea	• 111OPR-C A divisão das tarefas entre os pilotos assegura que nunca a atenção de ambos os pilotos esteja voltada para o interior do cockpit, mesmo que momentaneamente?

Consciência situacional da tripulação Informações recebidas do órgão ATS; e A partir do monitoramento das fonias e do conhecimento da posição relativa entre UM	SCAV05-096	Gestor responsável por empresa aérea	• 112OPR-C A divisão das tarefas entre os pilotos possibilita que, sob VMC, independentemente do voo VFR ou IFR, um dos pilotos mantenha sua atenção olhando para fora do cockpit?
Prontidão do aeródromo confirmada 5 minutos antes do pouso	SCAV05-097	Gestor responsável por empresa aérea	• 113OPR Em aeródromos sem serviço ATS, os pilotos solicitam informações sobre tráfegos conhecidos?
Obstáculos			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Voos condicionados pela disponibilidade do TAWS	SCAV05-098	Gestor responsável por empresa aérea	• 114OPR-C A inoperância do TAWS impede a aprovação da aeronave para retorno ao serviço, independentemente da MEL?
Instruções dos órgãos ATS cumpridas	SCAV05-099	Gestor responsável por empresa aérea	• 109OPR Os pilotos solicitam ao órgão ATS que repita instruções que, por qualquer motivo, não foram integralmente ouvidas ou compreendidas? • 115OPR As instruções dos órgãos ATS são cumpridas com a presteza necessária para preservar a separação de obstáculos?
Utilização obrigatória da trajetória para pouso mais segura, considerando o vento e o SLO, para pousar em helideques	SCAV05-100	Gestor responsável por empresa aérea	• 116OPR-C Os SOP obrigam que a trajetória para pouso em helipontos seja feita com o helicóptero inteiramente contido no Setor Livre de Obstáculos? • 117OPR-C Quando os limites de vento cruzado não posssibilitam uma trajetória para pouso inteiramente pelo SLO, os SOP obrigam o retorno do voo sem pouso no heliponto?
Tripulação ciente de obstáculos próximos às superfícies de aproximação e partida de aeródromos terrestres	SCAV05-101	Gestor responsável por empresa aérea	• 118OPR Os pilotos realizam sobrevoo de reconhecimento antes do pouso em clareiras e identificam os obstáculos que podem afetar a decolagem subsequente? • 119OPR Os pilotos buscam identficar obstáculos relevantes nas cartas VAC da área de operações? • 120OPR Os pilotos buscam identficar obstáculos relevantes na carta do aeródromo no AIP-Brasil e NOTAM?
Prontidão do aeródromo confirmada 5 minutos antes do pouso	SCAV05-102	Gestor responsável por empresa aérea	• 122OPR Diante de suspeita de movimentação do guindaste próximo ao heliponto, os pilotos confirmam a desenergização e imobilização segura com o Radioperador? • 123OPR Quando o destino são UM acopladas, os pilotos confirmam a prontidão com o Radioperador daquela em cujo heliponto está programado o pouso?
Agentes contaminantes do combustível			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Sistema de abastecimento de combustível certificado	SCAV05-103	Gestor responsável por empresa aérea	• 124EAR-C Os procedimentos para abastecimento de combustível são eficazes para impedir que o combustível seja fornecido por meio de sistema não certificado?
Suprimento de combustível testado Caminhão, sistema fixo, tambor	SCAV05-104	Gestor responsável por empresa aérea	• 125EAR-C Os procedimentos para abastecimento de combustível são eficazes para impedir o abastecimento com combustível não aprovado em teste com hidrokit?
Capacidade de reabastecimento por pressão	SCAV05-105	Gestor responsável por empresa aérea	• 126EAR As aeronaves estão equipadas para reabastecimento por pressão?

Critérios e procedimentos para reabastecimento sob chuva	SCAV05-106	Gestor responsável por empresa aérea	• 127EAR Os procedimentos para abastecimento de combustível abordam as precauções necessárias e os equipamentos ou acessórios exigidos para reabastecimento sob chuva leve ou moderada • 128EAR-C Os procedimentos para abastecimento de combustível impedem que qualquer aeronave seja abastecida sob atividade elétrica atmosférica, independentemente da ocorrência de chuva?
Artigos perigosos			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Passageiros cientes do risco Briefing de passageiros	SCAV05-107	Gestor responsável por empresa aérea	• 398AER As verificações e inspeções efetuadas ocorrem em conformidade com procedimentos formalmente estabelecidos e garantem que nenhum passageiro embarque na aeronave com artigos perigosos? • 403AER Todas os passageiros, inclusive em voos de comitiva, são objeto de inspeção, na partida/chegada do aeródromo terrestre e nas saídas das Unidades Marítimas? • 405AER Todos os passageiros são objeto de inspeção executada por pessoal formalmente designado e qualificado, inclusive em voos de comitiva?
Bagagens e cargas inspecionadas	SCAV05-108	Gestor responsável por empresa aérea	• 129OPR-C Os canais de inspeção são adequados? • 130OPR-C Bagagens e cargas são inspecionadas por pessoal qualificado conforme o RBAC 175 • 131OPR-C É proibido o embarque de artigos perigosos não conformes quanto à embalagem e etiquetagem (número ONU, IATA DGR)?
Modelo e configuração de aeronave adequados para transporte de artigos perigosos Sistema de extinção de incêndio no bagageiro	SCAV05-109	Gestor responsável por empresa aérea	• 132OPR O bagageiro possui sistema de detecção e extinção de incêndio? • 133OPR A aeronave tem configuração cargueira aprovada? • 134OPR O bagageiro possui estanqueidade em relação a fumaça ou vapores gerados em seu interior
Bagagens segregadas ou lacradas desde a pesagem até o desembarque	SCAV05-110	Gestor responsável por empresa aérea	• 060OPR-C O processo de despacho impede o acesso do passageiro à sua bagagem entre a pesagem/inspeção e o desembarque?
NOTOC aceita pelo Comandante da aeronave	SCAV05-111	Gestor responsável por empresa aérea	• 135OPR-C O prosseguimento do voo com artigos perigosos a bordo está condiconado pela aceitação da NOTOC pelo Comandante?
Impedimento de embarque de bagagem ou carga diante de qualquer desconfiança da tripulação	SCAV05-112	Gestor responsável por empresa aérea	• 263AER Os comportamentos de risco ao transporte aéreo passíveis de indiciamento criminal são adequadamente divulgados? • 136OPR-C Diante de qualquer dúvida ou desconfiança quanto à segurança no transporte aéreo de um artigo perigoso, o transporte é recusado pela tripulação?
Passageiros			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**

Passageiros cientes do possível enquadramento criminal de condutas de risco para o transporte aéreo	SCAV05-113	Gestor responsável por empresa aérea	• 263AER Os comportamentos de risco ao transporte aéreo passíveis de indiciamento criminal são adequadamente divulgados?
Passageiros acompanhados ao transitarem na área operacional do aeródromo	SCAV05-114	Gestor responsável por empresa aérea	• 364AEO Os procedimentos formalmente estabelecidos para evitar o trânsito desacompanhado de passageiros na área operacional do aeródromo são adequados e com responsabilidades definidas?
Impedimento do embarque de passageiro diante de desconfiança da tripulação ou equipe do aeródromo quanto à aptidão psicofisiológica	SCAV05-115	Gestor responsável por empresa aérea	• 168AER É conhecida a liberdade do Comandante da Aeronave para recusar o embarque de cargas e/ou passageiros em função dos limites de peso, centro de gravidade da aeronave ou falta de aptidão psicofisiológia (passageiro)? • 263AER Os comportamentos de risco ao transporte aéreo passíveis de indiciamento criminal são adequadamente divulgados? • 406AER Existe programa que permita identificar preventivamente o uso de álcool e substâncias psicoativas pelos passageiros antes dos embarques nas aeronaves? • 137OPR Tripulantes e pessoal de apoio de solo estão capacitados a identificar preventivamente passageiros inconvenientes ou indisciplinados?
Passageiro surtado contido fisicamente em voo	SCAV05-116	Gestor responsável por empresa aérea	• 138OPR Os tripulantes de cabine (quando houver) estão capacitados e dispõem dos recursos necessários para imobilizar um passageiro surtado em voo?
Restrições físicas de acessibilidade do passageiro ao cockpit Há precedente conhecido de passageiros interpretando erradamente o que veem ocorrer no cockpit, podendo intruduzir riscos na operação (há registro de tripulantes agredidos por passageiro estressado ou surtando) #Incluir pergunta sobre cortina, quando não houver restrição física	SCAV05-117	Gestor responsável por empresa aérea	• 139OPR As características físicas da aeronavet limitam o acesso de passageiros ao cockpit?
Interferência Ilícita			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Conformidade da aeronave com procedimentos regulamentares contra interferência ilícita RBAC 108 PSOA Competência AVSEC	SCAV05-118	Gestor responsável por empresa aérea	• 140EAR As aeronaves são trancadas para pernoite, independentemente das restrições de acesso à área operacional do aeródromo? • 141EAR As restrições para acesso à área operacional do aeródromo são eficazes? • 141.01EAR Existe rastreabilidade em vídeo do acesso da qualquer pessoa às instalações da empresa?
Bagagens segregadas ou lacradas desde a pesagem até o desembarque	SCAV05-119	Gestor responsável por empresa aérea	• 060OPR-C O processo de despacho impede o acesso do passageiro à sua bagagem entre a pesagem/inspeção e o desembarque?
Passageiros cientes do possível enquadramento criminal de condutas de risco para o transporte aéreo	SCAV05-120	Gestor responsável por empresa aérea	• 263AER Os comportamentos de risco ao transporte aéreo passíveis de indiciamento criminal são adequadamente divulgados?
Restrições físicas de acessibilidade do passageiro ao cockpit Há precedente conhecido de passageiros interpretando erradamente o que veem ocorrer no cockpit, podendo intruduzir riscos na operação (há registro de tripulantes agredidos por passageiro estressado ou surtando) #Incluir pergunta sobre cortina, quando não houver restrição física	SCAV05-121	Gestor responsável por empresa aérea	• 139OPR As características físicas da aeronavet limitam o acesso de passageiros ao cockpit?
Voos acompanhados por sistema automático via satélite	SCAV05-189	Gestor responsável por empresa aérea	• 185OPR-C A empresa acompanha os voos por meio de sistema que registra via satélite a posição das aeronaves em intervalos de até 3 minutos?
Limitações da quantidade de combustível a ser abastecida			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**

Quantidade de combustível informada após o abastecimento		SCAV05-122	Gestor responsável por empresa aérea	• 142OPR A empresa assegura que a quantidade de combustível abastecido seja informada ao Comandante e à Coordenação após o abastecimento?
Quantidade de combustível verificada pela tripulação Pré-partida Antes da decolagem Nivelado Balanceamento de combustível		SCAV05-123	Gestor responsável por empresa aérea	• 143OPR-C Os SOP pré-partida incluem a verificação da quantidade de combustível na aeronave em relação à planejada para o respectivo voo?
Criticidade das competências exigidas para as operações de voo				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Competências de gestão de operações		SCAV05-124	Gestor responsável por empresa aérea	• 144OPR A empresa assegura que o cargo de Gestor de Operações seja ocupado por profissional sujeito a um programa específico de garantia de competências?
Histórico profissional de candidatos a piloto validado		SCAV05-125	Gestor responsável por empresa aérea	• 145.01OPR-C Candidatos a pilotos estão sujeitos a diligenciamento prévio do seu histórico profissional, antes da admissão para efetuar qualquer voo em aeronave da empresa?
Competências de pilotagem Asseguradas por meio de programas de treinamento, habilitações, LOSA, Simulador, Evidence-based Training Frequência é suficiente? Avaliação de eficácia? Exemplos de competências: Operar dentro das limitações previstas Executar satisfatoriamente procedimentos de emergência Efetuar aproximação estabilizada Identificar UM pelo IP4D Familiaridade com os requisitos contratuais de desempenho da aeronave		SCAV05-126	Gestor responsável por empresa aérea	• 145OPR-C A empresa assegura que os pilotos atendam aos requisitos de experiência de voo e qualificações requeridos pela versão mais recente das orientações da IOGP (Report 690)?
Diversidade dos modelos de aeronave	Tripulação escalada para não mais que dois modelos de aeronave em uma mesma quinzena	SCAV05-127	Gestor responsável por empresa aérea	• 146OPR A empresa assegura que nenhum tripulante seja escalado para voos em mais de dois modelos de aeronave em uma mesma quinzena?
Registros de horas de voo de piloto fraudados	Histórico profissional de candidatos a piloto validado	SCAV05-128	Gestor responsável por empresa aérea	• 145.01OPR-C Candidatos a pilotos estão sujeitos a diligenciamento prévio do seu histórico profissional, antes da admissão para efetuar qualquer voo em aeronave da empresa?
	Desempenho operacional monitorado em voo LOSA, voos de cheque	SCAV05-129	Gestor responsável por empresa aérea	• 149OPR Os registros de voos de instrução/exames de voo possibilitam identificar pilotos cujas horas de voo declaradas são incompatíveis com o desempenho esperado?
	Desempenho operacional examinado em simulador de voo (FFS)	SCAV05-130	Gestor responsável por empresa aérea	• 150OPR Os exames em simulador possibilitam identificar pilotos cujas horas de voo declaradas são incompatíveis com o desempenho esperado?
Quantidade mínima de pousos offshore não é um requisito de experiência de voo	Aprovação para a linha de voo condicionada pela realização de uma quantidade definida de pousos offshore satisfatórios	SCAV05-131	Gestor responsável por empresa aérea	• 151OPR-C A empresa assegura que nenhum piloto seja liberado para a linha de voo sem que o seu desempenho na realização de uma quantidade definida de pousos offshore tenha aprovado por instrutor ou examinador credenciado?
Restrições à utilização de todas as informações disponíveis para garantir competências das tripulações	Compartilhamento voluntário das informações individuais e experiências incentivados	SCAV05-132	Gestor responsável por empresa aérea	• 152OPR A gestão do programa de FDM da empresa assegura um clima organziacional onde os pilotos compartilham voluntariamente experiências de voo que jamais seriam conhecidas sem a abertura do voo pelo Gatekeeper?
Impossibilidade de treinar na aeronave para todas as condições meteorológicas ou ambientais adversas	Tripulação treinada em simulador de voo para condições meteorológicas ou ambientais adversas Frequência adequada? Syllabus? Avaliação do desempenho?	SCAV05-133	Gestor responsável por empresa aérea	• 153OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui condições meteorológicas e ambientais adversas?
Impossibilidade de treinar na aeronave todas as emergências em aeronaves em voo	Tripulação treinada em simulador (FFS) para emergências em voo	SCAV05-134	Gestor responsável por empresa aérea	• 154OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui , no mínimo, todas as emergências na versão mais recente do checklist do fabricante para o respectivo modelo de aeronave?

Competências de CRM em aeronave bipilotada Eventos reais discutidos periodicamente nos treinamentos de CRM		SCAV05-135	Gestor responsável por empresa aérea	• 016OPR-C Competências de CRM de todos os tripulantes são avaliadas regularmente?
Impossibilidade de treinar na aeronave cenários extremos com alta criticidade do CRM	Tripulação treinada em simulador (FFS) para falhas múltiplas de sistemas ou componentes	SCAV05-136	Gestor responsável por empresa aérea	• 155OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui cenários que exigem intensamente as competências de CRM de cada tripulante?
Competências de idioma		SCAV05-137	Gestor responsável por empresa aérea	• 156OPR-C A empresa assegura que somente documentos e materiais de treinamento compatíveis com as competências de idioma de cada tripulante sejam utilizados?
Desempenho operacional monitorado em voo LOSA, voos de cheque		SCAV05-138	Gestor responsável por empresa aérea	• 147OPR O programa de LOSA da empresa é eficaz? • 148OPR O programa de LOSA possibilita identificar pilotos cujos registros de horas de voo sejam incompatíveis com o desempenho observado em voo?
Aprendizado organizacional Lições aprendidas são incorporadas às políticas, procedimentos e requisitos da empresa?		SCAV05-139	Gestor responsável por empresa aérea	• 157OPR A empresa assegura que as lições aprendidas a partir da análise da totalidade da massa de dados referentes às operações de voo sejam incorporadas aos SOP? • 158OPR A empresa assegura que todas as informações resultantes do aprendizado organizacional sejam divulgadas com rastreabilidade aos pilotos? • 159OPR O programa de treinamento de pilotos é atualizado de modo a incorporar o aprendizado organizacional?
Falibilidade humana				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Aptidão física e psicológica asseguradas		SCAV05-140	Gestor responsável por empresa aérea	• 406AER Existe programa que permita identificar preventivamente o uso de álcool e substâncias psicoativas pelos passageiros antes dos embarques nas aeronaves? • 284AER Existem programas que permitam identificar preventivamente o uso e embarque de álcool e substâncias psicoativas dos colaboradores que exercem Atividade de Risco à Segurança Operacional (ARSO)? • 160OPR-C O controle da certificação médica dos tripulantes é eficaz?
Pressão comercial	Decisões com impacto comercial respaldadas por políticas corporativas	SCAV05-141	Gestor responsável por empresa aérea	• 017OPR Os pilotos assinaram declaração de ciência da política de pagamento de retornos de voo pela Petrobras?
Fatores debilitantes	Aspectos psicológicos e fisiológicos considerados no processo seletivo de tripulantes Desorientação espacial, problemas cognitivos, coordenação psicomotora	SCAV05-142	Gestor responsável por empresa aérea	• 161OPR O processo de seleção de tripulantes considera aspectos psicológicos e fisiológicos adicionais aos que são abordados na certificação médica?
	Recursos humanos em quantidade suficiente	SCAV05-143	Gestor responsável por empresa aérea	• 162OPR O dimensionamento da quantidade de tripulantes de voo para cada contrato é compatível com o Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga? • 163OPR-C A quantidade de tripulantes de voo atende à totalidade da demanda contratual sem exceder as jornadas regulamentares para aeronavegantes?
	Instalações e locais de repouso ergonomicamente adequadas	SCAV05-144	Gestor responsável por empresa aérea	• 164OPR-C A sala dos pilotos acomoda confortavelmente todos os pilotos na base, nos intervalos ao longo de uma jornada de atividade aérea? • 165OPR Os locais de repouso são ergonomicamente adequados e atendem aos requisitos regulamentares para o repouso de aeronavegantes?
	Indivíduos cientes dos fatores potencialmente debilitantes Fadiga	SCAV05-145	Gestor responsável por empresa aérea	• 166OPR O programa de treinamento de tripulantes aborda todos os fatores potencialmente debilitantes para a atividade aérea?

	Exposição individual a fatores debilitantes voluntariamente reportada Condicionada pelo Clima Organizacional	SCAV05-146	Gestor responsável por empresa aérea	• 167EAR-C A empresa assegura incentivos adequados para que condições médicas ou debilitantes sejam voluntariamente reportadas?
	Consumo substâncias psicoativas regularmente monitorado	SCAV05-147	Gestor responsável por empresa aérea	• 168OPR Todos os tripulantes de voo estão sujeitos a exames periódicos com ampla janela de detecção do consumo de substências psicoativas? • 169OPR-C O programa da empresa para a prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil é eficaz?
Exposições assimétricas a fatores debilitantes	Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga	SCAV05-148	Gestor responsável por empresa aérea	• 170EAR-C O programa de gerenciamento de fadiga é eficaz e abrange todas as bases de operação da empresa? • 171OPR Há evidências de efeitos do Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga nas escalações de tripulantes para voos?
Proteções físicas (guardas) contra acionamento involuntário de sistema da aeronave		SCAV05-149	Gestor responsável por empresa aérea	• 172OPR Todas as proteções físicas contra acionamento inadvertido de sistemas ou componentes críticos, ofertadas pelos respectivos fabricantes das aeronaves, estão instaladas? • 172.1OPR Os procedimentos estabelecidos proíbem o manuseio de guardas do acionamento de sistemas ou equipamentos, exceto quando especificamente necessários para a condução segura do voo?
Competências de CRM em aeronave bipilotada Eventos reais discutidos periodicamente nos treinamentos de CRM		SCAV05-150	Gestor responsável por empresa aérea	• 016OPR-C Competências de CRM de todos os tripulantes são avaliadas regularmente? • 155OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui cenários que exigem intensamente as competências de CRM de cada tripulante?
Vídeo e áudio das operações analisados		SCAV05-151	Gestor responsável por empresa aérea	• 173OPR Registros em áudio e vídeo das operações aéreas são analisados proativamente visando ao aprendizado organizacional?
Recursos de tecnologia da informação Cálculos e procedimentos repetitivos de planejamento automatizados via hardware e/ou software Electronig Flight Bag Perguntas: Há procedimentos que condicionem a realização do voo à operacionalidade de recursos tecnológicos críticos? Na Manutenção os sistemas estão sempre acessíveis pelos mantenedores?		SCAV05-152	Gestor responsável por empresa aérea	• 008OPR Os recursos de tecnologia da informação são adequados e em quantidade suficiente? • 010OPR A competência na utilização dos recursos de tecnologia da informação é avaliada regularmente, por modelo de aeronave? • 163AER Existe adequado suporte de tecnologia da informação para o preenchimento automatizado dos manifestos? • 174OPR Os recursos de tecnologia da informação disponíveis exploram plenamente as oportunidades para evitar planejamento, cálculos e escrituração manuais pelos tripulantes de voo?
Clima organizacional propício para condutas seguras Relatos de anormalidades incentivados		SCAV05-153	Gestor responsável por empresa aérea	• 175OPR Os tripulantes de voo têm plena ciência dos critérios utilizados pela organização para avaliar suas condutas?

Expectativa de abordagem punitiva para o erro humano	Erro humano abordado como uma premissa para o projeto de sistemas, processos e procedimentos Pinos de coincidência Códigos de cores (p.ex. cores das fitas que identificam as pás) Planejamento dos serviços de modo a prevenir a execução simultânea de serviços em componentes redundantes de sistemas críticos (p.ex.) dois motores, dois sistemas hidráulicos, controles de voo Compenentes funcionalmente não intercambiáveis não podem ser fisicamente intercambiáveis Autor de instruções de Engenharia não pode também o revisor ou aprovador	SCAV05-154	Gestor responsável por empresa aérea	• 274AER O processo seletivo é adequado para as competências críticas a serem asseguradas? • 176OPR Os documentos que governam o trabalho são redigidos tendo o erro como uma premissa e explorando plenamente as vantagens de uma operação bipilotada?
	Política de Cultura Justa	SCAV05-155	Gestor responsável por empresa aérea	• 177OPR Os critérios utilizados pela empresa para avaliar condutas de tripulantes estão consolidados em uma política? • 178OPR Os critérios utilizados pela empresa para avaliar condutas de tripulantes são compatíveis com a política de tratamento de contuta da Petrobras?
Expectativa de abordagem não punitiva para desvios intencionais dos procedimentos	Desvios intencionais dos procedimentos não são tolerados	SCAV05-156	Gestor responsável por empresa aérea	• 179EAR As escolhas comportamentais de não cumprir determinado procedimento são objeto de tratamento de conduta, independentemente da significância das consequências?
	Política de Cultura Justa	SCAV05-157	Gestor responsável por empresa aérea	• 177OPR Os critérios utilizados pela empresa para avaliar condutas de tripulantes estão consolidados em uma política? • 178OPR Os critérios utilizados pela empresa para avaliar condutas de tripulantes são compatíveis com a política de tratamento de contuta da Petrobras?
Aprendizado organizacional Lições aprendidas são incorporadas às políticas, procedimentos e requisitos da empresa?		SCAV05-158	Gestor responsável por empresa aérea	• 157OPR A empresa assegura que as lições aprendidas a partir da análise da totalidade da massa de dados referentes às operações de voo sejam incorporadas aos SOP? • 158OPR A empresa assegura que todas as informações resultantes do aprendizado organizacional sejam divulgadas com rastreabilidade aos pilotos? • 159OPR O programa de treinamento de pilotos é atualizado de modo a incorporar o aprendizado organizacional?
Colisão entre aeronaves em voo				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Provisão de serviços de tráfego aéreo		SCAV05-159	Gestor responsável por empresa aérea	• 180OPR As operações de voo ocorrem predominantemente em espaço aéreo com o serviço de controle de tráfego aéreo? • 181OPR As operações de voo ocorrem predominantemente em espaço aéreo com o serviço de informação de voo? • 182OPR As aeronaves estão equipadas para operar em espaço aéreo com vigilância radar?
Posição transmitida por ADS-B		SCAV05-160	Gestor responsável por empresa aérea	• 183OPR As operações de voo ocorrem predominantemente em espaço aéreo com vigilância ADSB? • 184OPR As aeronaves estão equipadas para operar em espaço aéreo com vigilância ADS-B?

Voos acompanhados por sistema automático via satélite		SCAV05-161	Gestor responsável por empresa aérea	• 185OPR-C A empresa acompanha os voos por meio de sistema que registra via satélite a posição das aeronaves em intervalos de até 3 minutos?
Consciência situacional da tripulação Informações atualizadas recebidas Scan periódico dos instrumentos ("instrumentos normais") Correção da navegação ADSB		SCAV05-162	Gestor responsável por empresa aérea	• 186OPR A empresa assegura que as tripulações mantenham a adequada consciência situacional de outras aeronaves em voo?
Coordenação de tráfego via rádio com outras aeronaves		SCAV05-163	Gestor responsável por empresa aérea	• 187OPR As situações em que os pilotos devem fazer chamadas para coordenação de tráfego com outras aeronaves estão formalmente estabelecidas?
Alarme de proximidade com suficiente antecipação TAWS /ACAS ou EGPWS, conforme o caso		SCAV05-164	Gestor responsável por empresa aérea	• 188OPR-C Os alarmes de proximidade de outras aeronaves em voo têm antecipação suficiente para evitar conflitos de tráfego? • 189OPR O sistema de alarme de proximidade com outras aeronaves indica a manobra a ser efetuada para prevenir o conflito de tráfego aéreo?
Excesso de alarmes falsos em condições normais	Consciência situacional da tripulação Informações atualizadas recebidas Scan periódico dos instrumentos ("instrumentos normais") Correção da navegação	SCAV05-165	Gestor responsável por empresa aérea	• 186OPR A empresa assegura que as tripulações mantenham a adequada consciência situacional de outras aeronaves em voo?
Competências de CRM em aeronave bipilotada Eventos reais discutidos periodicamente nos treinamentos de CRM		SCAV05-166	Gestor responsável por empresa aérea	• 016OPR-C Competências de CRM de todos os tripulantes são avaliadas regularmente? • 111OPR-C A divisão das tarefas entre os pilotos assegura que nunca a atenção de ambos os pilotos esteja voltada para o interior do cockpit, mesmo que momentaneamente? • 155OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui cenários que exigem intensamente as competências de CRM de cada tripulante?
Competências de pilotagem em emergência		SCAV05-167	Gestor responsável por empresa aérea	• 190OPR-C A empresa assegura que somente sejam escalados para voo pilotos com desempenho em procedimentos de emergência avaliado como satisfatório em exame de voo
Impossibilidade de treinar na aeronave todas as emergências em aeronaves em voo	Tripulação treinada em simulador (FFS) para emergências em voo	SCAV05-168	Gestor responsável por empresa aérea	• 154OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui , no mínimo, todas as emergências na versão mais recente do checklist do fabricante para o respectivo modelo de aeronave? • 155OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui cenários que exigem intensamente as competências de CRM de cada tripulante? • 153OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui condições meteorológicas e ambientais adversas?
Posição transmitida por dispositivos para localização em emergência		SCAV05-169	Gestor responsável por empresa aérea	• 191OPR-C A aeronave está equipada com transmissores para localização em emergência? • 192OPR-C Os botes-salva vidas estão equipados com balizas transmissoras para localização em emergência? • 193OPR-C Os tripulantes portam transmissores portáteis para localização em emergência? • 194OPR Os passageiros portam transmissores portáteis para localização em emergência?
Resposta rápida e planejada à emergência aeronáutica		SCAV05-170	Gestor responsável por empresa aérea	• 195OPR-C O plano de resposta à emergência com aeronave da empresa é adequado? • 196OPR-C Os recursos alocados ao plano de resposta a emergência com aeronave da empresa são adequados e suficientes?

Diversidade dos cenários de emergência aeronáutica	Resposta a emergência aeronáutica praticada regularmente em treinamentos ou simulados	SCAV05-171	Gestor responsável por empresa aérea	• 197OPR Os cenários de emergência são praticados em exercícios simulados com a frequência adequada? • 198OPR As constatações por ocasião dos exercícios simulados são eficazmente incorporadas ao aprendizado organizacional?
Colisão em voo de aeronave contra obstáculo ou local de pouso				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Provisão de serviços de tráfego aéreo		SCAV05-172	Gestor responsável por empresa aérea	• 036AET É prestado o serviço de controle de aeródromo (TWR)? • 070AET O serviço de controle de aeródromo inclui o controle de solo?
Consciência situacional da tripulação Informações atualizadas recebidas Scan periódico dos instrumentos ("instrumentos normais") Correção da navegação		SCAV05-173	Gestor responsável por empresa aérea	• 112OPR-C A divisão das tarefas entre os pilotos possibilita que, sob VMC, independentemente do voo VFR ou IFR, um dos pilotos mantenha sua atenção olhando para fora do cockpit?
Competências de CRM em aeronave bipilotada Eventos reais discutidos periodicamente nos treinamentos de CRM		SCAV05-174	Gestor responsável por empresa aérea	• 016OPR-C Competências de CRM de todos os tripulantes são avaliadas regularmente? • 155OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui cenários que exigem intensamente as competências de CRM de cada tripulante?
Tripulação ciente da política de pagamento dos retornos de voo pelo cliente		SCAV05-175	Gestor responsável por empresa aérea	• 017OPR Os pilotos assinaram declaração de ciência da política de pagamento de retornos de voo pela Petrobras?
Aproximação para pouso proibida pelo setor de obstáculos do heliponto		SCAV05-176	Gestor responsável por empresa aérea	• 199OPR Os pilotos utilizam a letra H como referência para conhecerem os limites do Setor Livre de Obstáculos (SLO) do heliponto? • 200OPR O helicóptero é manobrado para pouso de forma a estar inteiramente contido no Setor Livre de Obstáculos do heliponto?
Arremetida por iniciativa da tripulação ou em resposta a sinais visuais do ALPH		SCAV05-177	Gestor responsável por empresa aérea	• 048OPR-C Os pilotos estão cientes de que a sinalização de arremetida é de cumprimento obrigatório?
Alarme de proximidade com suficiente antecipação TAWS ou EGPWS, conforme o caso		SCAV05-178	Gestor responsável por empresa aérea	• 201OPR-C O alarme aural do rádio altímetro ou TAWS é utilizado para prevenir que a aeronave desça abaixo do MDA em procedimento de descida sob IMC
Competências de pilotagem em emergência		SCAV05-179	Gestor responsável por empresa aérea	• 190OPR-C A empresa assegura que somente sejam escalados para voo pilotos com desempenho em procedimentos de emergência avaliado como satisfatório em exame de voo
Impossibilidade de treinar na aeronave todas as emergências em aeronaves em voo	Tripulação treinada em simulador (FFS) para emergências em voo	SCAV05-180	Gestor responsável por empresa aérea	• 154OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui , no mínimo, todas as emergências na versão mais recente do checklist do fabricante para o respectivo modelo de aeronave? • 155OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui cenários que exigem intensamente as competências de CRM de cada tripulante? • 153OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui condições meteorológicas e ambientais adversas?
Passageiros cientes da iminência de colisão contra obstáculo ou local de pouso		SCAV05-181	Gestor responsável por empresa aérea	• 202OPR O briefing de passageiros aborda adequadamente as posições a serem assumidas na iminência de pouso em emergência?
Voos acompanhados por sistema automático via satélite		SCAV05-182	Gestor responsável por empresa aérea	• 185OPR-C A empresa acompanha os voos por meio de sistema que registra via satélite a posição das aeronaves em intervalos de até 3 minutos?

Posição transmitida por dispositivos para localização em emergência		SCAV05-183	Gestor responsável por empresa aérea	• 191OPR-C A aeronave está equipada com transmissores para localização em emergência? • 192OPR-C Os botes-salva vidas estão equipados com balizas transmissoras para localização em emergência? • 193OPR-C Os tripulantes portam transmissores portáteis para localização em emergência? • 194OPR Os passageiros portam transmissores portáteis para localização em emergência?
Proteção dos ocupantes no caso de impactos em voo		SCAV05-184	Gestor responsável por empresa aérea	• 203OPR-C A geração do projeto da aeronave assegura a proteção aos passageiros exigida na emenda 45 das FAR 29?
Saídas de emergência iluminadas		SCAV05-185	Gestor responsável por empresa aérea	• 204OPR-C As saídas de emergência da aeronave são iluminadas? • 205OPR-C O helicóptero está equipado com HEELS? • 206OPR-C O caminho para as saídas de emergência do avião é iluminado?
Resposta rápida e planejada à emergência aeronáutica		SCAV05-186	Gestor responsável por empresa aérea	• 195OPR-C O plano de resposta à emergência com aeronave da empresa é adequado? • 196OPR-C Os recursos alocados ao plano de resposta a emergência com aeronave da empresa são adequados e suficientes?
Diversidade dos cenários de emergência aeronáutica	Resposta a emergência aeronáutica praticada regularmente em treinamentos ou simulados	SCAV05-187	Gestor responsável por empresa aérea	• 197OPR Os cenários de emergência são praticados em exercícios simulados com a frequência adequada? • 198OPR As constatações por ocasião dos exercícios simulados são eficazmente incorporadas ao aprendizado organizacional?
Pouso ou CFIT no mar				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Provisão de serviços de tráfego aéreo		SCAV05-188	Gestor responsável por empresa aérea	• 180OPR As operações de voo ocorrem predominantemente em espaço aéreo com o serviço de controle de tráfego aéreo? • 181OPR As operações de voo ocorrem predominantemente em espaço aéreo com o serviço de informação de voo?
Voos acompanhados por sistema automático via satélite		SCAV05-189	Gestor responsável por empresa aérea	• 185OPR-C A empresa acompanha os voos por meio de sistema que registra via satélite a posição das aeronaves em intervalos de até 3 minutos?
Consciência situacional da tripulação Informações atualizadas recebidas Scan periódico dos instrumentos ("instrumentos normais") Correção da navegação		SCAV05-190	Gestor responsável por empresa aérea	• 112OPR-C A divisão das tarefas entre os pilotos possibilita que, sob VMC, independentemente do voo VFR ou IFR, um dos pilotos mantenha sua atenção olhando para fora do cockpit?
Competências de CRM em aeronave bipilotada Eventos reais discutidos periodicamente nos treinamentos de CRM		SCAV05-191	Gestor responsável por empresa aérea	• 016OPR-C Competências de CRM de todos os tripulantes são avaliadas regularmente? • 111OPR-C A divisão das tarefas entre os pilotos assegura que nunca a atenção de ambos os pilotos esteja voltada para o interior do cockpit, mesmo que momentaneamente? • 155OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui cenários que exigem intensamente as competências de CRM de cada tripulante?
Tripulação ciente da política de pagamento dos retornos de voo pelo cliente		SCAV05-192	Gestor responsável por empresa aérea	• 017OPR Os pilotos assinaram declaração de ciência da política de pagamento de retornos de voo pela Petrobras?
Equipamento de proteção individual Colete salva vidas		SCAV05-193	Gestor responsável por empresa aérea	• 207OPR Os ocupantes da aeronave estão adequadamente equipados para a sobrevivência no mar?
Competências de pilotagem em emergência		SCAV05-194	Gestor responsável por empresa aérea	• 190OPR-C A empresa assegura que somente sejam escalados para voo pilotos com desempenho em procedimentos de emergência avaliado como satisfatório em exame de voo

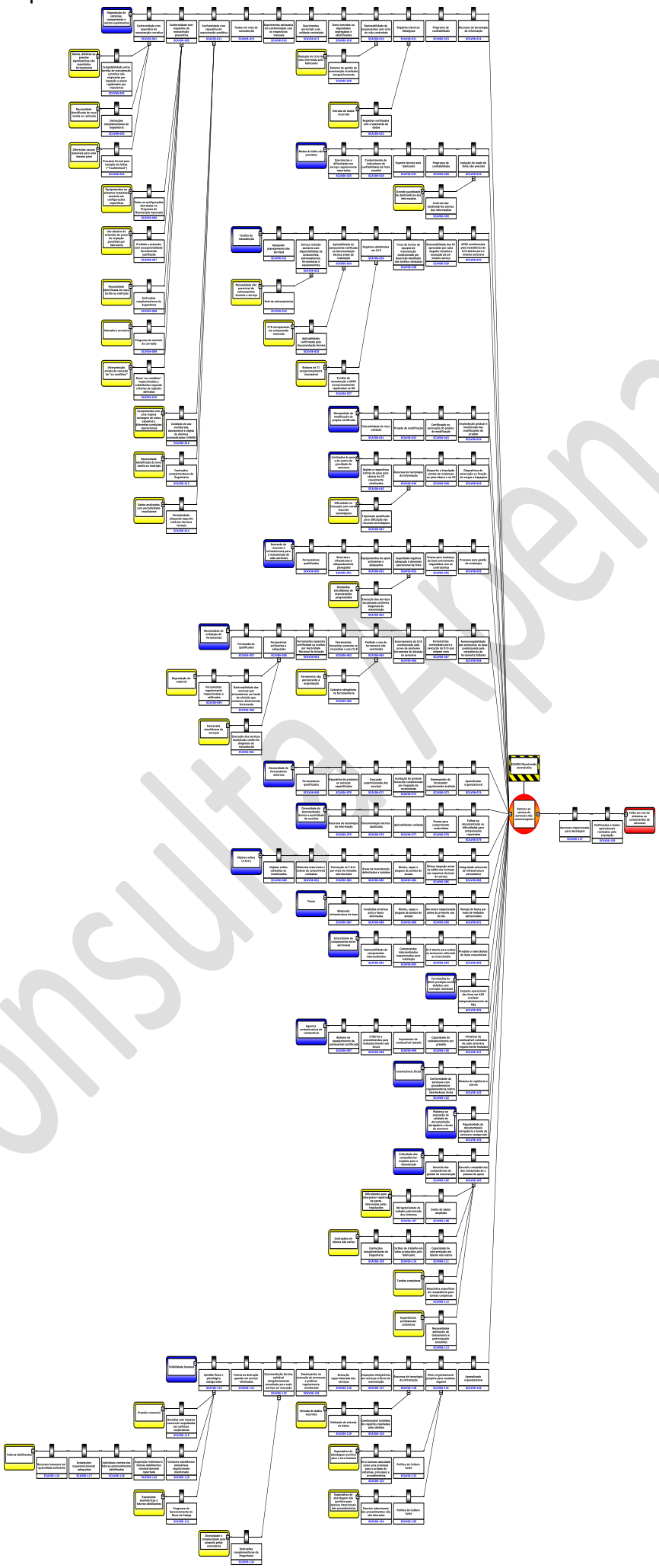
Impossibilidade de treinar na aeronave todas as emergências em aeronaves em voo	Tripulação treinada em simulador (FFS) para emergências em voo	SCAV05-195	Gestor responsável por empresa aérea	• 154OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui , no mínimo, todas as emergências na versão mais recente do checklist do fabricante para o respectivo modelo de aeronave? • 155OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui cenários que exigem intensamente as competências de CRM de cada tripulante? • 153OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui condições meteorológicas e ambientais adversas?
Passageiros cientes da iminência de colisão contra obstáculo ou local de pouso		SCAV05-196	Gestor responsável por empresa aérea	• 202OPR O briefing de passageiros aborda adequadamente as posições a serem assumidas na iminência de pouso em emergência?
Posição transmitida por dispositivos para localização em emergência		SCAV05-197	Gestor responsável por empresa aérea	• 191OPR-C A aeronave está equipada com transmissores para localização em emergência? • 192OPR-C Os botes-salva vidas estão equipados com balizas transmissoras para localização em emergência? • 193OPR-C Os tripulantes portam transmissores portáteis para localização em emergência? • 194OPR Os passageiros portam transmissores portáteis para localização em emergência?
Proteção dos ocupantes no caso de impactos em voo		SCAV05-198	Gestor responsável por empresa aérea	• 203OPR-C A geração do projeto da aeronave assegura a proteção aos passageiros exigida na emenda 45 das FAR 29?
Flutuabilidade da aeronave		SCAV05-199	Gestor responsável por empresa aérea	• 208OPR A aeronave está equipada com flutuadores de emergência? • 209OPR A aeronave está certficada para o maior nível de flutuabilidade ofertado pelo respectivo fabricante?
Botes salva-vidas com acionamento acessível		SCAV05-200	Gestor responsável por empresa aérea	• 210OPR Os botes salva-vida são projetados para possibilidar acionamento pelos passageiros na cabine?
Janelas e portas ejetáveis		SCAV05-201	Gestor responsável por empresa aérea	• 211OPR Todas as portas definidas no projeto da aeronave como saídas de emergência são ejetáveis? • 212OPR Todas as janelas em portas corrediças são ejetáveis?
Saídas de emergência iluminadas		SCAV05-202	Gestor responsável por empresa aérea	• 204OPR-C As saídas de emergência da aeronave são iluminadas? • 205OPR-C O helicóptero está equipado com HEELS? • 206OPR-C O caminho para as saídas de emergência do avião é iluminado?
Competências para sobrevivência no mar		SCAV05-203	Gestor responsável por empresa aérea	• 213OPR A avaliação periódica das competências dos tripulantes para sobrevivência no mar é adequada? • 214OPR A avaliação periódica das competências dos passageiros para sobrevivência no mar é adequada?
Competência para escapar de aeronave submersa		SCAV05-204	Gestor responsável por empresa aérea	• 311AEO Estão sendo cumpridos os requisitos corporativos de HUET?
Passageiros com HUET perto das saídas de emergência		SCAV05-205	Gestor responsável por empresa aérea	• 310AER Os controles operacionais para assegurar a ocupação prioritária dos assentos próximos às janelas e saídas de emergência por passageiros com HUET são adequados?
Resposta rápida e planejada à emergência aeronáutica		SCAV05-206	Gestor responsável por empresa aérea	• 195OPR-C O plano de resposta à emergência com aeronave da empresa é adequado? • 196OPR-C Os recursos alocados ao plano de resposta a emergência com aeronave da empresa são adequados e suficientes?
Diversidade dos cenários de emergência aeronáutica	Resposta a emergência aeronáutica praticada regularmente em treinamentos ou simulados	SCAV05-207	Gestor responsável por empresa aérea	• 197OPR Os cenários de emergência são praticados em exercícios simulados com a frequência adequada? • 198OPR As constatações por ocasião dos exercícios simulados são eficazmente incorporadas ao aprendizado organizacional?
CFIT em terra				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**

Provisão de serviços de tráfego aéreo		SCAV05-208	Gestor responsável por empresa aérea	• 180OPR As operações de voo ocorrem predominantemente em espaço aéreo com o serviço de controle de tráfego aéreo? • 181OPR As operações de voo ocorrem predominantemente em espaço aéreo com o serviço de informação de voo?
Voos acompanhados por sistema automático via satélite		SCAV05-209	Gestor responsável por empresa aérea	• 185OPR-C A empresa acompanha os voos por meio de sistema que registra via satélite a posição das aeronaves em intervalos de até 3 minutos?
Consciência situacional da tripulação Informações atualizadas recebidas Scan periódico dos instrumentos ("instrumentos normais") Correção da navegação		SCAV05-210	Gestor responsável por empresa aérea	• 112OPR-C A divisão das tarefas entre os pilotos possibilita que, sob VMC, independentemente do voo VFR ou IFR, um dos pilotos mantenha sua atenção olhando para fora do cockpit?
Competências de CRM em aeronave bipilotada Eventos reais discutidos periodicamente nos treinamentos de CRM		SCAV05-211	Gestor responsável por empresa aérea	• 016OPR-C Competências de CRM de todos os tripulantes são avaliadas regularmente? • 111OPR-C A divisão das tarefas entre os pilotos assegura que nunca a atenção de ambos os pilotos esteja voltada para o interior do cockpit, mesmo que momentaneamente? • 155OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui cenários que exigem intensamente as competências de CRM de cada tripulante?
Tripulação ciente da política de pagamento dos retornos de voo pelo cliente		SCAV05-212	Gestor responsável por empresa aérea	• 017OPR Os pilotos assinaram declaração de ciência da política de pagamento de retornos de voo pela Petrobras?
Proteção dos ocupantes no caso de impactos em voo		SCAV05-213	Gestor responsável por empresa aérea	• 203OPR-C A geração do projeto da aeronave assegura a proteção aos passageiros exigida na emenda 45 das FAR 29?
Posição transmitida por dispositivos para localização em emergência		SCAV05-214	Gestor responsável por empresa aérea	• 191OPR-C A aeronave está equipada com transmissores para localização em emergência? • 193OPR-C Os tripulantes portam transmissores portáteis para localização em emergência? • 194OPR Os passageiros portam transmissores portáteis para localização em emergência?
Resposta rápida e planejada à emergência aeronáutica		SCAV05-215	Gestor responsável por empresa aérea	• 195OPR-C O plano de resposta à emergência com aeronave da empresa é adequado? • 196OPR-C Os recursos alocados ao plano de resposta a emergência com aeronave da empresa são adequados e suficientes?
Diversidade dos cenários de emergência aeronáutica	Resposta a emergência aeronáutica praticada regularmente em treinamentos ou simulados	SCAV05-216	Gestor responsável por empresa aérea	• 197OPR Os cenários de emergência são praticados em exercícios simulados com a frequência adequada? • 198OPR As constatações por ocasião dos exercícios simulados são eficazmente incorporadas ao aprendizado organizacional?
Pouso na UM errada				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Voos acompanhados por sistema automático via satélite		SCAV05-217	Gestor responsável por empresa aérea	• 185OPR-C A empresa acompanha os voos por meio de sistema que registra via satélite a posição das aeronaves em intervalos de até 3 minutos?
Consciência situacional da tripulação Informações atualizadas recebidas Scan periódico dos instrumentos ("instrumentos normais") Correção da navegação		SCAV05-218	Gestor responsável por empresa aérea	• 112OPR-C A divisão das tarefas entre os pilotos possibilita que, sob VMC, independentemente do voo VFR ou IFR, um dos pilotos mantenha sua atenção olhando para fora do cockpit?
Competências de CRM em aeronave bipilotada Eventos reais discutidos periodicamente nos treinamentos de CRM		SCAV05-219	Gestor responsável por empresa aérea	• 016OPR-C Competências de CRM de todos os tripulantes são avaliadas regularmente? • 111OPR-C A divisão das tarefas entre os pilotos assegura que nunca a atenção de ambos os pilotos esteja voltada para o interior do cockpit, mesmo que momentaneamente? • 155OPR-C O programa de treinamento de tripulantes em simulador de voo inclui cenários que exigem intensamente as competências de CRM de cada tripulante?

Tripulação ciente da política de pagamento dos retornos de voo pelo cliente	SCAV05-220	Gestor responsável por empresa aérea	• 017OPR Os pilotos assinaram declaração de ciência da política de pagamento de retornos de voo pela Petrobras?
Indicador de localidade identificado	SCAV05-221	Gestor responsável por empresa aérea	• 215OPR Os SOP estabelecem que nenhum heliponto pode ser considerado identificado sem que o piloto voando tenha lido em voz alta o indicador de localidade pintado no piso do heliponto e que o piloto monitorando tenha confirmado o que ouviu com base na leitura da programação do voo?
Arremetida por iniciativa da tripulação ou em resposta a sinais visuais do ALPH	SCAV05-222	Gestor responsável por empresa aérea	• 048OPR-C Os pilotos estão cientes de que a sinalização de arremetida é de cumprimento obrigatório?
Decolagem proibida antes do guarnecimento do heliponto	SCAV05-223	Gestor responsável por empresa aérea	• 216OPR-C Os SOP estabelecem que na eventualidade de um pouso na plataforma errada, a decolagem subsequente esteja condicionada pelo guarnecimento do heliponto?
Danos a terceiros			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Restrições ao sobrevoo de áreas populadas com qualquer anormalidade na aeronave	SCAV05-224	Gestor responsável por empresa aérea	• 217OPR-C Os SOP estabelecem restrições ao sobrevoo de áreas populadas, com a aeronave em condição de urgência ou socorro?
Operação PC1 quando voando sobre terra	SCAV05-225	Gestor responsável por empresa aérea	• 218OPR-C As decolagens de aeródromos terrestres ocorrem em conformidade com a classe de desempenho (PC) 1?

Consulta Ap

2025_08_06 ET Helicóptero



Consulta Apenas

Hazard **SCAV06 Manutenção aeronáutica**
Top event **Retorno ao serviço de aeronave não aeronavegável**

Degradação de sistemas, componentes e outros suprimentos				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Conformidade com requisitos de manutenção corretiva		SCAV06-001	Gestor responsável por empresa aérea	• 500MNT-C A manutenção corretiva ocorre em conformidade com a documentação técnica aplicável?
Danos, defeitos ou eventos significativos não reportados formalmente	Compatibilidade entre tarefas de manutenção corretiva não originadas por inspeção e panes registradas por tripulantes	SCAV06-002	Gestor responsável por empresa aérea	• 501MNT A quantidade de reportes formais é monitorada mensalmente por base? • 502MNT A quantidade de tarefas de manutenção corretiva não originadas por inspeção, é monitorada mensalmente por base? • 503MNT É obrigatório investigar a incompatibilidade quantitativa entre tarefas de manutenção corretiva e reportes?
Necessidade identificada de nova tarefa ou restrição	Instruções complementares da Engenharia Ordens de engenharia Fichas de inspeção Instruções de trabalho	SCAV06-003	Gestor responsável por empresa aérea	• 504MNT Necessidades referentes a instruções não encontradas ou não compreendidas são objeto de análise técnica ou consulta ao fabricante? • 506MNT Até que sejam incorporadas aos respectivos manuais, instruções recebidas do fabricante são adotadas por meio de Ordem de Engenharia ou Ordem de Serviço?
Diferentes causas possíveis para uma mesma pane	Processo formal para isolação de falhas ("Troubleshoot")	SCAV06-004	Gestor responsável por empresa aérea	• 507MNT Os procedimentos para isolação de falhas são integral e eficazmente cumpridos?
Conformidade com requisitos de manutenção preventiva Abrange controle de corrosão? Manutenção de cablagens? Programa melhorado a partir de produtos do SASC? Abrange operação em ambientes hostis?		SCAV06-005	Gestor responsável por empresa aérea	• 508MNT-C A manutenção preventiva ocorre em conformidade com a documentação técnica aplicável?
Equipamentos ou sistemas instalados somente em configurações específicas	Todas as configurações abordadas no Programa de Manutenção Aprovado	SCAV06-006	Gestor responsável por empresa aérea	• 509MNT-C Equipamentos pertinentes a todas as configurações possíveis da aeronave são abordados no Programa de Manutenção Aprovado
Uso abusivo de extensão de prazo de inspeção permitida por fabricante	Proibida a extensão sem excepcionalidade formalmente justificada	SCAV06-007	Gestor responsável por empresa aérea	• 510MNT As extensões previstas no Programa de Manutenção aprovado são usadas apenas excepcionalmente? • 511MNT-C As extensões não previstas no Programa de Manutenção Aprovado são solicitadas à Autoridade Nacional de Aviação
Necessidade identificada de nova tarefa ou restrição	Instruções complementares da Engenharia Ordens de engenharia Fichas de inspeção Instruções de trabalho	SCAV06-008	Gestor responsável por empresa aérea	• 512MNT-C Novas tarefas ou reduções de limites para inspeções são implantadas por meio de Instruções de Engenharia?
Atmosfera corrosiva	Programa de controle da corrosão	SCAV06-009	Gestor responsável por empresa aérea	• 513MNT O programa de controle da corrosão é integral e eficazmente cumprido?
Interpretação errada do conceito de "on condition"	Itens "on condition" inspecionados e substituídos segundo critérios de rejeição definidos	SCAV06-010	Gestor responsável por empresa aérea	• 514MNT A organização de manutenção assegura que a interpretação do conceito de "on condition" pelos mecânicos não seja "usar até quebrar"? • 515MNT Os critérios de rejeição utilizados para retirar de serviço componentes "on condition" são formalmente estabelecidos? • 515.01 MNT-C Todo componente on condition retirado de serviço passa a ser tratado como material inservível?

Conformidade com requisitos de manutenção preditiva Programa de confiabilidade SASC		SCAV06-011	Gestor responsável por empresa aérea	• 516MNT-C A manutenção preditiva ocorre em conformidade com a documentação técnica aplicável?
Componentes com uma mesma contagem de ciclos expostos a diferentes condições operacionais	Condição de uso monitorada diariamente e objeto de alarmes automatizados (HUMS)	SCAV06-012	Gestor responsável por empresa aérea	• 517MNT O programa de HUMS resulta ocasionalmente na retirada de serviço de componentes antes do término do seu ciclo de vida previsto pelo fabricante? • 518MNT-C Os valores dos limites de alerta dos sistemas e componentes monitorados por meio do HUMS são adequados?
Necessidade identificada de nova tarefa ou restrição	Instruções complementares da Engenharia Ordens de engenharia Fichas de inspeção Instruções de trabalho	SCAV06-013	Gestor responsável por empresa aérea	• 512MNT-C Novas tarefas ou reduções de limites para inspeções são implantadas por meio de Instruções de Engenharia?
Dados analisados com periodicidade insuficiente	Periodicidade adequada segundo critérios técnicos formais	SCAV06-014	Gestor responsável por empresa aérea	• 519MNT Os dados para análises de manutenção preditiva são coletados com a periodicidade adequada?
Testes em voos de manutenção		SCAV06-015	Gestor responsável por empresa aérea	• 520MNT-C Os voos de teste de manutenção são realizados em cumprimento a procedimentos adequados?
Suprimentos estocados em conformidade com os respectivos manuais		SCAV06-016	Gestor responsável por empresa aérea	• 521MNT Os diferentes suprimentos são estocados em ambientes em conformidade com os respectivos manuais? • 522MNT Os suprimentos são embalados e armazenados por meio de procedimentos em conformidade com os respectivos manuais?
Suprimentos perecíveis com validade controlada Esse controle tem que ocorrer tanto no Suprimento, enquanto o item está estocado, como pela Manutenção, quando em uso.		SCAV06-017	Gestor responsável por empresa aérea	• 523MNT-C A validade de cada suprimento perecível é adequada e eficazmente controlada?
Itens vencidos ou degradados segregados e identificados		SCAV06-018	Gestor responsável por empresa aérea	• 524MNT-C A identificação de cada componente fora de serviço descreve a sua condição de uso? • 525MNT Itens vencidos ou degradados são eficazmente segregados dos que têm condição de uso?
Rastreabilidade de componentes com ciclo de vida controlado		SCAV06-019	Gestor responsável por empresa aérea	• 526MNT O mapa de componentes com ciclo de vida controlado é atualizado diariamente? • 527MNT Os alertas automáticos de vencimentos de componente possibilitam suficiente antecipação para o planejamento da manutenção? • 529MNT Toda vez que é detectada uma inconsistência entre o mapa de controle de componentes a o número de série de componente instalado em aeronave, é realizada uma investigação para determinar como foi afetado o ciclo de vida dos respectivos componentes?
Redução do ciclo de vida informada pelo fabricante	Sistema de gestão da manutenção atualizado tempestivamente	SCAV06-020	Gestor responsável por empresa aérea	• 528MNT O sistema de gestão da manutenção é atualizado tempestivamente a cada nova informação recebida dos fabricantes?

Registros técnicos fidedignos Inclui desde registros anteriores ao planejamento dos serviços até os registros posteriores à execução		SCAV06-021	Gestor responsável por empresa aérea	• 530MNT Os registros de manutenção estão isentos de campos em desuso? • 531MNT Os formulários dos registros técnicos de manutenção contém todos os campos requeridos para prover a rastreabilidade exigida? • 532MNT Os serviços de manutenção estão sujeitos ao exame da correção e da completeza dos registros efetuados, antes da respectiva aprovação por Inspetor? • 534MNT Os registros de manutenção são preenchidos com clareza e objetividade, sem deixar dúvida sobre o que foi feito? • 535MNT Campos de preenchimento obrigatório em registros são preenchidos com expressão padronizada, mesmo quando não há valor a registrar? • 536MNT É proibido preencher campos destinados ao registro de medições, em relação a limites definidos, apenas com "OK" ou expressão equivalente?
Entrada de dados incorreta	Registros verificados com cruzamento de dados	SCAV06-022	Gestor responsável por empresa aérea	• 533MNT Os registros de manutenção estão sujeitos a verificações cruzadas que possibilitem identificar erros no preenchimento dos dados?
Programa de confiabilidade http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aeronaves/manutencao-e-controle/transporte-aereo/confiabilidade		SCAV06-023	Gestor responsável por empresa aérea	• 537MNT O Programa de Confiabilidade está integrado a um SASC aprovado pela Autoridade Nacional de Aviação? • 538MNT Os produtos do programa de confiabilidade indicam que o mesmo esteja obtendo sucesso no objetivo de elevar a confiabilidade de componentes e sistemas das aeronaves?
Recursos de tecnologia da informação Cálculos e procedimentos repetitivos de planejamento automatizados via hardware e/ou software Electronig Flight Bag Perguntas: Há procedimentos que condicionem a realização do voo à operacionalidade de recursos tecnológicos críticos? Na Manutenção os sistemas estão sempre acessíveis pelos mantenedores?		SCAV06-024	Gestor responsável por empresa aérea	• 539MNT O sistema de TI utilizado para a gestão dos processos de manutenção provê alertas com adequada antecipação na indicação das tarefas requeridas, para o planejamento da manutenção? • 540MNT-C O sistema de TI utilizado para a gestão dos processos de manutenção bloqueia a aprovação para retorno ao serviço diante de qualquer pendência relacionada ao cumprimento de AD, ordem de serviço ou controle de ferramentas? • 541MNT O sistema de TI utilizado para a gestão dos processos de manutenção integra dados referentes a: suprimento, AD, ordens de engenharia, plano de manutenção, ordens de serviço, habilitações e designações, controle de ferramentas?
Modos de falha não previstos				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Ocorrências e dificuldades em serviço regularmente reportadas		SCAV06-025	Gestor responsável por empresa aérea	• 542MNT A comunicação de ocorrências atípicas e dificuldades em serviço é adequada? • 548MNT A comunicação de modos de falha não previstos abrange reportes internos, para outros operadores, para o fabricante e para a Autoridade Nacional de Aviação, conforme aplicável?
Conhecimento de indicadores de confiabilidade da frota mundial		SCAV06-026	Gestor responsável por empresa aérea	• 543MNT A organização de manutenção tem acesso a abrangentes dados de confiabilidade da frota mundial de cada modelo operado pela empresa?

Suporte técnico pelo fabricante		SCAV06-027	Gestor responsável por empresa aérea	• 544MNT A organização de manutenção conta com suporte técnico dedicado, por fabricante de cada modelo, em cada base de operações? • 545MNT O suporte técnico provido pelo fabricante de cada modelo possibilita solucionar tempestivamente dificuldades em serviço?
Programa de confiabilidade http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aeronaves/manutencao-e-controle/transporte-aereo/confiabilidade		SCAV06-028	Gestor responsável por empresa aérea	• 537MNT O Programa de Confiabilidade está integrado a um SASC aprovado pela Autoridade Nacional de Aviação? • 538MNT Os produtos do programa de confiabilidade indicam que o mesmo esteja obtendo sucesso no objetivo de elevar a confiabilidade de componentes e sistemas das aeronaves?
Isolação do modo de falha não previsto		SCAV06-029	Gestor responsável por empresa aérea	• 546MNT-C O modo de falha não previsto é objeto de adequada isolação de falhas? • 547MNT Toda instrução para isolação de falhas é objeto de ordem de engenharia específica?
Grande quantidade de destinatários das informações	Controle dos destinatários cientes das informações	SCAV06-030	Gestor responsável por empresa aérea	• 549MNT O sistema de TI utilizado para a gestão dos processos de manutenção impede que mecânicos que não declararam ciência de ordem de engenharia para isolação de falha relizem qualquer servço?
Tarefas de manutenção				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Adequado planejamento dos serviços Considera a duração estimada de cada serviço? Considera os limites da jornada de trabalho de cada equipe? Considera a sequência mais eficiente? Minimiza a quantidade de passagens de serviço?		SCAV06-031	Gestor responsável por empresa aérea	• 550MNT O planejamento das tarefas de manutenção evita retrabalho e montagens/desmontagens sucessivas de um mesmo sistema ou componente em um mesmo turno?
Serviço iniciado somente com disponibilidade de consumíveis, sobressalentes, ferramentas e equipamentos.		SCAV06-032	Gestor responsável por empresa aérea	• 551MNT O início da execução das ações em ordem de serviço para manutenção preventiva está condicionado pela disponibilidade do material necessário, conforme os respectivos manuais e o programa de confiabilidade?
Necessidade não previsível de sobressalente durante o serviço	Pool de sobressalentes	SCAV06-033	Gestor responsável por empresa aérea	• 552MNT O pool de sobressalentes é adequado e suficiente para evitar a canibalização de sistemas ou componentes?
Aplicabilidade do componente verificada na documentação técnica antes da instalação		SCAV06-034	Gestor responsável por empresa aérea	• 553MNT-C A aplicabilidade de cada componente é verificada na documentação técnica antes de cada instalação?
P/N ultrapassado em componente removido	Aplicabilidade confirmada pela documentação técnica IPC, PMA, diretivas técnicas, ICA, CST	SCAV06-035	Gestor responsável por empresa aérea	• 554EAR A aplicabilidade de cada componente removido para canibalização é verificada na documentação técnica antes da instalação?
Registros detalhados em O/S		SCAV06-036	Gestor responsável por empresa aérea	• 555MNT Os registros efetuados na respectiva ordem de serviço asseguram a plena rastreabilidade de todas as tarefas, executores, componentes ou sistemas e inspetores?
Sistema de TI excepcionalmente inacessível	Tarefas de manutenção e APRS excepcionalmente registradas no DB	SCAV06-037	Gestor responsável por empresa aérea	• 556MNT O registro de tarefas de manutenção no DB ocorre somente diante de indisponibilidade do sistema utilizado para a gestão da manutenção? • 557MT As informações registradas no DB são transmitidas à empresa antes da decolagem?

Troca de turnos de equipes de manutenção condicionada por descrição detalhada das tarefas realizadas Processo formal para a passagem de serviço?	SCAV06-038	Gestor responsável por empresa aérea	• 558MNT A descrição lista as AD e boletins que foram incorporados durante o turno de serviço? • 559MNT-C A descrição lista as inspeções que não foram terminadas no decorrer do turno de serviço? • 560MNT A descrição provê adequada rastreabilidade das ferramentas comuns e especiais e equipamentos de teste em uso? • 561MNT A descrição contém as dificuldades em serviço observadas no turno? • 562MNT A descrição contém os procedimentos efetuados no processo de isolação de falhas? • 563MNT A reunião para troca de turnos ocorre presencialmente, com participantes qualificados de ambas as equipes e duração suficiente para sanar qualquer dúvida? • 564MNT A descrição é formalizada em um documento assinado pelos inspetores da equipe que sai do turno e da equipe que entra?
Rastreabilidade das IO aprovadas por cada inspetor durante a execução de um mesmo serviço	SCAV06-039	Gestor responsável por empresa aérea	• 565MNT Cada IO pertinente a uma mesma ordem de serviço é rastreável em relação ao inspetor que a aprovou?
APRS condicionada pela inexistência de O/S aberta para a mesma aeronave	SCAV06-040	Gestor responsável por empresa aérea	• 540MNT-C O sistema de TI utilizado para a gestão dos processos de manutenção bloqueia a aprovação para retorno ao serviço diante de qualquer pendência relacionada ao cumprimento de AD, ordem de serviço ou controle de ferramentas?
Necessidade de modificação de projeto certificado			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Tolerabilidade do risco validada	SCAV06-041	Gestor responsável por empresa aérea	• 567MNT Toda necessidade de modificação de projeto é objeto de análise formal de risco?
Projeto de modificação	SCAV06-042	Gestor responsável por empresa aérea	• 568MNT Toda modificação de projeto é elaborada em conformidade com os requisitos de certificação aplicáveis?
Certificação ou aprovação do projeto de modificação Fabricante Autoridade aeronáutica	SCAV06-043	Gestor responsável por empresa aérea	• 569MNT-C Todo projeto de modificação é submetido à aprovação da Autoridade Nacional de Aviação?
Implantação gradual e monitorada das modificações de projeto	SCAV06-044	Gestor responsável por empresa aérea	• 570MNT A implantação das modificações de projeto ocorre gradualmente, com monitoramento dos resultados, antes da implantação em toda a frota à qual se aplica a modificação?
Limitações de peso e do centro de gravidade da aeronave			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Seções e respectivos limites de peso para cálculo do CG visualmente sinalizados Placares com os limites de concentração de peso e por seção	SCAV06-045	Gestor responsável por empresa aérea	• 571MNT As seções e respectivos limites do CG estão visualmente sinalizados?
Recursos de tecnologia da informação Cálculos e procedimentos repetitivos de planejamento automatizados via hardware e/ou software Electronig Flight Bag Perguntas: Há procedimentos que condicionem a realização do voo à operacionalidade de recursos tecnológicos críticos? Na Manutenção os sistemas estão sempre acessíveis pelos mantenedores?	SCAV06-046	Gestor responsável por empresa aérea	• 572EAR O software utilizado para os cálculos de peso e balanceamento é adequado?

Dificuldade na interação com novos recursos tecnológicos	Tripulação qualificada para utilização dos recursos tecnológicos	SCAV06-047	Gestor responsável por empresa aérea	• 573EAR Os tripulantes conhecem o software utilizado para os cálculos de peso e balanceamento? • 010OPR A competência na utilização dos recursos de tecnologia da informação é avaliada regularmente, por modelo de aeronave?
Despacho e tripulação cientes de mudanças no peso básico e no CG Por mudança de configuração, por aplicação de AD		SCAV06-048	Gestor responsável por empresa aérea	• 049EAR-C A empresa assegura que toda alteração de peso básico ou CG das aeronaves seja refletida nos métodos usados para determinar o peso e a posição do CG para a decolagem?
Dispositivos de amarração ou fixação de cargas e bagagens		SCAV06-049	Gestor responsável por empresa aérea	• 050EAR-C São utilizados dispositivos adequados para a amarração ou fixação das cargas transportadas na cabine? • 051EAR São utilizados dispositivos adequados para limitar os deslocamentos de bagagens e cargas transportadas em bagageiro?
Demanda de recursos e infraestrutura para a manutenção de cada aeronave				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Fornecedores qualificados		SCAV06-050	Gestor responsável por empresa aérea	• 595MNT-C Os fornecedores de materiais e serviços com potenciais impactos sobre a aeronavegabilidade estão sujeitos a um processo formal de qualificação? • 596MNT O processo de qualificação é realizado com suficiente antecipação às contratações mais críticas?
Recursos e infraestrutura adequadamente planejados Planejamento especfico por cada base de operação?		SCAV06-051	Gestor responsável por empresa aérea	• 574MNT Os espaços utilizados para hangaragem de aeronaves são suficientes para prevenir qualquer degradação na qualidade dos serviços realizados? • 575MNT Todos os serviços de manutenção, exceto de linha, são realizados com a aeronave hangarada?
Equipamentos de apoio suficientes e adequados Manutenção adequada? Quantidade suficiente?		SCAV06-052	Gestor responsável por empresa aérea	• 576MNT A empresa assegura que existam equipamentos de apoio adequados e em quantidade suficiente em cada base de operações?
Capacidade logística adequada à demanda operacional da frota Organização de manutenção certificada para os serviços a serem realizados		SCAV06-053	Gestor responsável por empresa aérea	• 577MNT A empresa assegura que a capacidade logística em cada base de operações seja suficiente para atender à demanda operacional da frota na respectiva base?
Demandas simultâneas de manutenções programadas	Execução dos serviços escalonada conforme diagonais de manutenção	SCAV06-054	Gestor responsável por empresa aérea	• 578MNT O planejamento das manutenções programadas defasa grandes serviços para evitar sua concentração em um mesmo período?
Prazos para mudança de base previamente negociados com os contratantes		SCAV06-055	Gestor responsável por empresa aérea	• 579MNT Os prazos contratuais estabelecidos para mudança de base de operações são previamente negociados com os contratantes
Processo para gestão de mudanças		SCAV06-056	Gestor responsável por empresa aérea	• 580MNT O processo para gestão de mudanças abrange a quantidade de aeronaves na frota por base? • 581MNT O processo para gestão de mudanças abrange a diversidade de modelos de aeronave na frota? • 582MNT O processo para gestão de mudanças abrange a dispersão geográfica entre as bases de operações? • 583MNT O processo para gestão de mudanças abrange a quantidade máxima de aeronaves estabelecida para a capacidade logística existente em cada base?
Necessidade de utilização de ferramentas				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**

Fornecedores qualificados		SCAV06-057	Gestor responsável por empresa aérea	• 595MNT-C Os fornecedores de materiais e serviços com potenciais impactos sobre a aeronavegabilidade estão sujeitos a um processo formal de qualificação? • 596MNT O processo de qualificação é realizado com suficiente antecipação às contratações mais críticas?
Ferramentas suficientes e adequadas		SCAV06-058	Gestor responsável por empresa aérea	• 584MNT A empresa assegura que existam em cada base ferramentas suficientes e adequadas para os serviços de manutenção?
Degradação do material	Ferramentas regularmente inspecionadas e calibradas	SCAV06-059	Gestor responsável por empresa aérea	• 585MNT-C A inspeção ferramentas, em órgão credenciado, ocorre com a periodicidade adequada? • 586MNT-C A calibração das ferramentas, em órgão credenciado, ocorre com a periodicidade adequada?
	Rastreabilidade dos serviços que antecederam um laudo de aferição que condenou determinada ferramenta	SCAV06-060	Gestor responsável por empresa aérea	• 587MNT São rastreados os serviços de manutenção recentes nos quais foi utilizada ferramenta condenada por órgão credenciado?
Demandas simultâneas de serviços	Execução dos serviços escalonada conforme diagonais de manutenção	SCAV06-061	Gestor responsável por empresa aérea	• 589MNT O planejamento das manutenções programadas defasa serviços para evitar demandas de uma mesma ferramenta especial em um mesmo período?
Ferramentas especiais certificadas ou aceitas por Autoridade Nacional de Aviação		SCAV06-062	Gestor responsável por empresa aérea	• 588MNT-C As ferramentas especiais são certificadas ou sujeitas ao processo exigido para aceitação da equivalência por Autoridade Nacional de Aviação?
Ferramentas fornecidas somente se vinculadas a uma O/S		SCAV06-063	Gestor responsável por empresa aérea	• 590MNT O acesso a qualquer ferramenta destinada à manutenção de aeronaves está condicionado pela existência de O/S aberta, à qual esteja vinculada?
Proibido o uso de ferramenta não controlada		SCAV06-064	Gestor responsável por empresa aérea	• 591MNT A empresa assegura que, sob nenhuma circunstância, sejam utilizadas ferramentas não pertencentes ao inventário da empresa?
Ferramenta não percencente à organização	Cadastro obrigatório na ferramentaria	SCAV06-065	Gestor responsável por empresa aérea	• 592MNT A empresa assegura que somente de ferramentas emprestadas de forma documentada por outra Organização de Manutenção possam ser utilizadas?
Encerramento da O/S condicionado pela prova de nenhuma ferramenta foi deixada na aeronave		SCAV06-066	Gestor responsável por empresa aérea	• 541MNT O sistema de TI utilizado para a gestão dos processos de manutenção integra dados referentes a: suprimento, AD, ordens de engenharia, plano de manutenção, ordens de serviço, habilitações e designações, controle de ferramentas?
Ferramentas controladas para a execução de O/S que exigem voos Uso de máscaras nos locais de guarda das ferramentas Listas com todas as ferramentas em cada gaveta do carrinho Proibição de usar ferramenta em outra aeronave que não aquela constante na O/S		SCAV06-067	Gestor responsável por empresa aérea	• 593MNT Ferramentas comuns ou especiais levadas para um voo de teste de manutenção estão sujeitas a um controle eficaz para impedir que alguma seja deixada na aeronave após o voo
Aeronavegabilidade das aeronaves na base condicionada pela inexistência de ferramenta faltante		SCAV06-068	Gestor responsável por empresa aérea	• 594EAR-C A falta de qualquer ferramenta no inventário da empresa estabelece como prerequisito para a aeronavegabilidade das aeronaves naquela base uma investigação da localização da ferramenta, independentemente das ferramentas listadas nas O/S?
Necessidade de fornecedores externos				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**

Fornecedores qualificados	SCAV06-069	Gestor responsável por empresa aérea	• 595MNT-C Os fornecedores de materiais e serviços com potenciais impactos sobre a aeronavegabilidade estão sujeitos a um processo formal de qualificação? • 596MNT O processo de qualificação é realizado com suficiente antecipação às contratações mais críticas? • 597MNT O processo formal de qualificação inclui auditorias de segunda parte pela empresa aérea nos fornecedores?
Requisitos de produtos ou serviços especificados Escopo de tarefas claramente delimitado (reparos ou tarefas não previamente autorizados)	SCAV06-070	Gestor responsável por empresa aérea	• 598MNT Os requisitos avaliados no processode qualificação de fornecedores constam em especificações técnicas?
Execução supervisionada dos serviços	SCAV06-071	Gestor responsável por empresa aérea	• 599MNT Os serviços realizados por fornecedores nas dependências ou em aeronaves da empresa aérea estão sujeitos a adequada supervisão por um Inspetor?
Aceitação do produto fornecido condicionada por inspeção de recebimento Garantia da aquisição de peças certificadas e aprovadas? Procedência legítima dos produtos aeronáuticos verificada?	SCAV06-072	Gestor responsável por empresa aérea	• 600MNT-C A aceitação de todo produto aeronáutico que retorna de serviço externo, realizado por fornecedor, está condicionada por minuciosa inspeção de recebimento?
Desempenho do fornecedor regularmente avaliado	SCAV06-073	Gestor responsável por empresa aérea	• 601MNT O desempenho dos fornecedores está sujeito a uma avaliação periódica? • 602MNT O desempeho avaliado dos fornecedores tem efeitos tangíveis sobre o processo de qualificação?
Aprendizado organizacional Lições aprendidas são incorporadas às políticas, procedimentos e requisitos da empresa?	SCAV06-074	Gestor responsável por empresa aérea	• 603MNT Os critérios para avaliação de fornecedores são atualizados em razão de feedbacks originados na força de trabalho?
Diversidade da documentação técnica e quantidade de revisões			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Recursos de tecnologia da informação Cálculos e procedimentos repetitivos de planejamento automatizados via hardware e/ou software Electronig Flight Bag Perguntas: Há procedimentos que condicionem a realização do voo à operacionalidade de recursos tecnológicos críticos? Na Manutenção os sistemas estão sempre acessíveis pelos mantenedores?	SCAV06-075	Gestor responsável por empresa aérea	• 541MNT O sistema de TI utilizado para a gestão dos processos de manutenção integra dados referentes a: suprimento, AD, ordens de engenharia, plano de manutenção, ordens de serviço, habilitações e designações, controle de ferramentas?
Documentação técnica atualizada	SCAV06-076	Gestor responsável por empresa aérea	• 604MNT-C A empresa aérea tem acesso, garantido pelos respectivos emissores, às publicações técnicas necessárias para a aeronavegabilidade continuada e manutenção das aeronaves na sua frota? • 605MNT-C A documentação técnica é atualizada dentro dos prazos previstos nas publicações técnicas pertinentes e suas revisões?
Aplicabilidade validada	SCAV06-077	Gestor responsável por empresa aérea	• 606MNT Toda publicação técnica recebida está sujeita a uma análise formal de aplicabilidade?
Prazos para cumprimento controlados	SCAV06-078	Gestor responsável por empresa aérea	• 607MNT-C Os prazos da providências referentes às publicações técnicas são eficazmente controlados? • 608MNT Existem alertas automáticos da proximidade do vencimento de prazos para as providências referentes a publicações técnicas?
Falhas na documentação ou dificuldades para compreensão reportadas Reportes internos, para outros operadores, para o fabricante e para a autoridade aeroáutica	SCAV06-079	Gestor responsável por empresa aérea	• 609MNT A empresa assegura, por meio de consultas técnicas, que nenhuma dúvida na interpretação de publicações técnicas seja passada adiante para a linha de manutenção?
Objetos soltos (F.O.D.)			

Barriers & Escalation Factors	Family	Accountable	Questions
Objetos soltos coletados ou imobilizados	SCAV06-080	Gestor responsável por empresa aérea	• 087EAR Inspeções regulares asseguram que objetos soltos em hangares, pátios e em proximidade e no interior da aeronave sejam coletados ou imobilizados?
Materiais inservíveis e sobras de consumíveis coletadas	SCAV06-081	Gestor responsável por empresa aérea	• 610MNT Materiais inservíveis e sobras de consumíveis são eficazmente coletados para descarte?
Prevenção ao F.O.D. por meio de métodos estruturados	SCAV06-082	Gestor responsável por empresa aérea	• 136AER Os cuidados para a prevenção de F.O.D. são adequadamente divulgados? • 137AET Estão facilmente acessíveis cestas de lixo e receptáculos de F.O.D. em locais críticos, tais como terminais de passageiros, interseção entre terminais e pátios e hangares? • 138AET Os uniformes de trabalho do pessoal com acesso frequente aos pátios impedem portar materiais em bolsos ou dispõem de bolso com fechamento a fim de impedir a queda de material/ferramenta? • 139AET A prevenção de F.O.D. é reforçada por meio da análise da origem dos objetos soltos coletados? • 140AET A prevenção ao F.O.D. é promovida por meio de avisos e/ou cartazes em áreas de circulação mais frequente de pessoas?
Áreas de manutenção delimitadas e isoladas Proibido o trânsito de pessoas não autorizadas Nenhum material que não ferramenta, suprimentos ou sobressalentes pode entrar nessa área	SCAV06-083	Gestor responsável por empresa aérea	• 611MNT As áreas de trânsito exclusivo de pessoal envolvido em tarefas de manutenção são eficazmente sinalizadas • 612MNT A área demarcada para trânsito exclusivo de pessoal envolvido em tarefas de manutenção tem dimensão suficiente?
Blanks, capas e plugues de pontos de acesso Utilização inclui aeronave em manutenção prolongada ou preservada? Utilizados em componentes removidos da aeronave?	SCAV06-084	Gestor responsável por empresa aérea	• 613MNT Os acessórios utilizados para tapar orifícios ou vãos da aeronave para pernoite e preservação são adequados e em quantidade suficiente?
Última inspeção antes da APRS não limitada aos aspectos técnicos do serviço APRS: aprovação para retorno ao serviço	SCAV06-085	Gestor responsável por empresa aérea	• 614MNT A verificação da ausência de FOD é um item obrigatório para efeito da APRS de uma aeronave?
Integridade estrutural da infraestrutura aeronáutica	SCAV06-086	Gestor responsável por empresa aérea	• 615MNT A integridade estrutural das áreas onde são realizadas tarefas de manutenção impede o desprendimento de partículas com potencial para F.O.D.?
Fauna			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Adequada infraestrutura da base	SCAV06-087	Gestor responsável por empresa aérea	• 616MNT Os locais nos quais são realizadas tarefas de manutenção protegem eficazmente o pessoal contra a fauna local, inclusive mosquitos e insetos peçonhentos? • 617MNT Os locais de estacionamento, pernoite e preservação de aeronaves são eficazes na proteção contra o risco de fauna local?
Condições atrativas para a fauna eliminadas	SCAV06-088	Gestor responsável por empresa aérea	• 618MNT-C A prevenção das condições atrativas de fauna, tais como despejo de lixo, é eficaz?
Blanks, capas e plugues de pontos de acesso Utilização inclui aeronave em manutenção prolongada ou preservada? Utilizados em componentes removidos da aeronave?	SCAV06-089	Gestor responsável por empresa aérea	• 613MNT Os acessórios utilizados para tapar orifícios ou vãos da aeronave para pernoite e preservação são adequados e em quantidade suficiente?
Aeronave inspecionada antes do primeiro voo do dia	SCAV06-090	Gestor responsável por empresa aérea	• 619MNT As inspeções antes do primeiro voo do dia são eficazes para indentificar indícios da exposição ao risco de fauna?

Manejo de fauna por meio de métodos estruturados RBAC 164 Gerenciamento de resíduos Desratização Tela Ventiladores	SCAV06-091	Gestor responsável por empresa aérea	• 062AET O risco de fauna é eficazmente gerido no aeródromo? • 063AET A gestão do risco de fauna no aeródromo é formalmente estabelecida por meio de um Programa de Gerenciamento de Risco de Fauna?
Intercâmbio de componentes entre aeronaves			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Rastreabilidade de componentes intercambiados	SCAV06-092	Gestor responsável por empresa aérea	• 620MNT-C A empresa assegura que o mesmo processo para rastreabilidade de componentes seja utilizado, tanto para componentes removidos por longo período como para breves intercâmbios de componentes entre aeronves? • 623MNT A organização de manutenção consegue medir com presteza o percentual de APRS para as quais foi necessária algum intercâmbio de componentes entre aeronaves?
Componentes intercambiados inspecionados para instalação	SCAV06-093	Gestor responsável por empresa aérea	• 621MNT-C Todo componente removido para intercâmbio é inspecionado para instalação da mesma forma como se tivesse sido recebido de fornecedor externo?
O/S aberta para ambas as aeronaves referente ao intercâmbio	SCAV06-094	Gestor responsável por empresa aérea	• 622MNT-C São abertas O/S tanto para a remoção do componente intercambiado como para a instalação em outra aeronave?
Proibido o intercâmbio de itens consumíveis	SCAV06-095	Gestor responsável por empresa aérea	• 622.01MNT-C Os itens consumíveis necessários à instalação do componente intercambiado são novos?
Correlações de difícil predição entre defeitos com correção retardada			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Impacto operacional dos itens em ACR avaliado independentemente da MEL	SCAV06-096	Gestor responsável por empresa aérea	• 624MNT O impacto operacional combinado de mais de um item em ACR na mesma aeronave é avaliado e comunicado às tripulações, independentemente das inoperâncias autorizadas pela MEL?
Agentes contaminantes do combustível			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Sistema de abastecimento de combustível certificado	SCAV06-097	Gestor responsável por empresa aérea	• 226AET O parque de abastecimento de aeronaves atende os requisitos da NBR 9719/ 97? • 227AET-i O caminhão tanque abastecedor (CTA) de combustíveis aeronáuticos do aeródromo segue os requisitos da NBR13310 de 01/2010? • 232AER-i O combustível armazenado é drenado diariamente? • 234AER-i Foram demonstradas as competências necessárias para operar e manter o sistema de abastecimento de combustível? • 124EAR-C Os procedimentos para abastecimento de combustível são eficazes para impedir que o combustível seja fornecido por meio de sistema não certificado?

Critérios e procedimentos para reabastecimento sob chuva	SCAV06-098	Gestor responsável por empresa aérea	• 127EAR Os procedimentos para abastecimento de combustível abordam as precauções necessárias e os equipamentos ou acessórios exigidos para reabastecimento sob chuva leve ou moderada • 128EAR-C Os procedimentos para abastecimento de combustível impedem que qualquer aeronave seja abastecida sob atividade elétrica atmosférica, independentemente da ocorrência de chuva?
Suprimento de combustível testado Caminhão, sistema fixo, tambor	SCAV06-099	Gestor responsável por empresa aérea	• 228AER-i Todo o combustível armazenado foi testado antes de cada recebimento? • 229AER-i São mantidos os registros dos testes efetuados para cada recebimento de combustível? • 230AER-i O combustível fornecido é testado antes de cada abastecimento? • 231AER-i O controle da qualidade no armazenamento, transporte e abastecimento de combustíveis de aviação estão em conformidade com a regulamentação? • 125EAR-C Os procedimentos para abastecimento de combustível são eficazes para impedir o abastecimento com combustível não aprovado em teste com hidrokit?
Capacidade de reabastecimento por pressão	SCAV06-100	Gestor responsável por empresa aérea	• 126EAR As aeronaves estão equipadas para reabastecimento por pressão? • 359AEO Os procedimentos formalmente estabelecidos para abastecimento das aeronaves são adequados e com responsabilidades definidas?
Amostras de combustível coletadas de cada aeronave regularmente testadas	SCAV06-101	Gestor responsável por empresa aérea	• 625MNT As amostras de combustível coletadas diariamente são testadas em relação à presença de partículas sólidas e outras anormalidades visualmente detectáveis?
Interferência Ilícita			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Conformidade da aeronave com procedimentos regulamentares contra interferência ilícita RBAC 108 PSOA Competência AVSEC	SCAV06-102	Gestor responsável por empresa aérea	• 140EAR As aeronaves são trancadas para pernoite, independentemente das restrições de acesso à área operacional do aeródromo? • 141EAR As restrições para acesso à área operacional do aeródromo são eficazes?
Sistema de vigilância e alarme	SCAV06-103	Gestor responsável por empresa aérea	• 626MNT Os locais de estacionamento, pernoite e preservação de aeronaves são eficazes na proteção contra interferência ilícita? • 627MNT O sistema de vigilância tem capacidade de alarmes para pronta resposta? • 628MNT O sistema de vigilância tem capacidade de gravação de no mínimo 24 horas?
Mudança ou expiração da validade de documentação obrigatória a bordo da aeronave			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**

Regularidade da documentação obrigatória a bordo da aeronave assegurada	SCAV06-104	Gestor responsável por empresa aérea	• 629MNT-C A empresa assegura que nenhum voo seja despachado sem que toda a documentação obrigatória esteja embarcada na aeronave e atualizada. • 630MNT-C A documentação obrigatória levada a bordo da aeronave por meio de EFB está sujeita a verificações periódicas equivalentes às da documentação em papel?

Criticidade das competências exigidas para a manutenção			
Barriers & Escalation Factors	**Family**	**Accountable**	**Questions**
Garantia das competências de gestão de manutenção Engenharia CTM Suprimento Troubleshooting Instrutores	SCAV06-105	Gestor responsável por empresa aérea	• 631MNT O processo da empresa para a garantia de competências do RT é adequado e eficaz? • 632MNT O processo da empresa para a garantia de competências do Inspetor Chefe é adequado e eficaz? • 633MNT O processo da empresa para a garantia de competências do pessoal de Engenharia é adequado e eficaz? • 634MNT O processo da empresa para a garantia de competências do pessoal do CTM é adequado e eficaz? • 635EAR O processo da empresa para a garantia de competências do pessoal do HUMS é adequado e eficaz?
Garantia competências dos mantenedores e pessoal de apoio Métodos de avaliação da eficácia do treinamento, da proficiência dos instrutores, da incorporação do aprendizado organizacional	SCAV06-106	Gestor responsável por empresa aérea	• 636MNT O processo da empresa para a garantia de competências dos Inspetores é adequado e eficaz? • 637MNT O processo da empresa para a garantia de competências de mecânicos, por habilitação, é adequado e eficaz? • 638MNT O processo da empresa para a garantia de competências do pessoal de apoio é adequado e eficaz?
Dificuldades para interpretar registros de panes informadas pelas tripulações Obrigatoriedade de redação padronizada dos sintomas ICAO - "natureza da falha", ligada a um sistema Por vezes as tripulações reportam o que supõem ser as causas das panes, quando deveriam se limitar a descrever seus sintomas	SCAV06-107	Gestor responsável por empresa aérea	• 639MNT Os sintomas de panes são descritos no DB de forma clara e padronizada, com informação suficiente para fundamentar a manutenção subsequente? • 640MNT A empresa monitora e alerta tripulantes de voo quanto a registros incompreensíveis, incompletos ou imprecisos?
Coleta de dados ampliada	SCAV06-108	Gestor responsável por empresa aérea	• 641MNT São buscados esclarecimentos adicionais junto aos tripulantes? • 641.01MNT São analisados os dados pertinentes registrados em sistemas da aeronave?
Instruções em idioma não nativo Instruções complementares da Engenharia Ordens de engenharia Fichas de inspeção Instruções de trabalho	SCAV06-109	Gestor responsável por empresa aérea	• 642MNT Instruções com textos de difícil compreensão por leitores que dominam o respectivo idioma são objeto de ordens de engenharia?

	Cartões de trabalho em vídeo produzidos pelo fabricante Certificados pelo fabricante	SCAV06-110	Gestor responsável por empresa aérea	• 643MNT A empresa contratou junto ao fabricante o serviço de cartões de trabalho em vídeo, caso ofertado ao mercado?
	Capacidade de interpretação em idioma não nativo	SCAV06-111	Gestor responsável por empresa aérea	• 644MNT-C A empresa assegura que nenhum mecânico sem suficiente capacidade de interpretação em idioma não nativo seja designado para tarefas nas quais terá que consultar documentos técnicos nesse idioma?
Tarefas complexas	Requisitos específicos de competência para tarefas complexas	SCAV06-112	Gestor responsável por empresa aérea	• 645MNT-C A empresa assegura que nenhuma tarefa complexa seja executada por mecânico cujo desempenho não tenha sido especificamente avaliado para essa tarefa?
Experiências profissionais anteriores	Necessidades adicionais de treinamento e padronização atendidas Correção de práticas não padronizadas ou não aprovadas pela organização	SCAV06-113	Gestor responsável por empresa aérea	• 646MNT Mecânicos experientes, provenientes de outras organizações, estão sujeitos a a verificações preliminares obrigatórias, para efeito de padronização de procedimentos?
Falibilidade humana				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Aptidão física e psicológica asseguradas		SCAV06-114	Gestor responsável por empresa aérea	• 284AER Existem programas que permitam identificar preventivamente o uso e embarque de álcool e substâncias psicoativas dos colaboradores que exercem Atividade de Risco à Segurança Operacional (ARSO)? • 167EAR-C A empresa assegura incentivos adequados para que condições médicas ou debilitantes sejam voluntariamente reportadas?
Pressão comercial	Decisões com impacto comercial respaldadas por políticas corporativas	SCAV06-115	Gestor responsável por empresa aérea	• 647MNT Políticas da empresa respaldam decisões de Inspetores e mecânicos que implicam indisponibilidade de aeronave?
Fatores debilitantes	Recursos humanos em quantidade suficiente	SCAV06-116	Gestor responsável por empresa aérea	• 648MNT O efetivo do pessoal de manutenção atende a uma lotação dimensionada com base na conformidade legal, nas necessidades técnicas e na prevenção da fadiga humana?
	Instalações ergonomicamente adequadas	SCAV06-117	Gestor responsável por empresa aérea	• 649MNT As instalações utilizadas por mecânicos e inspetores são ergonomicamente adequadas?
	Indivíduos cientes dos fatores potencialmente debilitantes Fadiga	SCAV06-118	Gestor responsável por empresa aérea	• 650MNT O programa de treinamento do pessoal de manutenção aborda todos os fatores potencialmente debilitantes para a atividade aérea?
	Exposição individual a fatores debilitantes voluntariamente reportada Condicionada pelo Clima Organizacional	SCAV06-119	Gestor responsável por empresa aérea	• 651MNT A empresa assegura incentivos adequados para que condições médicas ou debilitantes do pessoal de manutenção sejam voluntariamente reportadas?
	Consumo substâncias psicoativas regularmente monitorado	SCAV06-120	Gestor responsável por empresa aérea	• 652MNT Todo o pessoal de manutenção está sujeito a exames periódicos com ampla janela de detecção do consumo de substâncias psicoativas?
Exposições assimétricas a fatores debilitantes	Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga	SCAV06-121	Gestor responsável por empresa aérea	• 170EAR-C O programa de gerenciamento de fadiga é eficaz e abrange todas as bases de operação da empresa? • 653MNT Há evidências de efeitos do Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga nas escalações de pessoal de manutenção para turnos de trabalho?

Fontes de distração quando em serviço eliminadas Smartphone		SCAV06-122	Gestor responsável por empresa aérea	• 654MNT A empresa proíbe a utilização de telefones celulares na área de manutenção por integrantes de uma equipe designada para terefas de manutenção? • 655MNT Coibir fontes de distração na área de manutenção é uma obrigação formal do respectivo líder de equipe?
Documentação técnica aplicável obrigatoriamente consultada para cada serviço em execução		SCAV06-123	Gestor responsável por empresa aérea	• 656MNT-C A empresa assegura o cumprimento da obrigação de consultar a documentação técnica para a execução de toda tarefa de manutenção?
Diversidade e complexidade para consulta pelos executores	Instruções complementares da Engenharia Ordens de engenharia Fichas de inspeção Instruções de trabalho	SCAV06-124	Gestor responsável por empresa aérea	• 657MNT Quando para a execução de uma tarefa for necessária consulta mais aprofundada ou complexa à documentação técnica, uma ordem de engenharia detalha o que precisa ser feito?
Desempenho na execução de processos e práticas regularmente monitorado Compliance monitoring MOSA		SCAV06-125	Gestor responsável por empresa aérea	• 658MNT O desempenho individual de cada mecânico e inspetor é objeto de um monitoramento específico? • 659MNT Os resultados do monitoramento do desempenho de mecânicos e inspetores fundamentam a designação dos que têm melhor desempenho para as tarefas mais críticas?
Execução supervisionada dos serviços		SCAV06-126	Gestor responsável por empresa aérea	• 660MNT A supervisão de serviços de manutenção, por inspetor que não participa da respectiva execução, ocorre com suficiente abrangência para controlar o risco de erros individuais não detectados?
Inspeções obrigatórias em serviços críticos de manutenção Continuidade dos serviços condicionada por aprovações intermediárias obrigatórias (IIO) pelo cliente, de acordo com o MGM do Operador		SCAV06-127	Gestor responsável por empresa aérea	• 661MNT A lista de Itens de Ispeção Obrigatória é suficientemente abrangente? • 662MNT A análise de panes em voo registradas indica que as IIO estejam sendo eficazes em impedir a ocorrência de falhas em voos subsequentes a tarefas de manutenção?
Recursos de tecnologia da informação Cálculos e procedimentos repetitivos de planejamento automatizados via hardware e/ou software Electronig Flight Bag Perguntas: Há procedimentos que condicionem a realização do voo à operacionalidade de recursos tecnológicos críticos? Na Manutenção os sistemas estão sempre acessíveis pelos mantenedores?		SCAV06-128	Gestor responsável por empresa aérea	• 539MNT O sistema de TI utilizado para a gestão dos processos de manutenção provê alertas com adequada antecipação na indicação das tarefas requeridas, para o planejamento da manutenção? • 540MNT-C O sistema de TI utilizado para a gestão dos processos de manutenção bloqueia a aprovação para retorno ao serviço diante de qualquer pendência relacionada ao cumprimento de AD, ordem de serviço ou controle de ferramentas? • 541MNT O sistema de TI utilizado para a gestão dos processos de manutenção integra dados referentes a: suprimento, AD, ordens de engenharia, plano de manutenção, ordens de serviço, habilitações e designações, controle de ferramentas?
Entrada de dados incorreta	Validação da entrada de dados	SCAV06-129	Gestor responsável por empresa aérea	• 663MNT Os sistemas que requerem entrada de dados pelo pessoal de manutenção impedem o prosseguimento do registro com dados em formato inválido?
	Combinações inválidas de registros rejeitadas pelo sistema	SCAV06-130	Gestor responsável por empresa aérea	• 664MNT Os sistemas que requerem entrada de dados pelo pessoal de manutenção impedem o prosseguimento do registro quando dados em formato válido conflitam com dados vigentes no banco de dados?
Clima organizacional propício para condutas seguras Relatos de anormalidades incentivados		SCAV06-131	Gestor responsável por empresa aérea	• 668MNT O pessoal de manutenção tem plena ciência dos critérios utilizados pela organização para avaliar suas condutas?

Expectativa de abordagem punitiva para o erro humano	Erro humano abordado como uma premissa para o projeto de sistemas, processos e procedimentos Pinos de coincidência Códigos de cores (p.ex. cores das fitas que identificam as pás) Planejamento dos serviços de modo a prevenir a execução simultânea de serviços em componentes redundantes de sistemas críticos (p.ex.) dois motores, dois sistemas hidráulicos, controles de voo Compenentes funcionalmente não intercambiáveis não podem ser fisicamente intercambiáveis Autor de instruções de Engenharia não pode também o revisor ou aprovador	SCAV06-132	Gestor responsável por empresa aérea	• 274AER O processo seletivo é adequado para as competências críticas a serem asseguradas? • 669MNT Os documentos que governam o trabalho são redigidos tendo o erro como uma premissa e explorando plenamente as vantagens de verificações independentes?
	Política de Cultura Justa	SCAV06-133	Gestor responsável por empresa aérea	• 670MNT Os critérios utilizados pela empresa para avaliar condutas do pessoal de manutenção estão consolidados em uma política? • 671MNT Os critérios utilizados pela empresa para avaliar condutas do pessoal de manutenção são compatíveis com a política de tratamento de contuta da Petrobras?
Expectativa de abordagem não punitiva para desvios intencionais dos procedimentos	Desvios intencionais dos procedimentos não são tolerados	SCAV06-134	Gestor responsável por empresa aérea	• 179EAR As escolhas comportamentais de não cumprir determinado procedimento são objeto de tratamento de conduta, independentemente da significância das consequências?
	Política de Cultura Justa	SCAV06-135	Gestor responsável por empresa aérea	• 670MNT Os critérios utilizados pela empresa para avaliar condutas do pessoal de manutenção estão consolidados em uma política? • 671MNT Os critérios utilizados pela empresa para avaliar condutas do pessoal de manutenção são compatíveis com a política de tratamento de contuta da Petrobras?
Aprendizado organizacional Lições aprendidas são incorporadas às políticas, procedimentos e requisitos da empresa?		SCAV06-136	Gestor responsável por empresa aérea	• 665MNT A empresa assegura que as lições aprendidas a partir da análise da massa de dados referentes à manutenção sejam incorporadas por meio da documentação técnica rastreável? • 666MNT A empresa assegura que as informações resultantes do aprendizado organizacional sejam divulgadas com rastreabilidade ao pessoal de manutenção? • 667MNT O programa de treinamento do pessoal de manutenção é atualizado de modo a incorporar o aprendizado organizacional?
Falha em voo de sistemas ou componentes da aeronave				
Barriers & Escalation Factors		**Family**	**Accountable**	**Questions**
Aeronave inspecionada para decolagem Inspeções: antes do primeiro voo, walkaround dos pilotos, entre voos		SCAV06-137	Gestor responsável por empresa aérea	• 080EAR Inspeções antes do primeiro voo do dia e entre voos possibilitam identificar a eventual presença de fauna no interior da aeronave?
Verificações e testes operacionais realizados pela tripulação		SCAV06-138	Gestor responsável por empresa aérea	• 067EAR-C As verificações e testes operacionais nos checklists utilizados pelas tripulações contemplam todos os itens no manual do fabricante? • 068EAR A empresa monitora o correto cumprimento das verificações e testes operacionais pelos tripulantes?

Consulta Apenas