



CIRCULAR TÉCNICA DE INFORMAÇÃO

ADVISORY CIRCULAR

CTI 18-04 – EDIÇÃO 2

ASSUNTO: APROVAÇÃO DE PESSOAL DIRIGENTE DAS ORGANIZAÇÕES DE MANUTENÇÃO, DE GESTÃO DA CONTINUIDADE DE AERONAVEGABILIDADE, DE AERONAVEGABILIDADE COMBINADA E DE PRODUÇÃO

1.0 APLICABILIDADE

Esta CTI é aplicável a todas as organizações de manutenção (Parte 145 e Parte M Subparte F), de gestão da continuidade de aeronavegabilidade (Parte M Subparte G e Parte CAMO), de aeronavegabilidade combinada (Parte CAO) e de produção (Parte 21 Subparte G), no que se refere à nomeação de pessoal de gestão com reporte direto ao Administrador Responsável (ou acesso direto formalmente estabelecido) e com responsabilidades nos termos mencionados nos Regulamentos (UE) n.º 1321/2014 e n.º 748/2012, conforme aplicável.

2.0 OBJETIVO

Esta CTI tem por objetivo divulgar os requisitos e procedimentos aceites por esta Autoridade para a aprovação do pessoal dirigente proposto pelas organizações de manutenção, de gestão da continuidade de aeronavegabilidade, de aeronavegabilidade combinada e de produção, no âmbito dos Regulamentos (UE) n.º 1321/2014 e n.º 748/2012, conforme aplicável.

3.0 DATAS DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CTI entra em vigor a 24 de março de 2020.

4.0 DESCRIÇÃO

4.1 Introdução

As empresas de manutenção (Parte 145 e Parte M Subparte F), de gestão da continuidade de aeronavegabilidade (Parte M Subparte G e Parte CAMO), de aeronavegabilidade combinada (Parte CAO) e de produção (Parte 21 Subparte G), devem dispor de uma estrutura orgânica e meios humanos qualificados que garantam um nível de segurança elevado para o âmbito de trabalho para os quais estão autorizados.

Neste sentido, a aprovação do pessoal dirigente deve obedecer a requisitos, conforme especificado no Regulamento (UE) n.º 1321/2014, Regulamento (UE) n.º 748/2012 e na presente CTI.

4.2 Pedidos para aprovação de pessoal dirigente

4.2.1 Organizações de manutenção (Parte 145 e Parte M Subparte F), de gestão da continuidade da aeronavegabilidade (Parte M Subparte G) e de produção (Parte 21 Subparte G)

As organizações de manutenção (Parte 145 e Parte M Subparte F), de gestão da continuidade da aeronavegabilidade (Parte M Subparte G) e de produção (Parte 21 Subparte G) que pretendam uma certificação no âmbito dos Regulamentos (UE) n.º 1321/2014 e n.º 748/2012 conforme aplicável, devem apresentar à ANAC, juntamente com os respetivos requerimentos e manuais da organização, o documento ANAC/EASA Doc. 4 para aprovação do pessoal dirigente proposto, assinado pelo próprio titular da declaração atestando que as informações são precisas e estão em conformidade com os requisitos. O documento ANAC/EASA Doc. 4 deverá ser acompanhado do Curriculum Vitae, dos certificados de habilitações literárias/formação e da licença de técnico de manutenção ou piloto, conforme aplicável, e deverá ser entregue na ANAC com uma carta assinada pelo Administrador Responsável como prova da nomeação direta do pessoal dirigente por este último.

Nota: O Curriculum Vitae a apresentar pelo pessoal nomeado deverá ser em formato Europass e rubricado em todas as páginas.

Sempre que haja alteração do pessoal de gestão na organização, deverá ser enviado à ANAC para aprovação, o ANAC/EASA Doc. 4 para o novo pessoal nomeado, juntamente com a documentação enunciada no parágrafo anterior.

Quando, por qualquer motivo, o cargo de pessoal dirigente aprovado pela ANAC deixar de ser exercido, é da responsabilidade do Administrador Responsável e do próprio dirigente aprovado, comunicarem à ANAC a cessação de funções através de carta assinada (a carta poderá ser conjunta ou individual, conforme aplicável). O prazo máximo de comunicação oficial da cessação de funções à ANAC não deverá exceder os 5 dias úteis a contar do dia em que se tornou efetiva.

No período de transição entre a cessação de funções do anterior dirigente e a nomeação/aprovação do novo pessoal proposto, o Administrador Responsável deverá ainda comunicar à ANAC quem assegurará as funções alocadas a esse cargo, através de carta devidamente assinada. O referido período de transição não deverá exceder os 30 dias de calendário, de modo a evitar uma eventual limitação/suspensão do âmbito da organização.

4.2.2 Organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade (Parte CAMO) e de aeronavegabilidade combinada (Parte CAO)

As organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade (Parte CAMO) e de aeronavegabilidade combinada (Parte CAO) que pretendam uma certificação no âmbito do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, devem apresentar à ANAC toda a documentação referida no parágrafo 4.2.1, com exceção do documento ANAC/EASA Doc. 4 para aprovação do pessoal dirigente proposto.

4.3 Organizações Parte M Subparte G

Dependendo do tipo de operação e da estrutura organizacional, as funções de gestão da continuidade de aeronavegabilidade poderão ser divididas em direções individuais ou combinadas de várias formas.

A organização deve dispor, dependendo da sua extensão da aprovação, de pelo menos um Diretor de Gestão da Continuidade de Aeronavegabilidade e de um Diretor da Qualidade, os quais deverão reportar ao Administrador Responsável.

No caso da organização nomear, para além destes últimos, outros Diretores elegíveis para aprovação através do documento ANAC/EASA Doc.4, os mesmos devem cumprir com os requisitos de formação e experiência associados ao Diretor de Gestão da Continuidade de Aeronavegabilidade.

4.3.1 Requisitos de formação e experiência

4.3.1.1 Diretor do sistema de gestão da continuidade de aeronavegabilidade

1. O responsável pelo sistema de gestão da continuidade de aeronavegabilidade de aeronaves de uma organização com aeronaves com uma MTOM superior a 5700 kg, tem de preencher os requisitos seguintes:

- a) Ter como habilitações um grau académico num dos seguintes cursos:
 - i) Engenharia aeroespacial;
 - ii) Engenharia aeronáutica;
 - iii) Engenharia das telecomunicações;
 - iv) Engenharia eletrónica;
 - v) Engenharia eletrotécnica;
 - vi) Engenharia mecânica;
 - vii) Outros cursos de Engenharia ou em Ciências de Engenharia relevantes para a manutenção e gestão da continuidade de aeronavegabilidade de aeronaves;
- b) Possuir, no mínimo, cinco anos de experiência profissional, nos quais dois anos deverão ser obrigatoriamente no exercício de funções relevantes na indústria aeronáutica.

2. No caso da organização gerir apenas aeronaves com uma MTOM igual ou inferior a 5700 kg, o responsável pelo sistema de gestão da continuidade de aeronavegabilidade tem de preencher os requisitos seguintes:

- a) Ter como habilitações um grau académico num dos seguintes cursos:
 - i) Engenharia aeroespacial;
 - ii) Engenharia aeronáutica;
 - iii) Engenharia das telecomunicações;
 - iv) Engenharia eletrónica;
 - v) Engenharia eletrotécnica;
 - vi) Engenharia mecânica;
 - vii) Outros cursos de Engenharia ou em Ciências de Engenharia relevantes para a manutenção e gestão da continuidade de aeronavegabilidade de aeronaves; ou
- b) Ser titular de uma licença de manutenção aeronáutica, prevista no Anexo III, Parte 66, de pelo menos, categoria B1 ou B2 ou ser titular de uma licença ICAO equivalente, conforme o aplicável;

- c) Possuir, no mínimo, cinco anos de experiência profissional, dos quais, dois anos no exercício de funções relevantes na indústria aeronáutica; ou
- d) Possuir, no mínimo, 10 anos de experiência profissional em tarefas de manutenção aeronáutica e ou gestão da continuidade de aeronavegabilidade e ou supervisão dessas tarefas, dos quais, cinco anos no exercício de funções relevantes relacionadas com a manutenção e/ou gestão da continuidade de aeronavegabilidade e/ou supervisão dessas tarefas, caso não reúna os requisitos previstos nas alíneas a) e b).

2.1 Se a organização referida requerer à ANAC o averbamento no seu âmbito de aeronave(s) com uma MTOM superior a 5700 kg, o responsável pelo sistema de gestão da continuidade de aeronavegabilidade é dispensado do cumprimento do requisito previsto na alínea a) do número 1 desde que possua, no mínimo, cinco anos consecutivos de experiência profissional no exercício de funções semelhantes ou equivalentes num operador com operações comerciais, reportados ao período imediatamente anterior ao(s) pedido(s) de averbamento da(s) aeronave(s).

3. Os responsáveis pelo sistema de gestão da continuidade de aeronavegabilidade referidos nos números 1 e 2, devem preencher, ainda, os requisitos seguintes:

- a) Possuir experiência profissional comprovada na aplicação de normas de segurança e de práticas operacionais;
- b) Possuir conhecimentos de práticas de manutenção;
- c) Possuir conhecimentos de sistemas de qualidade;
- d) Possuir conhecimentos abrangentes de:
 - i. Partes relevantes de requisitos e procedimentos operacionais,
 - ii. Especificações da operação do titular de um certificado para operações comerciais, quando aplicável;
 - iii. Conteúdo ou de partes relevantes do Manual de Operações do operador, quando aplicável;
- e) Possuir sólidos conhecimentos sobre a organização de gestão da continuidade de aeronavegabilidade e o seu manual de gestão;
- f) Possuir conhecimentos de uma amostra relevante do(s) tipo(s) de aeronave(s) através de cursos de formação. Estes cursos devem ser, pelo menos, de um nível equivalente ao previsto no Anexo III, Parte 66, Apêndice III, Nível 1 – Familiarização genérica, do Regulamento (UE) n.º

1321/2014, ministrados por uma organização certificada, nos termos do Anexo IV, Parte 147, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, pelo fabricante ou por outra organização aceite pela ANAC.

“Amostra relevante” significa que esses cursos deverão cobrir sistemas típicos (sistemas de propulsão, controlo de voo e aviónicos) incorporados nas aeronaves que fazem parte do âmbito de aprovação.

- Sistemas de propulsão: pistão, turbo-hélice, turbofan, turboeixo, motor a jato ou push propellers;
- Sistemas de controlo de voo: somente controlos mecânicos, controlos acionados hidraulicamente ou controlos acionados electromecanicamente;
- Sistemas aviónicos: sistemas analógicos ou sistemas digitais.

Os cursos deverão também cobrir os tipos de asa das aeronaves: asa fixa e asa rotativa.

No cumprimento deste requisito, esta Autoridade considera satisfatório um curso por tipo de sistema e tipo de asa.

Nota: Para uma organização de gestão da continuidade de aeronavegabilidade de balões e qualquer aeronave com uma MTOM igual ou inferior a 2730 kg, os cursos formalizados referidos nesta alínea poderão ser substituídos por uma demonstração de conhecimentos. Essa demonstração poderá ser realizada através de evidências documentadas ou através de uma avaliação efetuada pela ANAC.

- g) Ter concluído um curso em *Fuel Tank Safety*, se aplicável às aeronaves geridas pela organização;
- h) Ter concluído um curso em Fatores Humanos na manutenção;
- i) Ter concluído um curso de *Nominated Postholder*;
- j) Ter concluído um curso de legislação aeronáutica na Parte M Subparte G.

4.3.1.2 Diretor de qualidade

1. O Diretor de qualidade de uma organização de gestão da continuidade de aeronavegabilidade, tem de preencher os requisitos seguintes:

- a) Ser, ou ter sido, titular de uma licença de piloto de linha aérea ou de piloto comercial para operadores detentores de um COA; ou
- b) Ter como habilitações um grau académico num dos seguintes cursos:
 - i) Engenharia aeroespacial;

- ii) Engenharia aeronáutica;
 - iii) Engenharia das telecomunicações;
 - iv) Engenharia eletrónica;
 - v) Engenharia eletrotécnica;
 - vi) Engenharia mecânica;
 - vii) Outros cursos de Engenharia ou em Ciências de Engenharia relevantes para a função; ou
- c) Ser titular de uma licença de manutenção aeronáutica, prevista no Anexo III, Parte 66, de pelo menos, categoria B1 ou B2 ou ser titular de uma licença ICAO equivalente, conforme o aplicável;
 - d) Possuir, no mínimo, cinco anos de experiência profissional, dos quais, dois anos no exercício de funções relevantes na indústria aeronáutica; ou
 - e) Possuir, no mínimo, 10 anos de experiência profissional em tarefas de manutenção aeronáutica e ou gestão da continuidade de aeronavegabilidade e ou supervisão dessas tarefas, dos quais, cinco anos no exercício de funções relevantes relacionadas com a manutenção e/ou gestão da continuidade de aeronavegabilidade e/ou supervisão dessas tarefas, caso não reúna os requisitos previstos nas alíneas b) e c);
 - f) Possuir experiência profissional comprovada na aplicação de normas de segurança e de práticas operacionais;
 - g) Possuir formação de base, formação contínua e formação específica em sistemas da qualidade;
 - h) Possuir conhecimentos de práticas de manutenção;
 - i) Possuir conhecimentos abrangentes de:
 - i. Partes relevantes de requisitos e procedimentos operacionais,
 - ii. Especificações da operação do titular de um certificado para operações comerciais, quando aplicável;
 - iii. Conteúdo ou de partes relevantes do Manual de Operações do operador, quando aplicável;
 - j) Possuir sólidos conhecimentos sobre a organização de gestão da continuidade de aeronavegabilidade e o seu manual de gestão;
 - k) Possuir conhecimentos de uma amostra relevante do(s) tipo(s) de aeronave(s) através de cursos de formação. Estes cursos devem ser, pelo menos, de um nível equivalente ao previsto no Anexo III, Parte 66, Apêndice III, Nível 1 – Familiarização genérica, do Regulamento (UE) n.º

1321/2014, ministrados por uma organização certificada, nos termos do Anexo IV, Parte 147, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, pelo fabricante ou por outra organização aceite pela ANAC.

“Amostra relevante” significa que esses cursos deverão cobrir sistemas típicos (sistemas de propulsão, controlo de voo e aviónicos) incorporados nas aeronaves que fazem parte do âmbito de aprovação.

- Sistemas de propulsão: pistão, turbo-hélice, turbofan, turboeixo, motor a jato ou push propellers;
- Sistemas de controlo de voo: somente controlos mecânicos, controlos acionados hidraulicamente ou controlos acionados electromecanicamente;
- Sistemas aviónicos: sistemas analógicos ou sistemas digitais.

Os cursos deverão também cobrir os tipos de asa das aeronaves: asa fixa e asa rotativa.

No cumprimento deste requisito, esta Autoridade considera satisfatório um curso por tipo de sistema e tipo de asa.

Nota: Para uma organização de gestão da continuidade da aeronavegabilidade de balões e qualquer aeronave com uma MTOM igual ou inferior a 2730 kg, os cursos formalizados referidos nesta alínea poderão ser substituídos por uma demonstração de conhecimentos. Essa demonstração poderá ser realizada através de evidências documentadas ou através de uma avaliação efetuada pela ANAC.

- l) Ter concluído um curso de legislação aeronáutica na Parte M Subparte G;
- m) Ter concluído um curso em *Fuel Tank Safety*, se aplicável às aeronaves geridas;
- n) Ter concluído um curso em Fatores Humanos na manutenção.

4.4 Organizações Parte 145

Dependendo do tamanho da organização, as funções de uma organização aprovada de acordo com a Parte 145 poderão ser divididas em direções individuais ou combinadas de várias formas.

A organização deve dispor, dependendo da extensão da sua aprovação, de um Diretor de Manutenção de Base, um Diretor de Manutenção de Linha, um Diretor das Oficinas e de um Diretor de Qualidade, cada um dos quais deverá reportar ao

Administrador Responsável, com exceção das organizações de manutenção pequenas em que qualquer Diretor poderá também ser o Administrador Responsável. De acordo com o requisito 145.A.30(b)(3), a pessoa ou pessoas nomeadas devem ser capazes de demonstrar conhecimento, bases e experiência satisfatórios relativamente à manutenção de aeronaves ou componentes e demonstrar conhecimento de trabalho com a Parte 145. Uma vez que não existem requisitos específicos na Parte 145 relativamente aos critérios de formação/experiência de pessoal dirigente, serão adotados os requisitos definidos no AMC M.A.706 da Parte M Subparte G, adicionando outros requisitos relevantes da Parte 145.

4.4.1 Requisitos de formação e experiência

4.4.1.1 Diretores nomeados

Todas as pessoas nomeadas devem:

1. Ter como habilitações um grau académico num dos seguintes cursos:
 - a) Engenharia aeroespacial;
 - b) Engenharia aeronáutica;
 - c) Engenharia das telecomunicações;
 - d) Engenharia eletrónica;
 - e) Engenharia eletrotécnica;
 - f) Engenharia mecânica;
 - g) Outros cursos de Engenharia ou em Ciências de Engenharia relevantes para a manutenção de aeronaves; ou
2. Ser titular de uma licença de manutenção aeronáutica, prevista no Anexo III, Parte 66, de pelo menos, categoria B1 ou B2 ou ser titular de uma licença ICAO equivalente, conforme aplicável; ou
3. Caso não reúna os requisitos previstos nos pontos 1. e 2. anteriores, possuir 5 anos de experiência adicionais aos recomendados abaixo no ponto 4. Estes 5 anos devem cobrir uma combinação apropriada de experiência em tarefas relacionadas com a manutenção e/ou gestão da continuidade de aeronavegabilidade e/ou supervisão dessas tarefas;
4. Possuir, no mínimo, cinco anos de experiência profissional relevante, dos quais, pelo menos dois anos no exercício de funções na indústria aeronáutica em posição apropriada;
5. Possuir experiência profissional comprovada na aplicação de normas de segurança e de práticas de manutenção;

6. Possuir conhecimentos abrangentes de:

- i. Partes relevantes de requisitos e procedimentos operacionais,
- ii. Especificações da operação do titular de um certificado de operador aéreo, quando aplicável;
- iii. Conteúdo ou de partes relevantes do Manual de Operações do operador, quando aplicável;

7. Possuir conhecimentos de sistemas de qualidade;

8. Possuir conhecimentos relativos ao Manual da Organização de Manutenção;

9. Possuir conhecimentos da Parte 145 e quaisquer requisitos e procedimentos associados;

10. Possuir conhecimentos de práticas de manutenção;

11. Possuir conhecimentos de uma amostra relevante do(s) tipo(s) de aeronave(s) ou componentes mantidos através de cursos de formação. Estes cursos devem ser, pelo menos, de um nível equivalente ao previsto no Anexo III, Parte 66, Apêndice III, Nível 1 – Familiarização genérica, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, ministrados por uma organização certificada, nos termos do Anexo IV, Parte 147, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, pelo fabricante ou por outra organização aceite pela ANAC.

“Amostra relevante” significa que esses cursos deverão cobrir sistemas típicos (sistemas de propulsão, controlo de voo e aviónicos) incorporados nas aeronaves que fazem parte do âmbito de aprovação.

- Sistemas de propulsão: pistão, turbo-hélice, turbofan, turboeixo, motor a jato ou push propellers;
- Sistemas de controlo de voo: somente controlos mecânicos, controlos acionados hidraulicamente ou controlos acionados electromecanicamente;
- Sistemas aviónicos: sistemas analógicos ou sistemas digitais.

Os cursos deverão também cobrir os tipos de asa das aeronaves: asa fixa e asa rotativa.

No cumprimento deste requisito, esta Autoridade considera satisfatório um curso por tipo de sistema e tipo de asa.

12. Ter concluído um curso em *Fuel Tank Safety*, se aplicável às aeronaves mantidas;

13. Ter concluído um curso em Fatores Humanos na manutenção.

4.5 Organizações Parte M Subparte F

Dependendo do tamanho da organização, as funções de uma organização aprovada de acordo com a Parte M Subparte F poderão ser divididas em direções individuais ou combinadas de várias formas.

A organização deve dispor, dependendo da extensão da sua aprovação, de um Diretor de Manutenção de Aeronaves e de um Diretor das Oficinas, cada um dos quais deverá reportar ao Administrador Responsável. Nas organizações de manutenção pequenas qualquer um dos Diretores poderá também ser o Administrador Responsável.

4.5.1 Requisitos de formação e experiência

4.5.1.1 Diretores nomeados

Todas as pessoas nomeadas devem:

1. Ter como habilitações um grau académico num dos seguintes cursos:
 - a) Engenharia aeroespacial;
 - b) Engenharia aeronáutica;
 - c) Engenharia das telecomunicações;
 - d) Engenharia eletrónica;
 - e) Engenharia eletrotécnica;
 - f) Engenharia mecânica;
 - g) Outros cursos de Engenharia ou em Ciências de Engenharia relevantes para a manutenção de aeronaves; ou
2. Ser titular de uma licença de manutenção aeronáutica, prevista no Anexo III, Parte 66, de pelo menos, categoria B1 ou B2 ou ser titular de uma licença ICAO equivalente, conforme aplicável;
3. Possuir, no mínimo, cinco anos de experiência profissional na aviação, dos quais três anos de experiência prática de manutenção;
4. Possuir experiência profissional comprovada na aplicação de normas de segurança e de práticas de manutenção;
5. Possuir conhecimentos da Parte M Subparte F e quaisquer requisitos e procedimentos associados;
6. Possuir conhecimentos relativos ao Manual da Organização de Manutenção;
7. Possuir conhecimentos de práticas de manutenção;
8. Possuir conhecimentos de uma amostra relevante do(s) tipo(s) de aeronave(s) ou componentes mantidos através de cursos de formação. Estes

cursos devem ser, pelo menos, de um nível equivalente ao previsto no Anexo III, Parte 66, Apêndice III, Nível 1 – Familiarização genérica, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, ministrados por uma organização certificada, nos termos do Anexo IV, Parte 147, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, pelo fabricante ou por outra organização aceite pela ANAC.

“Amostra relevante” significa que esses cursos deverão cobrir sistemas típicos (sistemas de propulsão, controlo de voo e aviónicos) incorporados nas aeronaves que fazem parte do âmbito de aprovação.

- Sistemas de propulsão: pistão, turbo-hélice, turbofan, turboeixo, motor a jato ou push propellers;
- Sistemas de controlo de voo: somente controlos mecânicos, controlos acionados hidraulicamente ou controlos acionados electromecanicamente;
- Sistemas aviónicos: sistemas analógicos ou sistemas digitais.

Os cursos deverão também cobrir os tipos de asa das aeronaves: asa fixa e asa rotativa.

No cumprimento deste requisito, esta Autoridade considera satisfatório um curso por tipo de sistema e tipo de asa.

9. Ter concluído um curso em Fatores Humanos na manutenção.

4.6 Organizações Parte 21 Subparte G

No que respeita a organizações de Produção, o pessoal dirigente nomeado deve representar a estrutura de gestão da organização e ser responsável por todas as funções especificadas na Parte 21 Subparte G que, dependendo do tamanho da organização, poderão ser subdivididas em direções individuais ou combinadas de várias formas.

As empresas devem dispor de pessoal dirigente com conhecimento relevante e experiência relacionada com a natureza das atividades de produção, devendo as suas responsabilidades e tarefas ser claramente definidas dentro da organização. Todos os diretores nomeados deverão reportar diretamente ao Administrador Responsável ou ter formalmente estabelecido um acesso direto ao Administrador Responsável.

Assim, aplicar-se-ão os seguintes requisitos:

- a) Formação na Regulamentação afeta à Produção (Parte 21 Subparte G);
- b) Conhecimento na tecnologia associada aos métodos aplicados no âmbito da produção;

- c) Experiência mínima de 2 anos adquirida no exercício de funções relevantes numa empresa de produção;
- d) Possuir conhecimentos relativos ao Manual da Organização de Produção;
- e) Possuir conhecimentos de sistemas de qualidade;

Nota: No caso específico do Diretor de Qualidade, o mesmo deverá possuir formação de base e formação específica em sistemas da qualidade.

4.7 Organizações Parte CAMO

Dependendo do tipo de operação e da estrutura organizacional, as funções de gestão da continuidade de aeronavegabilidade poderão ser divididas em direções individuais ou combinadas de várias formas.

A organização deve dispor, dependendo da sua extensão de aprovação, de pelo menos um Diretor de Gestão da Continuidade de Aeronavegabilidade, de um Diretor de Controlo da Conformidade e de um Diretor de Segurança Operacional, os quais deverão reportar ao Administrador Responsável.

4.7.1 Requisitos de formação e experiência

4.7.1.1 Diretores nomeados

Todas as pessoas nomeadas devem:

1. Ter como habilitações um grau académico num dos seguintes cursos:

- a) Engenharia aeroespacial;
- b) Engenharia aeronáutica;
- c) Engenharia das telecomunicações;
- d) Engenharia eletrónica;
- e) Engenharia eletrotécnica;
- f) Engenharia mecânica;
- g) Outros cursos de Engenharia ou em Ciências de Engenharia relevantes para a manutenção e/ou aeronavegabilidade continuada de aeronaves/componentes de aeronaves; ou

2. Ser titular de uma licença de manutenção aeronáutica, prevista no Anexo III, Parte 66, de pelo menos, categoria B1 ou B2 ou ser titular de uma licença ICAO equivalente, conforme aplicável; ou

3. Caso não reúna os requisitos previstos nos pontos 1. e 2. anteriores, possuir 5 anos de experiência adicionais aos recomendados abaixo no ponto 5. Estes 5 anos devem cobrir uma combinação apropriada de experiência em tarefas

relacionadas com a manutenção e/ou gestão da continuidade de aeronavegabilidade e/ou supervisão dessas tarefas;

4. Possuir conhecimentos e experiência profissional comprovada na aplicação de normas de segurança da aviação e de práticas operacionais seguras;

5. Possuir, no mínimo, cinco anos de experiência profissional relevante, dos quais, pelo menos dois anos no exercício de funções na indústria aeronáutica em posição apropriada;

6. Possuir um conhecimento abrangente de:

- i. Partes relevantes de requisitos e procedimentos operacionais;
- ii. Especificações da operação do titular de um certificado de operador aéreo, quando aplicável;
- iii. Conteúdo ou de partes relevantes do Manual de Operações do operador, quando aplicável;

7. Possuir conhecimentos de:

- i. Princípios de fatores humanos;
- ii. Sistemas de gestão de segurança operacional baseados nos requisitos do sistema de gestão da União Europeia (incluindo controlo da conformidade) e no Anexo 19 da ICAO.

8. Possuir conhecimento profundo do Manual da Organização (CAME);

9. Possuir conhecimentos de uma amostra relevante do(s) tipo(s) de aeronave(s) através de cursos de formação. Estes cursos devem ser, pelo menos, de um nível equivalente ao previsto no Anexo III, Parte 66, Apêndice III, Nível 1 – Familiarização genérica, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, ministrados por uma organização certificada, nos termos do Anexo IV, Parte 147, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, pelo fabricante ou por outra organização aceite pela ANAC.

“Amostra relevante” significa que esses cursos devem cobrir aeronaves tipo e sistemas de aeronaves (sistemas de propulsão, controlo de voo e aviónicos) que façam parte do âmbito de aprovação.

- Sistemas de propulsão: pistão, turbo-hélice, turbofan, turboeixo, motor a jato ou push propellers;
- Sistemas de controlo de voo: somente controlos mecânicos, controlos acionados hidraulicamente ou controlos acionados electromecanicamente;
- Sistemas aviónicos: sistemas analógicos ou sistemas digitais.

Os cursos deverão também cobrir os tipos de asa das aeronaves: asa fixa e asa rotativa.

No cumprimento deste requisito, deverá considerar-se satisfatório um curso por tipo de sistema e tipo de asa.

Nota: Para uma Organização de gestão da continuidade de aeronavegabilidade de balões e qualquer aeronave com uma MTOM igual ou inferior a 2730 kg, os cursos formalizados referidos neste ponto poderão ser substituídos por uma demonstração de conhecimentos. Essa demonstração poderá ser através de evidências documentadas ou através de uma avaliação efetuada pela ANAC.

10. Possuir conhecimentos de práticas de manutenção;

11. Ter concluído um curso de legislação aeronáutica na Parte CAMO (Anexo Vc), Parte M (Anexo I) e, se aplicável, na Parte ML (Anexo Vb).

4.8 Organizações Parte CAO

No que respeita a organizações de aeronavegabilidade combinada, o pessoal dirigente nomeado deve representar a estrutura de gestão da organização, garantido que a mesma está sempre em conformidade com a Parte CAO e requisitos aplicáveis. Todas as pessoas nomeadas deverão possuir conhecimentos e experiência relacionados com a gestão de aeronavegabilidade continuada ou manutenção, conforme apropriado às suas funções.

4.8.1 Requisitos de formação e experiência

4.8.1.1 Diretores nomeados

Todas as pessoas nomeadas devem:

1. Possuir, no mínimo, cinco anos de experiência na aviação, dos quais, pelo menos dois anos no exercício de funções na indústria aeronáutica em posição apropriada;
2. Possuir conhecimentos e experiência profissional comprovada na aplicação de normas de segurança da aviação e de práticas operacionais seguras;
3. Possuir conhecimento profundo do Manual da Organização (CAE);
4. Possuir conhecimentos de uma amostra relevante do(s) tipo(s) de aeronave(s) ou componentes que façam parte do âmbito de aprovação. Estes conhecimentos podem ser demonstrados através de evidências documentadas ou através de uma avaliação efetuada pela ANAC. Quando os cursos de formação são usados como evidências documentadas, estes devem ser, pelo menos, de um nível equivalente ao previsto no Anexo III, Parte 66, Apêndice III, Nível 1 – Familiarização genérica, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, ministrados por uma organização certificada, nos termos do Anexo IV, Parte

147, do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, pelo fabricante ou por outra organização aceite pela ANAC.

“Amostra relevante” significa que esses cursos devem cobrir aeronaves tipo e sistemas de aeronaves (sistemas de propulsão, controlo de voo e aviónicos) que façam parte do âmbito de aprovação.

- Sistemas de propulsão: pistão, turbo-hélice, turbofan, turboeixo, motor a jato ou push propellers;
- Sistemas de controlo de voo: somente controlos mecânicos, controlos acionados hidraulicamente ou controlos acionados electromecanicamente;
- Sistemas aviónicos: sistemas analógicos ou sistemas digitais.

Os cursos deverão também cobrir os tipos de asa das aeronaves: asa fixa e asa rotativa.

No cumprimento deste requisito, deverá considerar-se satisfatório um curso por tipo de sistema e tipo de asa.

5. Possuir conhecimento de práticas de manutenção (incluindo princípios de fatores humanos);

6. Possuir conhecimentos de sistemas de qualidade (ou revisão organizacional);

7. Ter concluído um curso de legislação aeronáutica na Parte CAO (Anexo Vd), Parte ML (Anexo Vb) e Parte M (Anexo I).

4.9 Análise dos pedidos e entrevista

A ANAC analisará se os requisitos estabelecidos na presente CTI são cumpridos pelo pessoal dirigente proposto, através da apreciação da documentação enviada pela organização (ANAC/EASA Doc. 4, Manual da Organização com lista nominativa do pessoal dirigente, Curriculum Vitae, certificados de habilitações literárias/formação e da licença de técnico de manutenção ou piloto, conforme aplicável). Se o resultado da avaliação curricular for satisfatório, a ANAC agendará uma entrevista profissional com o pessoal nomeado, de modo a avaliar os seus conhecimentos de acordo com os requisitos para a função. Caso contrário, a ANAC informará o Administrador Responsável, através de ofício ou e-mail, dos elementos em falta que impossibilitam o pessoal dirigente proposto de se tornar elegível para entrevista. A entrevista só terá lugar quando o pessoal dirigente proposto apresentar todas as evidências curriculares do cumprimento dos requisitos estabelecidos nesta CTI.

Nota: O pessoal dirigente proposto deverá apresentar à ANAC, durante a entrevista, os **originais** dos certificados de formação/habilitações literárias, licenças ou outros documentos que atestem a formação/experiência do candidato.

Após entrevista, e caso o resultado da avaliação efetuada não seja satisfatório, a ANAC informará o requerente, através de ofício.

4.10 Aprovação do pessoal dirigente

No que diz respeito às organizações de manutenção (Parte 145 e Parte M Subparte F), de gestão da continuidade da aeronavegabilidade (Parte M Subparte G) e de produção (Parte 21 Subparte G), a aprovação do pessoal dirigente é formalizada através do preenchimento do espaço reservado à ANAC no documento ANAC/EASA Doc.4.

No caso particular das organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade (Parte CAMO) e de aeronavegabilidade combinada (Parte CAO), a aprovação pela ANAC do Manual da Organização (CAE ou CAME, conforme aplicável), contendo a lista nominativa do pessoal dirigente, constitui a notificação formal de aceitação do pessoal dirigente proposto.

Adicionalmente, em ambos os casos, os requerentes serão informados do parecer emitido pela ANAC, através de ofício.

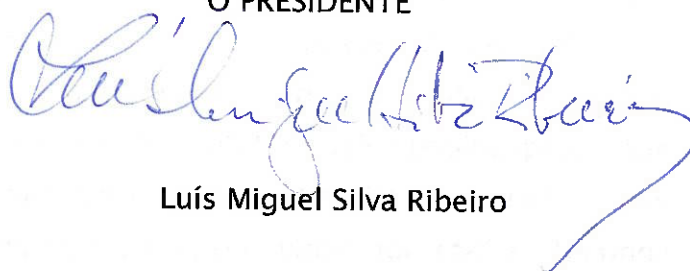
5.0 REFERÊNCIAS

- Regulamento (UE) N.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho de 04 de julho de 2018, e subsequentes emendas;
- Regulamento da Comissão (UE) nº 1321/2014 de 26 de novembro de 2014, e subsequentes emendas;
- Decisão do Diretor Executivo da EASA nº 2015/029/R de 17 de dezembro de 2015, e subsequentes emendas;
- Decisão do Diretor Executivo da EASA nº 2020/002/R de 13 de março de 2020, e subsequentes emendas;
- Regulamento da Comissão (UE) nº 748/2012 de 03 de agosto de 2012, e subsequentes emendas;
- Decisão do Diretor Executivo da EASA n.º 2012/020/R - Meios Aceitáveis de Cumprimento (AMC) e Material Orientador (GM) ao Anexo Parte 21 do (UE) 748/2012, e subsequentes emendas;
- Regulamento da ANAC n.º 831/2010 de 8 de novembro de 2010;
- Sítio da ANAC na internet: www.anac.pt.

6.0 OBSERVAÇÕES

O impresso ANAC/EASA Doc. 4 do Anexo I encontra-se disponível no sítio da ANAC na internet, em formato *pdf* editável. Para facilitar o seu preenchimento pelas organizações, consta também do Anexo I as respetivas instruções de preenchimento.

O PRESIDENTE



Luís Miguel Silva Ribeiro

EDIÇÃO 2 DE 24 DE MARÇO DE 2020

**ANEXO I - ANAC/EASA Doc.4 - RELATÓRIO DE APROVAÇÃO DE PESSOAL
DIRIGENTE E RESPECTIVAS INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO**

RELATÓRIO DE APROVAÇÃO

1. Nome da Organização:

2. Nome do Dirigente:

3. Posição:

4. Qualificações académicas relevantes para a posição ocupada:

5. Experiência profissional relevante para a posição ocupada:

6. Assinatura:

Data : / /

- Após preenchimento, enviar este documento em envelope confidencial à ANAC, **Direção de Segurança Operacional**
Rua B, Edifício Santa Cruz – Aeroporto Humberto Delgado

Espaço Reservado à ANAC

APROVAÇÃO DA DIREÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL

Assinatura :

Data : / /

Nome:

Instruções de preenchimento do ANAC/EASA Doc. 4:

Bloco 1: Indicar a denominação de registo da empresa.

Bloco 2: Indicar o nome completo do dirigente proposto pelo Administrador Responsável.

Bloco 3: Registrar o nome do cargo a exercer pelo dirigente proposto no âmbito pretendido, conforme definido na estrutura organizacional da empresa.

Bloco 4: Este bloco deverá indicar o curso de Engenharia e respetivo grau académico, ou o número da licença de técnico de manutenção ou de piloto, conforme aplicável. Deverá ainda listar as formações mais relevantes para a posição a ocupar no âmbito pretendido, de acordo com os requisitos estabelecidos na presente CTI. Para outros detalhes, dada a limitação de espaço deste bloco, deverá ser remetido para o CV.

Bloco 5: Este bloco deverá listar, por datas, os cargos exercidos pelo dirigente proposto cujas funções desempenhadas sejam relevantes para a posição a ocupar no âmbito pretendido, de acordo com os requisitos estabelecidos na presente CTI. Para outros detalhes, dada a limitação de espaço deste bloco, deverá ser remetido para o CV.

Bloco 6: Assinatura do dirigente nomeado pelo Administrador Responsável para exercer a posição no âmbito pretendido.

Nota importante: No preenchimento do cabeçalho do documento ANAC/EASA doc. 4, o requerente deverá selecionar, em cada uma das duas linhas a serem preenchidas, apenas uma das opções constantes do *pdf* editável disponibilizado no sítio da ANAC na internet, conforme aplicável.

