2024/1108

23.5.2024

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2024/1108 DA COMISSÃO

de 13 de março de 2024

que altera o Regulamento (UE) n.º 748/2012 no respeitante à aeronavegabilidade inicial dos sistemas de aeronaves não tripuladas sujeitos a certificação e o Regulamento Delegado (UE) 2019/945 no respeitante aos sistemas de aeronaves não tripuladas e aos operadores de países terceiros de sistemas de aeronaves não tripuladas

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ([1]), nomeadamente os artigos 58.º, n.º 1, e 61.º, n.º 1, alínea d),

Considerando o seguinte:

(1) O artigo 56.º do Regulamento (UE) 2018/1139 sobre a conformidade das aeronaves não tripuladas, ao considerar a natureza e o risco decorrentes das operações das aeronaves não tripuladas, estabelece que, em função desse risco e dessa natureza, pode ser necessário um certificado para o projeto, a produção e a manutenção de aeronaves não tripuladas e dos seus motores, hélices, peças, equipamento não instalado e equipamento para o seu controlo remoto.

(2) Em conformidade com o artigo 56.º do Regulamento (UE) 2018/1139, o artigo 40.º do Regulamento Delegado (UE) 2019/945 da Comissão ([2]) estabelece os requisitos para a certificação dos sistemas de aeronaves não tripuladas.

(3) O artigo 58.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2018/1139 estabelece que as condições e os procedimentos para a emissão do certificado exigido pelo artigo 55.º do mesmo regulamento podem basear-se ou consistir nos requisitos essenciais para o projeto definidos no anexo IX do Regulamento (UE) 2018/1139 e nos requisitos de desempenho ambiental estabelecidos no anexo III do mesmo regulamento.

(4) O Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão ([3]), que estabelece os requisitos relativos ao projeto e à produção de aeronaves civis, bem como de motores, hélices e peças a instalar nessas aeronaves, deve ser adaptado para dar resposta às especificidades dos sistemas de aeronaves não tripuladas.

(5) Tais especificidades incluem o equipamento para controlo remoto das aeronaves não tripuladas, tal como definido no artigo 3.º do Regulamento (UE) 2018/1139. Esse equipamento é definido como uma «unidade de controlo e monitorização» pelo Regulamento de Execução (UE) 2024/1110 da Comissão ([4]).

(6) As operações em segurança de aeronaves não tripuladas que estão sujeitas a certificação requerem que a unidade de controlo e de monitorização seja sujeita aos mesmos procedimentos segundo os quais são emitidos certificados para aeronaves não tripuladas, o que implica que se aplica o mesmo processo de certificação a sistemas de aeronaves não tripuladas, uma vez que são constituídos pela aeronave não tripulada e pela sua unidade de controlo e de monitorização.

([1]) JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.
([2]) Regulamento Delegado (UE) 2019/945 da Comissão, de 12 de março de 2019, relativo às aeronaves não tripuladas e aos operadores de países terceiros de sistemas de aeronaves não tripuladas (JO L 152 de 11.6.2019, p. 1).
([3]) Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental ou declaração de conformidade das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (reformulação) (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).
([4]) Regulamento de Execução (UE) 2024/1110 da Comissão, de 10 de abril de 2024, que altera o Regulamento (UE) n.º 748/2012 no que respeita à aeronavegabilidade inicial dos sistemas de aeronaves não tripuladas sujeitas a certificação e o Regulamento de Execução (UE) 2019/947 no que respeita às regras e aos procedimentos da operação de aeronaves não tripuladas (JO L, 2024/1110 de 17.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1110/oj).

(7) Os sistemas de aeronaves não tripuladas mais leves que o ar apresentam um risco intrínseco para terceiros, apesar de ser menor do que o de outras configurações de aeronaves não tripuladas e, por conseguinte, podem ser operados sem necessidade de emitir um certificado para o projeto.

(8) A verificação do projeto de sistemas de aeronaves não tripuladas especificamente projetados ou modificados para fins de investigação, experimentais ou científicos, pode ser levada a cabo sem necessidade de emitir um certificado-tipo, dado que são habitualmente operados num ambiente com um risco mais baixo.

(9) A aeronavegabilidade permanente dos sistemas de aeronaves não tripuladas para os quais é necessário um certificado-tipo deve cumprir o Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 da Comissão ([5]), ao passo que a conformidade não é exigida para os sistemas de aeronaves não tripuladas que se destinam a ser utilizados em operações para as quais não é obrigatório um certificado-tipo de acordo com o artigo 40.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento (UE) 2019/945, mesmo que o fabricante tenha optado por requerer um.

(10) De modo a permitir que as partes interessadas tenham tempo suficiente para assegurar o cumprimento do novo quadro jurídico para a aeronavegabilidade inicial dos sistemas de aeronaves não tripuladas (UAS) certificados, o presente regulamento deve ser aplicado a partir de 1 de maio de 2025,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações ao Regulamento (UE) n.º 748/2012

O Regulamento (UE) n.º 748/2012 é alterado do seguinte modo:

1) O título passa a ter a seguinte redação:

«**Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental ou declaração de conformidade das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, das unidades de controlo e de monitorização e dos componentes dessas unidades, bem como aos requisitos de capacidade das entidades de projeto e produção (reformulação)**»;

2) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) O proémio passa a ter a seguinte redação:

«Em conformidade com o disposto nos artigos 19.º, 58.º e 62.º do Regulamento (UE) 2018/1139 (*), o presente regulamento estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos comuns para a certificação de aeronavegabilidade e ambiental ou declaração de conformidade dos produtos, peças, equipamentos, unidades de controlo e de monitorização e seus componentes, especificando o seguinte:

(*) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).»,

([5]) Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 da Comissão, de 13 de março de 2024, que complementa o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ao estabelecer normas pormenorizadas com vista à aeronavegabilidade permanente dos sistemas de aeronaves não tripuladas certificados e dos seus componentes bem como as condições a cumprir pelas entidades e pelo pessoal envolvido nessas atividades (JO L, 2024/1107 de 17.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/ reg_del/2024/1107/oj).

ii) As alíneas f) e g) passam a ter a seguinte redação:

«f) A identificação de produtos, peças, equipamentos, unidades de controlo e de monitorização e seus componentes;

g) A certificação de certas peças, equipamentos e componentes da unidade de controlo e de monitorização;»;

b) O n.º 2 é alterado do seguinte modo:

i) As alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redação:

«c) "Parte 21", os requisitos e procedimentos para a certificação de aeronaves e respetivos produtos, peças e equipamentos, e de unidades de controlo e monitorização e respetivos componentes, bem como para a certificação de entidades de projeto e de produção, estabelecidos no anexo I do presente regulamento;

d) "Parte 21 – Light", os requisitos e procedimentos para a certificação ou declaração de conformidade do projeto de aeronaves à exceção de aeronaves não tripuladas cuja utilização se destine principalmente para fins desportivos e recreativos, bem como de produtos e peças conexos, e a declaração da capacidade de projeto e produção das entidades enumeradas no anexo I-B (parte 21 - Light) do presente regulamento;»;

ii) A alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) "Artigo", as peças e os equipamentos destinados a ser utilizados numa aeronave civil, e eventuais componentes da unidade de controlo e de monitorização;»;

iii) A alínea h) passa a ter a seguinte redação:

«h) "EPA", Aprovação Europeia de Peças. A Aprovação Europeia de Peças de um artigo significa que o artigo foi produzido de acordo com dados de projeto aprovados que não pertencem ao titular do certificado-tipo do respetivo produto e da unidade de controlo e de monitorização, exceto no caso dos artigos ETSO;»;

iv) São aditadas as seguintes alíneas l), m), n), o) e p):

«l) "Unidade de controlo e de monitorização (CMU)", o equipamento para controlar e monitorizar remotamente a aeronave não tripulada, tal como definido no artigo 3.º, ponto 32, do Regulamento (UE) 2018/1139;

m) "Componente da unidade de controlo e de monitorização", qualquer elemento da unidade de controlo e de monitorização;

n) "Instalação da unidade de controlo e de monitorização", o processo de integração dos componentes da unidade de controlo e de monitorização num ambiente físico elegível para esse efeito de acordo com um conjunto de instruções de instalação e de ensaio, de modo que a unidade de controlo e de monitorização instalada possa ser utilizada para operar uma aeronave não tripulada;

o) "Sistema de aeronave não tripulada (UAS)", uma aeronave não tripulada, na aceção do artigo 3.º ponto 30, do Regulamento (UE) 2018/1139, e a sua unidade de controlo e de monitorização;

p) "Aeronave com capacidades de VTOL (VCA)", uma aeronave mais pesada do que o ar, com motor, à exceção de um avião ou de uma aeronave com asas rotativas, capaz de descolagem e aterragem vertical através de unidades de sustentação e tração utilizadas para proporcionar sustentação durante a descolagem e a aterragem.»;

3) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

(1) O título passa a ter a seguinte redação:

«Certificação de produtos, peças, equipamentos, unidades de controlo e de monitorização e seus componentes»

(2) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Devem ser emitidos certificados para os produtos, as peças, os equipamentos, as unidades de controlo e de monitorização e os respetivos componentes, tal como especificado no anexo I (parte 21).»;

(3) No n.º 2, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«Em derrogação do n.º 1, podem ser emitidos certificados, em alternativa, conforme especificado no anexo I-B (parte 21 - Light) para os seguintes produtos à exceção das aeronaves não tripuladas:»;

(4) No n.º 3, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«Em derrogação dos n.ºs 1 e 2, pode, em alternativa, ser feita uma declaração de conformidade do projeto, conforme especificado no anexo I-B (parte 21 - Light), para os seguintes produtos à exceção das aeronaves não tripuladas:»;

4) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

(1) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Qualquer entidade responsável pelo projeto de produtos, peças, equipamentos, unidades de controlo e de monitorização e seus componentes, ou respetivas alterações ou reparações, deve demonstrar a sua capacidade em conformidade com o disposto no anexo I (parte 21).»;

(2) No n.º 5, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«Em derrogação ao disposto no n.º 1, uma entidade cujo estabelecimento principal esteja situado num Estado terceiro poderá demonstrar a sua competência apresentando um certificado emitido pelo Estado em questão para o produto, peça, equipamento, unidade de controlo e de monitorização e respetivo componente para o qual submete o seu pedido em conformidade com o anexo I (parte 21), desde que:»;

5) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

(1) Os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«1. Qualquer entidade responsável pelo fabrico de produtos, peças, equipamentos, unidades de controlo e de monitorização e seus componentes deve demonstrar a sua capacidade em conformidade com o disposto no anexo I (parte 21). Não é exigida a demonstração de capacidade para as peças, equipamentos ou componentes de unidades de controlo e de monitorização fabricados por uma entidade que, em conformidade com o disposto no anexo I (parte 21), sejam elegíveis para instalação num produto com certificação de tipo sem necessidade de ser acompanhado de um certificado de aptidão para o serviço (formulário 1 da AESA).

2. Em derrogação ao disposto no n.º 1, um fabricante cujo estabelecimento principal não esteja situado num dos Estados-Membros pode demonstrar a sua capacidade exibindo um certificado emitido pelo Estado em questão para o produto, a peça, o equipamento, a unidade de controlo e de monitorização e o respetivo componente para o qual se aplica, quando estejam satisfeitas ambas as condições que se seguem:

a) Esse seja o Estado onde se efetua a produção;

b) A Agência tenha concluído que o sistema desse Estado pratica o mesmo nível de autonomia de controlo da conformidade com os requisitos, tal como previsto pelo presente regulamento, seja através de um sistema equivalente de aprovação das entidades, ou através da participação direta da autoridade competente desse Estado.»;

(2) No n.º 8, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Fabrico de peças, equipamentos, e de componentes de unidades de controlo e de monitorização que sejam elegíveis, em conformidade com o anexo I (parte 21), para instalação num produto certificado de tipo sem necessidade de serem acompanhados de um certificado de aptidão para o serviço (formulário 1 da AESA);»;

6) O anexo I (parte 21) é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 2.º

Alterações do Regulamento Delegado (UE) 2019/945

O Regulamento Delegado (UE) 2019/945 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

«3) "Sistema de aeronave não tripulada (UAS)": uma aeronave não tripulada, na aceção do artigo 3.º, ponto 30, do Regulamento (UE) 2018/1139 (*), e a sua unidade de controlo e de monitorização;

_____

(*) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).»;

b) O ponto 38 passa a ter a seguinte redação:

«38) "Unidade de controlo e de monitorização (CMU)": o equipamento para controlar e monitorizar remotamente a aeronave não tripulada, tal como definido no artigo 3.º, ponto 32, do Regulamento (UE) 2018/1139;»;

c) O ponto 39 passa a ter a seguinte redação:

«39) "Ligação C2": a ligação de dados entre a aeronave não tripulada e a CMU com o objetivo de gerir o voo;»;

2) O artigo 40.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Devem ser certificados o projeto, a produção e a manutenção de um UAS que cumpra qualquer uma das seguintes condições:

a) Tenha uma dimensão característica igual ou superior a 3 m e seja projetado para ser operado sobre concentrações de pessoas, exceto se o UA for mais leve do que o ar;

b) Seja concebido para o transporte de pessoas;

c) Seja concebido para o transporte de mercadorias perigosas e requeira um elevado nível de robustez a fim de mitigar os riscos para terceiros em caso de acidente;

d) Se destine a ser utilizado na categoria "específica" de operações tal como definida no artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/947 e a autoridade competente tenha concluído, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2019/947, com base na avaliação do risco levada a cabo pelo operador do UAS em conformidade com o artigo 11.º desse regulamento, que o risco da operação não pode ser adequadamente mitigado sem a certificação do UAS.»;

b) É inserido o seguinte n.º 1-A:

«1-A. O n.º 1 não se aplica a UAS que sejam especificamente projetados ou modificados para fins de investigação, experimentais ou científicos e que sejam suscetíveis de serem produzidos apenas num pequeno número de exemplares. A operação desses UAS é sujeita a uma licença de voo em conformidade com a subparte B do anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012.»;

c) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Um UAS que cumpre as condições especificadas no n.º 1 deve cumprir os requisitos aplicáveis estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão (*), no Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão (**) e no Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 da Comissão (***).

_____

(*) Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012 , que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

(**) Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão, de 23 de abril de 2015, relativo a especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operações e que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 (JO L 106 de 24.4.2015, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

(***) Regulamento Delegado (UE) 2024/397 da Comissão, de 20 de outubro de 2023, que complementa o Regulamento (UE) n.º 575/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às normas técnicas de regulamentação relativas ao cálculo da medida do risco num cenário de esforço (JO L, 2024/397, 29.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1107/oj).»;

d) É inserido o seguinte n.º 2-A:

«2-A. Os UAS certificados por motivos diferentes daqueles especificados no n.º 1 devem cumprir os requisitos aplicáveis especificados no Regulamento (UE) n.º 748/2012 e no Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão.»;

3) O anexo é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 3.º

Entrada em vigor e aplicação

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de maio de 2025.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 13 de março de 2024.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

O anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012 é alterado do seguinte modo:

1) O título da parte 21 passa a ter a seguinte redação:

«Certificação de aeronaves e respetivos produtos, peças, equipamentos, unidades de controlo e de monitorização e seus componentes, e certificação de entidades de projeto e de produção»;

2) O índice é alterado do seguinte modo:

a) O título da secção 21.A.2 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.2 Ações a realizar por outra pessoa que não o requerente ou titular de um certificado»;

b) O título da secção 21.A.35 passa a ter a seguinte redação:

«Ensaios de voo»;

c) O título da secção 21.A.115 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.115 Requisitos para a aprovação de grandes alterações sob a forma de certificado-tipo suplementar»;

d) O título da secção 21.A.128 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.115 Ensaios: **motores, hélices e unidades de controlo e de monitorização (CMU)**»;

e) O título da secção A, subparte K, passa a ter a seguinte redação:

«SUBPARTE K — PEÇAS, EQUIPAMENTOS E COMPONENTES DA UNIDADE DE CONTROLO E DE MONITORIZAÇÃO (CMU)»;

f) O título da secção 21.A.303 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.303 Conformidade com os requisitos aplicáveis»;

g) O título da secção 21.A.305 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.305 Homologação de peças, equipamentos e componentes da unidade de controlo e de monitorização (CMU)»;

h) É aditado um novo título da secção 21.A.308 com a seguinte redação:

«21.A.308 Elegibilidade de um componente para instalação numa unidade de controlo e monitorização (CMU)»;

i) O título da secção A, subparte Q, passa a ter a seguinte redação:

«SUBPARTE Q — IDENTIFICAÇÃO DE PRODUTOS, PEÇAS, EQUIPAMENTOS, UNIDADES DE CONTROLO E DE MONITORIZAÇÃO (CMU) E SEUS COMPONENTES»;

j) O título da secção 21.A.801 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.801 Identificação de produtos e unidades de controlo e monitorização (CMU)»;

k) O título da secção 21.A.804 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.804 Identificação de peças, equipamentos e componentes da unidade de controlo e de monitorização (CMU)»;

l) O título da secção B, subparte K, passa a ter a seguinte redação:

«SUBPARTE K — PEÇAS, EQUIPAMENTOS E COMPONENTES DA UNIDADE DE CONTROLO E DE MONITORIZAÇÃO (CMU)»;

m) O título da secção B, subparte Q, passa a ter a seguinte redação:

«SUBPARTE Q — IDENTIFICAÇÃO DE PRODUTOS, PEÇAS, EQUIPAMENTOS, UNIDADES DE CONTROLO E DE MONITORIZAÇÃO (CMU) E SEUS COMPONENTES»;

3) O ponto 21.A.2 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.2 **Ações a realizar por outra pessoa que não o requerente ou titular de um certificado**

As ações a realizar e as obrigações a assumir pelo titular ou requerente de um certificado para um produto, peça, equipamento, ou unidade de controlo e de monitorização (CMU) ou respetivo componente ao abrigo do presente ponto, podem ser realizadas ou assumidas, em seu nome, por toda e qualquer outra pessoa singular ou coletiva, desde que o titular ou requerente do referido certificado possa demonstrar que celebrou um acordo com outra pessoa, com vista a assegurar o cumprimento adequado das obrigações do titular.»;

4) O ponto 21.A.3A é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) e nos seus atos delegados e de execução, todas as pessoas singulares ou coletivas que tenham solicitado ou sido titulares de um certificado-tipo, certificado-tipo restrito, certificado-tipo suplementar, autorização ETSO, aprovação de projeto de grande reparação ou qualquer outra aprovação pertinente considerada como tendo sido emitida nos termos do presente regulamento devem:

1. Estabelecer e manter um sistema de recolha, investigação e análise dos relatórios de ocorrências, a fim de identificar tendências adversas ou corrigir deficiências e de extrair as ocorrências cuja comunicação é obrigatória em conformidade com o ponto 3 e as que são comunicadas voluntariamente. Para as entidades que tenham o seu estabelecimento principal num Estado-Membro, pode ser estabelecido um sistema único para cumprir os requisitos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e dos seus atos de execução, bem como do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos seus atos delegados e de execução. O sistema de comunicação deve incluir:

i) relatórios e informações relativos a falhas, avarias, defeitos ou outras ocorrências que causem ou possam ter efeitos adversos na aeronavegabilidade permanente do produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente abrangido pelo certificado-tipo, certificado-tipo restrito, certificado-tipo suplementar, autorização ETSO, aprovação de projeto de grande reparação ou qualquer outra aprovação relevante considerada como tendo sido emitida nos termos do presente regulamento;

ii) erros, falhas evitadas e perigos não abrangidos pela subalínea i);

2. Disponibilizar aos operadores conhecidos do produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente e, a pedido, a qualquer pessoa autorizada ao abrigo de outros atos de execução ou delegados, as informações sobre o sistema estabelecido em conformidade com o ponto 1, bem como sobre a forma de apresentar relatórios e informações relacionadas com falhas, avarias, defeitos ou outras ocorrências referidas no ponto 1, subalínea i);

3. Comunicar à Agência a deteção de quaisquer falhas, avarias, defeitos ou outras ocorrências relacionadas com um produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente abrangidos pelo certificado-tipo, certificado-tipo restrito, certificado-tipo suplementar, autorização ETSO, aprovação de projeto de grande reparação ou qualquer outra aprovação relevante considerada como tendo sido emitida nos termos do presente regulamento, e que constitua, ou seja suscetível de constituir, risco para a segurança.

(*) Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18).»;

b) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014 e nos seus atos delegados e de execução, qualquer pessoa singular ou coletiva que seja titular ou tenha requerido um certificado de aprovação como entidade de produção ao abrigo da subparte G da presente secção, ou que produza um produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente ao abrigo da subparte F da presente secção, deve:

1. Estabelecer e manter um sistema de recolha e análise dos relatórios de ocorrências, incluindo relatórios sobre erros, falhas evitadas e perigos, a fim de identificar tendências adversas ou corrigir deficiências e de extrair as ocorrências cuja comunicação é obrigatória em conformidade com os pontos 2 e 3 da presente alínea e as que são comunicadas voluntariamente. Para as entidades que tenham o seu estabelecimento principal num Estado-Membro, pode ser estabelecido um sistema único para cumprir os requisitos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e dos seus atos de execução, bem como do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos seus atos delegados e de execução;

2. Comunicar ao titular da aprovação de projeto responsável todos os casos em que os produtos, peças, equipamentos, UAS, CMU ou seus componentes foram certificados pela entidade de produção e os eventuais desvios em relação aos dados de projeto aplicáveis foram posteriormente identificados, e investigar com o titular da aprovação de projeto a fim de identificar os desvios suscetíveis de constituir risco para a segurança;

3. Comunicar à autoridade competente do Estado-Membro responsável, em conformidade com o ponto 21.1, e à Agência, os desvios que tenham sido identificados em conformidade com o ponto 21.A.3A, alínea b), ponto 2, e suscetíveis de constituir risco para a segurança;

4. No caso de a entidade de produção ser fornecedora de uma outra entidade de produção, comunicar igualmente a essa entidade todos os casos em que possua produtos, peças, equipamentos, UAS, CMU ou seus componentes "aptos para serviço" destinados à mesma e posteriormente identificados como apresentando eventuais desvios aos dados do projeto aplicáveis.»;

5) O ponto 21.A.3B passa a ter a seguinte redação:

«21.A.3B **Diretivas de aeronavegabilidade**

a) Entende-se por "diretiva de aeronavegabilidade" um documento emitido ou adotado pela Agência que obriga à intervenção técnica numa aeronave ou numa CMU com vista a repor um nível de segurança aceitável, nos casos em que os dados periciais mostram que a segurança da aeronave, do UAS ou da CMU seja suscetível de ficar comprometida de outra forma.

b) A emissão de uma diretiva de aeronavegabilidade pela Agência ocorre nos seguintes casos:

1. quando a Agência considerar que a aeronave, o UAS ou a CMU não apresenta condições de segurança, em virtude de um defeito na aeronave, num motor, hélice, peça ou equipamento instalado nessa aeronave, ou em virtude de um defeito na CMU ou no respetivo componente; e

2. quando a referida condição seja suscetível de existir ou ocorrer noutras aeronaves, UAS ou CMU.

c) Sempre que a Agência emitir uma diretiva de aeronavegabilidade com vista à correção da condição de insegurança referida na alínea b), ou à solicitação da realização de uma inspeção, o titular do certificado-tipo, certificado-tipo restrito, certificado-tipo suplementar, aprovação de projeto de grandes reparações ou autorização ETSO, ou qualquer outra aprovação relevante considerada como tendo sido emitida em conformidade com o presente regulamento, deve:

1. propor as medidas corretivas adequadas ou as inspeções solicitadas, ou ambas, e apresentar à Agência informações pormenorizadas sobre estas propostas com vista à sua aprovação; e

2. logo que a Agência aprove as propostas referidas no ponto 1 acima, disponibilizar dados descritivos adequados e instruções de execução a todos os operadores conhecidos ou proprietários do produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente em questão e, mediante pedido, a toda e qualquer pessoa que deve satisfazer as disposições da diretiva de aeronavegabilidade.

d) Uma diretiva de aeronavegabilidade deve conter as seguintes informações essenciais:

1. uma identificação da condição de insegurança;

2. uma identificação da aeronave ou da CMU afetadas;

3. a(s) medida(s) a empreender;

4. o período para a realização da(s) medida(s) acima;

5. a data de entrada em vigor da diretiva de aeronavegabilidade.»;

6) No ponto 21.A.4, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) O apoio adequado à aeronavegabilidade permanente do produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente.»;

7) No ponto 21.A.5, as alíneas a), b) e c) passam a ter a seguinte redação:

«a) Quando projetarem um produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente, ou alterações ou reparações aos mesmos, estabelecer um sistema de arquivamento de registos e conservar as informações/dados de projeto pertinentes; essas informações/dados devem ser disponibilizados à Agência a fim de fornecer as informações/dados necessários para garantir a aeronavegabilidade permanente do produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente, a validade contínua dos dados de adequação operacional e a conformidade com os requisitos de proteção ambiental aplicáveis;

b) Quando produzem um produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente, registar os pormenores do processo de produção relevantes para a conformidade do produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente com os dados de projeto aplicáveis, bem como os requisitos impostos aos seus parceiros e fornecedores, e disponibilizar esses dados à autoridade competente, a fim de fornecer as informações necessárias para garantir a aeronavegabilidade permanente do produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente;

c) No que respeita às licenças de voo:

1. manter os documentos apresentados para estabelecer e justificar as condições de voo e disponibilizá-los à Agência e à respetiva autoridade competente do Estado-Membro, a fim de fornecer as informações necessárias para assegurar a aeronavegabilidade permanente da aeronave, do UAS e da CMU;

2. Sempre que emitam uma licença de voo sob o privilégio das entidades certificadas, manter os documentos a ela associados, incluindo registos e documentos de inspeção que fundamentem a aprovação das condições de voo e a emissão da licença de voo, e colocá-los à disposição da Agência e da respetiva autoridade competente do Estado-Membro responsável pela supervisão da entidade, a fim de fornecer as informações necessárias para assegurar a aeronavegabilidade permanente da aeronave, do UAS e da CMU;»;

8) O ponto 21.A.6 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.6 **Manuais**

O titular de um certificado-tipo, de um certificado-tipo restrito ou de um certificado-tipo suplementar deve:

«a) Elaborar, conservar e atualizar os originais de todos os manuais ou das variantes incluídas nos manuais exigidos pela fundamentação da certificação de tipo, pela fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional e pelos requisitos de proteção ambiental aplicáveis referentes ao produto, UAS, CMU ou artigo, bem como facultar cópias à Agência, sempre que esta o solicite;

b) Para aeronaves não tripuladas, determinar se a instalação de uma CMU num ambiente físico é necessária e fornecer ao operador todas as instruções necessárias para a instalação da CMU e para que a sua instalação seja autorizada em conformidade com o anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 da Comissão [*relativo à aeronavegabilidade permanente dos sistemas de aeronaves não tripuladas certificados e dos seus componentes, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas. «C(2024)1569». Serviço das Publicações: adicionar o número de adoção*];»

9) O ponto 21.A.7 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.7 **Instruções para a aeronavegabilidade permanente**

a) O titular de um certificado-tipo, de um certificado-tipo restrito, de um certificado-tipo suplementar, de uma alteração de projeto ou aprovação de projeto de reparação deve desenvolver ou referenciar as instruções necessárias para garantir que a norma de aeronavegabilidade relacionada com o tipo de aeronave, o UAS e o tipo de CMU e com qualquer peça associada ou componente de CMU se mantém ao longo de todo o ciclo de vida útil da aeronave ou do UAS, aquando da demonstração da conformidade com a fundamentação da certificação de tipo estabelecida e notificada pela Agência em conformidade com o ponto 21.B.80.

b) Pelo menos um conjunto de instruções completas de aeronavegabilidade permanente deverá ser fornecido pelo titular de:

1. Um certificado-tipo ou certificado-tipo restrito para cada proprietário conhecido de um ou mais produtos, UAS ou CMU aquando da sua entrega ou da emissão do primeiro certificado de aeronavegabilidade ou do certificado de aeronavegabilidade restrito para as aeronaves afetadas, consoante o que ocorrer mais tarde;

2. Um certificado-tipo suplementar ou uma aprovação de projeto para todos os operadores conhecidos do produto, do UAS ou da CMU afetados pela alteração aquando da autorização de colocação em serviço do produto modificado ou da CMU modificada;

3. Uma aprovação de projeto de reparação a todos os operadores conhecidos do produto ou da CMU afetados pela reparação assim que estes forem dados como aptos para o serviço incluindo o projeto de reparação em causa; o produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente reparados podem ser considerados aptos para o serviço antes de as instruções relacionadas com a aeronavegabilidade permanente terem sido preenchidas, mas por um período de serviço limitado, e mediante acordo prévio da Agência.

Subsequentemente, esses titulares de aprovações de projetos devem disponibilizar essas instruções, mediante pedido, a qualquer outra pessoa vinculada ao cumprimento das referidas instruções.

c) Em derrogação do disposto na alínea b), o titular do certificado-tipo ou do certificado-tipo restrito pode prorrogar a disponibilidade de uma parte das instruções relativas à aeronavegabilidade permanente, de acordo com instruções de execução minuciosas de natureza programada, até depois da entrada em serviço do produto ou da CMU, ou do produto modificado ou da CMU modificada, devendo, porém, disponibilizar essas instruções antes de a utilização desses dados ser necessária para o produto ou produto modificado.

d) O titular da aprovação de projeto, vinculado à prestação de instruções para a aeronavegabilidade permanente em conformidade com a alínea b), deve também disponibilizar as alterações a essas instruções a todos os operadores conhecidos do produto, do UAS ou da CMU afetados pela alteração e, a pedido, a qualquer outra pessoa responsável pelo cumprimento dessas alterações. O titular da aprovação de projeto deve demonstrar à Agência, a pedido, a adequação do processo de alteração das instruções de aeronavegabilidade permanente, disponível em conformidade com o presente ponto.»;

10) No ponto 21.A.9, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Conceder à autoridade competente o acesso a qualquer instalação, produto, peça, equipamento, CMU, componente da CMU, documento, registo, dados, processo, procedimento ou qualquer outro material, a fim de analisar qualquer relatório, efetuar qualquer inspeção ou realizar ou testemunhar quaisquer voos e ensaios em terra, conforme necessário, a fim de verificar a conformidade inicial e contínua da organização com os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos seus atos delegados e de execução;»;

11) O ponto 21.A.11 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.11 **Âmbito de aplicação**

A presente subparte estabelece os procedimentos para a emissão de certificados-tipo para produtos e CMU e certificados-tipo restritos para aeronaves, e define os direitos e obrigações dos requerentes e titulares desses certificados.»;

12) O ponto 21.A.15 é alterado do seguinte modo:

a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) O requerimento de um certificado-tipo ou de um certificado-tipo restrito deve incluir, no mínimo, os dados descritivos preliminares do produto, do UAS ou da CMU, e o tipo de operações para as quais a certificação é requerida. Além disso, deve incluir um programa de certificação para efeitos de demonstração da conformidade de acordo com o disposto no ponto 21.A.20, ou ser completado por este após o requerimento inicial, que consiste no seguinte:

1. Uma descrição pormenorizada do projeto de tipo, incluindo todas as configurações para as quais é requerida a certificação;

2. As características e limitações operacionais propostas;

3. A utilização a que o produto, o UAS ou a CMU se destina e o tipo de operações para as quais é requerida a certificação;

4. Uma proposta relativa à fundamentação da certificação de tipo, à fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional e aos requisitos de proteção ambiental iniciais, elaborada em conformidade com os requisitos e as opções especificados nos pontos 21.B.80, 21.B.82 e 21.B.85;

5. Uma proposta de programa de certificação que discrimine os grupos representativos de atividades e de dados de demonstração da conformidade, incluindo uma proposta relativa aos meios de conformidade e aos documentos de conformidade conexos;

6. Uma proposta de avaliação dos grupos representativos de atividades e de dados de demonstração da conformidade, incidindo sobre a probabilidade de uma não conformidade não identificada com a fundamentação da certificação de tipo, a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional ou os requisitos de proteção ambiental, bem como sobre o impacto potencial dessa não conformidade na segurança dos produtos ou UAS ou na proteção ambiental ou na segurança da CMU. A avaliação proposta deve ter em conta, pelo menos, os elementos indicados no ponto 21.B.100, alínea a), subalíneas 1) a 4). Com base nessa avaliação, o requerimento deve incluir uma proposta para a participação da Agência na verificação das atividades e dos dados de demonstração da conformidade;

7. Um projeto de calendário incluindo as principais etapas.»;

b) A alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) O requerimento de um certificado-tipo ou de um certificado-tipo restrito para aviões ou aeronaves de asas rotativas de grande porte será válido por cinco anos e o requerimento de qualquer outro certificado-tipo ou certificado-tipo restrito será válido por três anos, salvo se o requerente demonstrar, no momento do requerimento, que o seu produto, UAS ou CMU requer um prazo mais alargado para demonstrar e declarar a conformidade, e sob reserva de aprovação pela Agência da prorrogação do referido prazo.»;

13) O ponto 21.A.19 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.19 **Alterações que exigem um novo certificado-tipo**

Toda e qualquer pessoa singular ou coletiva que proponha uma alteração a um produto deve requerer um novo certificado-tipo, caso a Agência considere que a alteração a nível de projeto, potência, impulso ou massa seja de molde a exigir uma investigação completa da conformidade com a fundamentação de certificação de tipo aplicável.

Toda e qualquer pessoa singular ou coletiva que proponha uma alteração a um UAS ou a uma CMU deve requerer um novo certificado-tipo, caso a Agência considere que a alteração a nível de projeto seja de molde a exigir uma investigação completa da conformidade com a fundamentação de certificação de tipo aplicável.»;

14) No ponto 21.A.20, alínea d), a subalínea 2) passa a ter a seguinte redação:

«2. não tenha sido identificada qualquer particularidade ou característica que possa comprometer a segurança do produto, do UAS ou da CMU para as utilizações relativamente às quais se requer certificação.»;

15) O ponto 21.A.21 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.21 **Requisitos para a emissão de um certificado-tipo ou de um certificado-tipo restrito**

a) Para efeitos de emissão de um certificado-tipo de um produto ou de uma CMU ou, se o certificado-tipo restrito da aeronave não cumprir os requisitos essenciais do anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139, o requerente deve:

1. demonstrar a sua capacidade, em conformidade com o disposto no ponto 21.A.14;

2. demonstrar o cumprimento do disposto no ponto 21.A.20;

3. para um certificado-tipo de aeronave ou um certificado-tipo restrito, demonstrar que o motor ou hélice, ou ambos, caso sejam instalados na aeronave:

i) dispõem de um certificado-tipo emitido ou determinado em conformidade com o presente regulamento; ou

ii) está (estão) conforme(s) com a fundamentação de certificação de tipo de aeronave estipulada para as aeronaves à exceção das aeronaves não tripuladas, ou com a fundamentação de certificação de tipo de UAS para aeronaves não tripuladas, e com os requisitos de proteção ambiental designados e notificados pela Agência como sendo necessários para assegurar o voo da aeronave em condições de segurança;

4. para um certificado-tipo de aeronave ou um certificado-tipo restrito:

i) demonstrar conformidade com a fundamentação de certificação de tipo do UAS de acordo com o ponto 21.B.80;

ii) demonstrar que a CMU possui um certificado-tipo emitido em conformidade com o presente regulamento, caso a CMU tenha sido certificada em separado da aeronave não tripulada.

b) Em derrogação ao disposto na alínea a), subalínea 2), e a pedido do requerente incluído na declaração mencionada no ponto 21.A.20, alínea d), o requerente tem direito a que o certificado-tipo ou o certificado-tipo restrito da aeronave seja emitido antes de ter demonstrado a conformidade com a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional aplicáveis, desde que o requerente demonstre essa conformidade antes da data em que esses dados sejam efetivamente utilizados.»;

16) O ponto 21.A.31 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.31 **Projeto de tipo**

a) O projeto de tipo deve englobar:

1. os desenhos e as especificações, bem como uma listagem desses desenhos e especificações, necessários para definir a configuração e as características de projeto do produto, UAS ou CMU demonstrando que as mesmas estão conformes com a fundamentação da certificação de tipo e os requisitos de proteção ambiental aplicáveis;

2. informações sobre os materiais, processos e métodos de fabrico e montagem do produto e da CMU, necessárias para assegurar a conformidade do produto e da CMU;

3. uma secção limitações de aeronavegabilidade aprovadas das instruções para a aeronavegabilidade permanente, conforme definido nas especificações de certificação aplicáveis; e

4. quaisquer outros dados que permitam, por comparação, a determinação da aeronavegabilidade e, se for caso disso, das características ambientais de produtos e CMU posteriores do mesmo tipo.

b) Cada projeto de tipo deve ser devidamente identificado.»;

17) No ponto 21.A.33, alínea b), subalínea 1), a subalínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«ii) que as peças dos produtos e dos componentes da CMU estão em conformidade com os desenhos do projeto de tipo proposto; e»;

18) O ponto 21.A.35 é alterado do seguinte modo:

a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) O requerente deve desempenhar todos os ensaios de voo que a Agência considerar necessários para determinar:

1. para determinar a conformidade com a fundamentação da certificação de tipo e os requisitos de proteção ambiental aplicáveis; e

2. se existe uma garantia razoável de que a aeronave, as suas peças, equipamentos, o UAS ou a CMU são fiáveis e funcionam devidamente, para a certificação de aeronaves, UAS e CMU ao abrigo do presente anexo, exceto no que respeita a:

i) planadores, à exceção dos planadores não tripulados, e planadores com motor, à exceção dos planadores com motor não tripulados;

ii) balões e dirigíveis na aceção de ELA1 ou ELA2;

iii) aviões, à exceção dos aviões não tripulados, com uma massa máxima à descolagem (MTOM) igual ou inferior a 2 722 kg.»;

b) A alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) Os ensaios de voo referidos na alínea b), subalínea 2), devem incluir:

1. para aeronaves à exceção das aeronaves não tripuladas:

i) as horas de voo que a Agência considera necessárias para garantir que a sua operação segura é demonstrada antes de a aeronave entrar em serviço, devendo ser, no mínimo, de 150 horas,

ii) nomeadamente, para aeronaves com motores de turbina de um modelo que não tenha sido anteriormente empregue numa aeronave detentora de um certificado-tipo, um mínimo de 300 horas de serviço com um complemento global de motores conforme com um certificado-tipo;

2. para os UAS e as CMU, as horas de voo que a Agência considera necessárias, tendo em conta o grau de complexidade do projeto da aeronave e da CMU e o seu risco para a segurança, para garantir que a sua operação segura é demonstrada antes da entrada em serviço da aeronave e da CMU.»;

19) O ponto 21.A.41 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.41 **Certificado-tipo**

O certificado-tipo e o certificado-tipo restrito englobam ambos o projeto de tipo, as limitações operacionais, as instruções de aeronavegabilidade permanente, a ficha técnica do certificado-tipo respeitante à aeronavegabilidade e às emissões, a fundamentação da certificação de tipo aplicável e os requisitos de proteção ambiental que servem de base à Agência para registar a conformidade, bem como quaisquer outras condições ou limitações previstas para o produto, os UAS ou a CMU nas especificações de certificação e nos requisitos de proteção ambiental aplicáveis. Além disso, o certificado-tipo e o certificado-tipo restrito da aeronave incluem a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional aplicável, os dados de adequação operacional e a ficha técnica do certificado-tipo respeitante ao ruído. A ficha técnica do certificado-tipo e do certificado-tipo restrito da aeronave inclui o registo da conformidade das emissões de CO_2 e a ficha técnica do certificado-tipo do motor inclui o registo da conformidade das emissões de gases de escape.»;

20) No ponto 21.A.90B, alínea a), a subalínea 1) passa a ter a seguinte redação:

«1. relativas a:

i) aviões com uma massa máxima à descolagem (MTOM) de 5 700 kg, ou inferior;

ii) aeronaves com asas rotativas com uma MTOM de 3 175 kg, ou inferior,

iii) planadores com e sem motor, balões e dirigíveis na aceção de ELA1 ou ELA2;

iv) aeronave com capacidades de VTOL com uma MTOM de 5 700 kg, ou inferior;»;

21) O ponto 21.A.91 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.91 **Classificação das alterações de um certificado-tipo**

As alterações do certificado-tipo classificam-se como pequenas e grandes. Uma "pequena alteração" é aquela que não tem um efeito significativo sobre a massa, a centragem, a resistência estrutural, a fiabilidade, as características operacionais, os dados de adequação operacional ou outras características que afetem a aeronavegabilidade do produto ou do UAS, ou as suas características ambientais, ou não tem qualquer efeito significativo sobre a fiabilidade, as características operacionais ou outras características que afetem a aeronavegabilidade da CMU. Sem prejuízo do disposto no ponto 21.A.19, todas as restantes alterações devem ser consideradas "grandes alterações" ao abrigo da presente subparte. As pequenas e grandes alterações são aprovadas em conformidade com o disposto nos pontos 21.A.95 ou 21.A.97, conforme aplicável, e devem ser devidamente identificadas.»;

22) No ponto 21.A.93, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) O requerimento deve incluir um programa de certificação para a demonstração da conformidade de acordo com o ponto 21.A.20, ou ser completado por este após o requerimento inicial, que consiste no seguinte:

1. uma descrição da alteração que identifique:

i) a(s) configuração(ões) do produto, do UAS ou da CMU no certificado-tipo no qual a alteração deve ser introduzida,

ii) todas as áreas do produto, do UAS ou da CMU no certificado-tipo, incluindo os manuais aprovados, que sejam alterados ou afetados pela alteração, e

iii) se a alteração afetar os dados de adequação operacional, as alterações necessárias dos dados de adequação operacional;

2. uma identificação de eventuais novas investigações necessárias para a demonstração da conformidade da alteração, bem como das áreas afetadas pela alteração, com a fundamentação da certificação de tipo aplicável, a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional e os requisitos de proteção ambiental; e

3. para uma grande alteração de um certificado-tipo:

i) uma proposta para a fundamentação da certificação, a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional e os requisitos de proteção ambiental iniciais, elaborada em conformidade com os requisitos e as opções especificadas no ponto 21.A.101,

ii) uma proposta de programa de certificação que discrimine os grupos representativos de atividades e de dados de demonstração da conformidade, incluindo uma proposta relativa aos meios de conformidade e aos documentos de conformidade conexos;

iii) uma proposta de avaliação dos grupos representativos de atividades e de dados de demonstração da conformidade, incidindo sobre a probabilidade de uma não conformidade não identificada com a fundamentação da certificação de tipo, a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional ou os requisitos de proteção ambiental aplicáveis, bem como sobre o impacto potencial dessa não conformidade na segurança dos produtos ou UAS ou na proteção ambiental ou na segurança da CMU; a avaliação proposta deve ter em conta, pelo menos, os elementos indicados no ponto 21.B.100, alínea a), subalíneas 1) a 4). Com base nessa avaliação, o requerimento deve incluir uma proposta para a participação da Agência na verificação das atividades e dos dados de demonstração da conformidade; e

iv) um projeto de calendário incluindo as principais etapas.»;

23) O ponto 21.A.95 é alterado do seguinte modo:

a) Na alínea b), a subalínea 4) passa a ter a seguinte redação:

«4. quando não tiver sido identificada qualquer particularidade ou característica que possa comprometer a segurança do produto ou da CMU para as utilizações relativamente às quais se requer a certificação.»;

b) A alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Em derrogação ao disposto na alínea a), e na sequência do pedido do requerente incluído na declaração mencionada no ponto 21.A.20, alínea d), pode ser aprovada uma pequena alteração do certificado-tipo de uma aeronave antes de ter sido demonstrada a conformidade com a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional aplicável, desde que o requerente demonstre essa conformidade antes da data em que estes dados sejam efetivamente utilizados.»;

24) No ponto 21.A.97, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Em derrogação ao disposto na alínea b), subalíneas 2) e 3), e a pedido do requerente incluído na declaração mencionada no ponto 21.A.20, alínea d), pode ser aprovada uma grande alteração do certificado-tipo de uma aeronave antes de ter sido demonstrada a conformidade com a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional aplicável, desde que o requerente demonstre essa conformidade antes da data em que estes dados sejam efetivamente utilizados.»;

25) No ponto 21.A.101, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

«a) As grandes alterações de um certificado-tipo e as áreas afetadas pela alteração devem estar conformes com as especificações de certificação aplicáveis ao produto, ao UAS ou à CMU alterados na data do requerimento de alteração ou com as especificações de certificação que passaram a ser aplicáveis após essa data nos termos da alínea f). A validade do pedido será determinada em conformidade com o ponto 21.A.93, alínea c). Além disso, o produto alterado ou o UAS alterado deve respeitar os requisitos de proteção ambiental estabelecidos pela Agência em conformidade com o ponto 21.B.85.

b) Salvaguardando as disposições da alínea h), em derrogação ao disposto na alínea a), pode ser utilizada uma alteração anterior de uma especificação de certificação referida na alínea a) e de qualquer outra especificação de certificação diretamente relacionada em qualquer uma das seguintes situações, salvo se a alteração anterior se tiver tornado aplicável antes da data em que se tornaram aplicáveis as especificações de certificação correspondentes incorporadas mediante referência no certificado-tipo:

1. uma alteração que a Agência não considere significativa; para determinar se uma alteração específica é significativa, a Agência aprecia-a no contexto e todas as anteriores alterações do projeto pertinentes, bem como de todas s revisões relacionadas das especificações de certificação aplicáveis incorporadas mediante referência no certificado-tipo do produto ou da CMU;

i) a configuração geral ou os princípios de construção não são mantidos,

ii) os pressupostos utilizados para a certificação do produto, dos UAS ou da CMU a alterar deixaram de ser válidos;

2. cada área, sistema, peça, equipamento ou componente de CMU que a Agência considere não ser afetado pela alteração;

3. cada área, sistema, peça, equipamento ou componente de CMU que seja afetado pela alteração, relativamente à qual a Agência considere que a conformidade com as especificações de certificação referidas na alínea a) não contribui materialmente para o nível de segurança do produto, UAS ou CMU alterados, ou é impraticável.»;

26) No ponto 21.A.108, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) no mínimo, um conjunto de alterações dos dados de adequação operacional elaborado em conformidade com a fundamentação da certificação dos dados da adequação operacional aplicável, a todos os operadores da aeronave alterada conhecidos da UE, antes de os dados de adequação operacional deverem ser utilizados por uma organização de formação ou um operador da UE; e»;

27) O ponto 21.A.115 é alterado do seguinte modo:

a) Na alínea b), subalínea 5), a subalínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«ii) o titular do certificado-tipo tiver concordado em colaborar com o titular o certificado-tipo suplementar para garantir o cumprimento de todas as brigações respeitantes à aeronavegabilidade permanente do produto alterado, do UAS alterado ou da CMU alterada, através da conformidade com os pontos 21.A.44 e 21.A.118A.»;

b) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Em derrogação ao disposto na alínea b), subalíneas 3) e 4), e a pedido do requerente incluído na declaração mencionada no ponto 21.A.20, alínea d), o requerente tem direito a que um certificado-tipo suplementar para uma aeronave seja emitido antes de ter demonstrado a conformidade com a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional aplicável, desde que o requerente demonstre essa conformidade antes da data em que estes dados sejam efetivamente utilizados.»;

28) O ponto 21.A.117 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.117 **Alterações numa peça de um produto abrangido por um certificado-tipo suplementar**

a) As pequenas alterações numa peça de um produto, de um UAS ou de uma CMU abrangidos por um certificado--tipo suplementar devem ser classificadas e aprovadas em conformidade com a subparte D.

b) Toda e qualquer grande alteração numa peça de um produto, UAS ou CMU abrangidos por um certificado-tipo suplementar deve ser aprovada como um certificado-tipo suplementar individual, em conformidade com a presente subparte.

c) Em derrogação das disposições da alínea b), uma grande alteração numa peça de um produto, de um UAS ou de uma CMU abrangidos por um certificado-tipo suplementar submetido pelo próprio titular do certificado-tipo suplementar pode ser aprovada como sendo uma alteração ao certificado-tipo suplementar já existente.»;

29) No ponto 21.A.118A, alínea a), a subalínea 2) passa a ter a seguinte redação:

«2. implícitas na colaboração com o titular do certificado-tipo, de acordo com o ponto 21.A.115, alínea b), subalínea 5), subalínea ii);»;

30) O ponto 21.A.120B, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) no mínimo, um conjunto de alterações dos dados de adequação operacional elaborado em conformidade com a fundamentação da certificação dos dados da adequação operacional aplicável, a todos os operadores da aeronave alterada conhecidos da UE, antes de os dados de adequação operacional serem utilizados por uma organização de formação ou um operador da UE; e»;

31) O ponto 21.A.121 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.121 **Âmbito de aplicação**

a) A presente subparte estabelece o procedimento para demonstrar a conformidade com os dados do projeto aplicáveis a um produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente, destinados a ser fabricados sem uma certificação de entidade de produção, nos termos da subparte G.

b) A presente subparte estabelece as normas aplicáveis às obrigações do fabricante de um produto, peça, equipamento, CMU e seu componente, que tenha sido fabricado em conformidade com a presente subparte.»;

32) O ponto 21.A.122 é alterado do seguinte modo:

a) O proémio passa a ter a seguinte redação:

«Toda e qualquer pessoa singular ou coletiva pode demonstrar a conformidade de um produto, peça, equipamento, CMU e seus componentes, nos termos da presente subparte, se:»;

b) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) for titular ou tiver requerido uma aprovação que contemple o projeto do referido produto, peça, equipamento, CMU e seus componentes; ou»;

33) O ponto 21.A.124 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.124 **Requerimento**

a) Cada requerimento apresentado para aval da demonstração da conformidade de produtos, peças, equipamentos, CMU e seus componentes individuais, nos termos da presente subparte, deve ser efetuado nos moldes estabelecidos pela autoridade competente.

b) O referido requerimento deve conter:

1. elementos que demonstrem, nos casos aplicáveis, que:

i) a emissão de uma certificação de entidade de produção, nos termos da subparte G, seria inadequada, ou

ii) a certificação ou aprovação de um produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente nos termos da presente subparte, é necessária, na pendência da emissão de uma certificação de entidade de produção, nos termos da subparte G;

2. uma resenha das informações exigidas pelo ponto 21.A.125A, alínea b).»;

34) O ponto 21.A.125A é alterado do seguinte modo:

a) O proémio passa a ter a seguinte redação:

«O requerente só pode ser titular de uma carta de acordo emitida pela autoridade competente que avaliza a demonstração da conformidade de produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes nos termos da presente subparte, após:»;

b) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) ter estabelecido um sistema de inspeção da produção para garantir que os produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes estão em conformidade com os dados de projeto aplicáveis e se apresentam em condições para funcionar em segurança;»;

35) No ponto 21.A.125C, alínea a), a subalínea 3) passa a ter a seguinte redação:

«3. a entidade de produção está em condições de fornecer à autoridade competente provas de que mantém um controlo satisfatório do fabrico de produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes ao abrigo da carta de acordo;»;

36) O ponto 21.A.126 é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a), subalínea 1), passa a ter a seguinte redação:

«1. os materiais recebidos e as peças compradas ou obtidas por subcontratação estão em conformidade com o especificado nos dados do projeto aplicáveis;»;

b) A alínea a), subalínea 3), passa a ter a seguinte redação:

«3. os processos, as técnicas de fabrico e os métodos de montagem, que afetem a qualidade e a segurança do produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seus componentes finais, são efetuados de acordo com as especificações aceites pela autoridade competente;»;

c) A alínea a), subalínea 4), passa a ter a seguinte redação:

«4. as alterações ao projeto, incluindo a substituição de materiais, foram aprovadas de acordo com o presente anexo, e controladas antes da sua inclusão na peça, no equipamento, no UAS, na CMU ou no componente da CMU do produto final.»;

d) Na alínea b), as subalíneas 4) e 5) passam a ter a seguinte redação:

«4. os materiais e as peças rejeitados são separados e identificados de modo a não serem instalados no produto final, nem na respetiva peça, equipamento, CMU ou seu componente;

5. os materiais e as peças que ficam retidos devido a desvios relativamente ao rojeto de tipo ou às especificações do projeto, e que devem ser considerados para instalação no produto, peça, equipamento, CMU ou seus componentes finais, são sujeitos a um procedimento de evisão de engenharia e de produção aprovado; esses materiais e peças que tenham sido considerados, no âmbito daquele procedimento, aptos para o serviço, devem ser corretamente identificados e reinspecionados caso se afigure necessário que sejam retrabalhados ou reparados; os materiais e as peças rejeitados nesse procedimento devem ser marcados e eliminados de modo a garantir que não são incorporados no produto final;»;

37) O ponto 21.A.128 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.128 **Ensaios: motores, hélices e unidades de controlo e de monitorização (CMU)**

Todo e qualquer fabricante de motores ou de hélices, fabricados de acordo com a presente subparte, deve submeter cada motor ou hélice de passo variável, ou CMU, a um ensaio funcional, tal como especificado na documentação do titular do certificado-tipo, com vista a determinar o seu funcionamento correto em toda a gama de serviço, para a qual são detentores de um certificado-tipo, de modo a estabelecer os aspetos pertinentes da conformidade com o ponto 21.A.125A, alínea a).»;

38) O ponto 21.A.129 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.129 **Obrigações da entidade de produção**

Todo e qualquer fabricante de um produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente fabricado em conformidade com a presente subparte deve:

a) disponibilizar o produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente à autoridade competente para fins de inspeção;

b) conservar, no local de fabrico, a documentação técnica e os desenhos necessários para determinar a conformidade do produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente com os dados do projeto aplicáveis;

c) manter o sistema de inspeção da produção que assegura que cada produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente está conforme com os dados do projeto aplicáveis e em condições para funcionar em segurança;

d) prestar assistência ao titular do certificado-tipo, certificado-tipo restrito, ou aprovação de projeto, em quaisquer ações para a aeronavegabilidade permanente dos produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes fabricados;

e) cumprir o disposto na subparte A da presente secção.»;

39) O ponto 21.A.130 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.130 **Declaração de conformidade**

a) Todo e qualquer fabricante de um produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente fabricado de acordo com a presente subparte deve emitir uma declaração de conformidade: um formulário 52 da AESA (cf. apêndice VIII), para uma aeronave completa, ou um formulário 1 da AESA (cf. apêndice I), para outros produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes. A referida declaração deve ser assinada por uma pessoa autorizada, que possua um cargo de responsabilidade junto da entidade de fabrico.

b) A declaração de conformidade deve conter todos os seguintes elementos:

1. para cada produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente, uma declaração a atestar que o produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente obedece aos dados do projeto aprovados e está apto a funcionar em condições de segurança;

2. para cada aeronave, uma declaração a atestar que a aeronave foi sujeita a ensaios no solo e em voo, de acordo com o ponto 21.A.127, alínea a);

3. para cada motor, hélice de passo variável ou CMU, uma declaração a atestar que o motor, a hélice de passo variável ou a CMU foram sujeitos a um ensaio final de funcionamento, realizado pelo fabricante, em conformidade com o ponto 21.A.128;

4. adicionalmente, no caso dos requisitos de proteção ambiental:

i) uma declaração de que o motor completo obedece aos requisitos aplicáveis em matéria de emissões de gases de escape do motor na data de fabrico do motor, e

ii) uma declaração de que o avião completo obedece aos requisitos aplicáveis em matéria de emissões de CO_2 na data da emissão do seu primeiro certificado de aeronavegabilidade.

c) Cada fabricante de um produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente referidos na alínea a) deve apresentar uma declaração de conformidade atualizada para validação pela autoridade competente em qualquer uma das seguintes situações:

1. aquando da transferência inicial da propriedade de tais produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes;

2. aquando do requerimento para a emissão de um certificado de aeronavegabilidade original para aeronaves;

3. aquando do requerimento para a emissão do documento original de aptidão para serviço respeitante à aeronavegabilidade de um motor, hélice, peça, equipamento, CMU e seu componente.

d) A autoridade competente deve validar a declaração de conformidade, mediante assinatura, se considerar, após inspeção, que o produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente obedece aos dados do projeto aplicáveis e está apto a funcionar em condições de segurança.»;

40) O ponto 21.A.131 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.131 **Âmbito de aplicação**

A presente subparte estabelece:

a) Os procedimentos para a emissão de títulos de certificação de entidades de produção destinados às entidades de produção que demonstrem a conformidade de produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes com os dados do projeto aplicáveis;

b) As normas que regem os direitos e as obrigações dos requerentes e titulares dos referidos títulos de certificação.»;

41) O ponto 21.A.139, alínea d), é alterado do seguinte modo:

a) A subalínea 1) passa a ter a seguinte redação:

«1. assegurar a conformidade dos produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes fabricados por si ou por qualquer um dos seus parceiros, ou fornecidos por terceiros ou subcontratantes, com os dados do projeto aplicáveis, e que os mesmos estão aptos a funcionar em condições de segurança e, desse modo, exercer as prerrogativas estipuladas no ponto 21.A.163;»;

b) Na subalínea 2), a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:

«iii) verificação de que os produtos, peças, materiais, equipamentos, CMU e/ou seus componentes recebidos, incluindo artigos novos ou usados fornecidos pelos compradores dos produtos, cumprem os requisitos especificados nos dados do projeto aplicáveis;»;

42) O ponto 21.A.147 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.147 **Alterações ao sistema de gestão da produção**

Após a emissão de um certificado de entidade de produção, cada alteração do sistema de gestão da produção que seja significativa para a demonstração da conformidade ou das características de aeronavegabilidade e de proteção ambiental do produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente deve ser aprovada pela autoridade competente antes de ser aplicada. A entidade de produção deve apresentar um pedido de aprovação à autoridade competente demonstrando que continuará a cumprir o disposto no presente anexo.»;

43) O ponto 21.A.151 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.151 **Termos de certificação**

Os termos de certificação identificam o âmbito dos trabalhos, os produtos ou as categorias das peças e dos equipamentos, ou ambos, as CMU ou seus componentes, ou ambos, que conferem ao titular o direito de exercer as prerrogativas previstas no ponto 21.A.163.

Os termos de certificação são parte integrante da certificação da entidade de produção.»;

44) No ponto 21.A.159, alínea a), a subalínea 3) passa a ter a seguinte redação:

«3. a entidade de produção está em condições de fornecer à autoridade competente provas de que mantém um controlo satisfatório do fabrico de produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes ao abrigo da certificação;»;

45) O ponto 21.A.163 é alterado do seguinte modo:

a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) no caso de uma aeronave completa com certificação de tipo e mediante a apresentação, referente às aeronaves e aos UAS, da declaração de conformidade (formulário 52 da AESA) emitida em conformidade com os pontos 21.A.174 e 21.A.204 do presente anexo ou com os pontos 21L.A.143, alínea c), e 21.L.A163 do anexo I-B (parte 21 - Light), obter um certificado de aeronavegabilidade e um certificado de ruído para uma aeronave sem necessitar de apresentar mais comprovativos;»;

b) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) no caso de outros produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes, emitir certificados de aptidão para voo (formulário 1 da AESA) em conformidade com o presente anexo, subparte G, ou com o anexo I-B (parte 21 - Light), subparte G, sem necessitar de apresentar mais comprovativos;»;

(46) O ponto 21.A.165 é alterado do seguinte modo:

a) A alínea c) é alterada do seguinte modo:

i) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. certificar-se de que os outros produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes estão completos, são conformes com os dados de projeto aprovados ou declarados e estão em condições de funcionar com segurança, antes da emissão do formulário 1 da AESA para certificação da sua conformidade com os dados de projeto aprovados e da sua condição de funcionamento seguro;»;

ii) O ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. certificar-se de que os outros produtos, peças, equipamentos, CMU ou seus componentes estão em conformidade com os dados aplicáveis, antes da emissão do formulário 1 da AESA na qualidade de certificado de conformidade;»;

b) A alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Prestar assistência ao titular do certificado-tipo ou de outra aprovação de projeto ou a uma pessoa singular ou coletiva que tenha feito uma declaração de conformidade do projeto nos termos da subparte C da secção A do anexo I-B (parte 21 - Light) no tratamento de quaisquer ações de aeronavegabilidade permanente relacionadas com os produtos, peças, equipamentos, UAS, CMU ou seus componentes produzidos;»;

47) No ponto 21.A.174, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) O requerimento para a emissão de um certificado de aeronavegabilidade ou certificado de aeronavegabilidade restrito deve incluir os seguintes elementos:

1. a classe do certificado de aeronavegabilidade para o qual foi apresentado um requerimento;

2. no caso de uma aeronave nova:

i) uma declaração de conformidade:

— emitida ao abrigo do ponto 21.A.163, alínea b), ou

— emitida ao abrigo do ponto 21.A.130 e validada pela autoridade competente, ou

— no caso de uma aeronave importada, uma declaração de conformidade emitida nos termos do ponto 21.A.163, alínea b), ou, no caso de uma aeronave importada em conformidade com o artigo 9.º, n.º 2, do presente regulamento, uma declaração assinada pela autoridade exportadora atestando que a aeronave está conforme com um projeto aprovado pela Agência;

ii) um relatório de massa e centragem, juntamente com uma tabela de carga, quando exigido pelas especificações de certificação aplicáveis à aeronave em causa; e

iii) o manual de voo, sempre que seja exigido pelas especificações de certificação aplicáveis à aeronave em questão;

3. no caso de uma aeronave usada, oriunda de:

i) um Estado-Membro, um certificado de avaliação da aeronavegabilidade emitido em conformidade com o anexo I (parte M) ou o anexo V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão (*) ou com o anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107;

ii) um país terceiro:

— uma declaração emitida pela autoridade competente do Estado onde a aeronave está, ou esteve, registada, a especificar o estado de aeronavegabilidade da mesma à data da transferência;

— um relatório de massa e centragem, juntamente com uma tabela de carga, quando exigido pelas especificações de certificação aplicáveis à aeronave em causa;

— o manual de voo, sempre que tal manual seja exigido pelos códigos de aeronavegabilidade para determinada aeronave;

— registos históricos da aeronave respeitantes ao seu fabrico, às alterações e às operações de manutenção realizadas, incluindo todas as limitações associadas ao certificado de aeronavegabilidade restrito emitido em conformidade com o ponto 21.B.327;

— uma recomendação para a emissão de um certificado de aeronavegabilidade ou certificado de aeronavegabilidade restrito e para um certificado de avaliação da aeronavegabilidade, após a realização da avaliação da aeronavegabilidade prevista no anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 (*) ou um certificado de avaliação da aeronavegabilidade em conformidade com o anexo V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 ou com o anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107;

— a data de emissão do primeiro certificado de aeronavegabilidade e, se se aplicarem as normas do anexo 16, volume III, da Convenção de Chicago, os dados do valor métrico de CO_2.

(*) Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1)»;

48) No ponto 21.A.179, alínea a), subalínea 2), a subalínea i) passa a ter a seguinte redação:

«i) mediante a apresentação do anterior certificado de aeronavegabilidade e de um certificado de avaliação da aeronavegabilidade válido emitido em conformidade com o anexo I (parte M) ou o anexo V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, ou com o anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107, consoante for aplicável;»;

49) No ponto 21.A.239, a alínea d) é alterada do seguinte modo:

a) A subalínea 1) passa a ter a seguinte redação:

«1. estabelecer, aplicar e manter um sistema de controlo e supervisão do projeto, bem como das alterações e reparações do projeto dos produtos, peças, equipamentos, UAS, CMU ou seus componentes abrangidos pelos termos de certificação; esse sistema deve:

i) incluir uma função de aeronavegabilidade, responsável por gerir que o projeto de produtos, peças, equipamentos, UAS, CMU ou seus componentes ou as alterações e reparações do projeto, cumprem a fundamentação da certificação de tipo aplicável, a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional e os requisitos de proteção ambiental aplicáveis;

ii) assegurar que a entidade de projeto cumpre devidamente as suas responsabilidades, em conformidade com o presente anexo e com os termos de certificação emitidos nos termos do ponto 21.A.251;»;

b) A subalínea 3) passa a ter a seguinte redação:

«3. especificar o modo como o sistema de gestão do projeto assegura a aceitação das peças, dos equipamentos ou dos componentes da CMU concebidos, ou das tarefas realizadas pelos parceiros ou subcontratantes, em conformidade com os métodos descritos nos procedimentos documentados.»;

50) O ponto 21.A.243 é alterado do seguinte modo:

a) Na alínea a), o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«a) No âmbito do sistema de gestão de projeto, a entidade de projeto deve criar e fornecer à Agência um manual que descreva, diretamente ou por referência cruzada, a entidade, as suas políticas, processos e procedimentos pertinentes, o tipo de trabalho de projeto e as categorias de produtos, peças, equipamentos, UAS, CMU ou seus componentes para as quais a entidade de projeto é titular de um certificado de aprovação como entidade de projeto, tal como identificadas nos termos da certificação emitida em conformidade com o ponto 21.A.251 e, se for caso disso, as interfaces com os seus parceiros ou subcontratantes e o controlo dos mesmos.»;

b) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Caso o projeto das peças, dos equipamentos, ou dos componentes de CMU, ou quaisquer alterações aos produtos, aos UAS ou às CMU sejam da responsabilidade de entidades parceiras ou subcontratantes, o manual deve incluir uma declaração que explique o modo como a entidade assegura a conformidade de todas as peças, equipamentos, ou componentes de CMU, exigida pelo ponto 21.A.239, alínea d), subalínea 2), bem como, seja diretamente seja por referência cruzada, descrições e informações sobre as atividades do projeto e sobre a organização dos parceiros ou subcontratantes, na medida do necessário, com vista à elaboração da referida declaração.»;

51) No ponto 21.A.245, alínea e), a subalínea 1) passa a ter a seguinte redação:

«1. todos os departamentos técnicos dispõem de pessoal em número e com experiência suficientes, a quem foram delegados poderes adequados ao exercício das suas funções e que estes, juntamente com as infraestruturas, instalações e equipamentos, se revelam adequados à concretização, por parte do pessoal, dos objetivos definidos para o produto, os UAS ou CMU em matéria de aeronavegabilidade, adequação operacional e proteção ambiental;»;

52) O ponto 21.A.247 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.247 **Alterações ao sistema de gestão de projeto**

Após a emissão de um certificado de aprovação como entidade de projeto, todas as alterações efetuadas no sistema de gestão do projeto, que sejam importantes para a demonstração da conformidade ou para a aeronavegabilidade, a adequação operacional e a proteção ambiental do produto, peça, equipamento, UAS, CMU ou seu componente, devem ser aprovadas pela Agência antes da sua aplicação. A entidade de projeto apresentará à Agência um pedido de aprovação demonstrando, com base nas alterações propostas ao manual, que continuará a cumprir o disposto no presente anexo.»;

53) O ponto 21.A.251 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.251 **Termos de certificação**

Os termos da certificação devem identificar os tipos de atividades de projeto, as categorias de produtos, peças, equipamentos, UAS, CMU ou seus componentes, relativamente aos quais foi emitida a certificação da entidade de projeto, bem como as funções e as tarefas para as quais a entidade foi certificada no que se refere à aeronavegabilidade, aos dados de adequação operacional e às características ambientais dos produtos, UAS ou CMU. No caso das certificações como entidade de projeto que abranjam a certificação de tipo ou autorização ETSO (Especificações técnicas normalizadas europeias) para unidades de potência auxiliares (APU), os termos de certificação devem ainda incluir a lista de produtos, CMU ou APU. Estes termos são parte integrante da certificação como entidade de projeto.»;

54) No ponto 21.A.259, alínea a), a subalínea 3) passa a ter a seguinte redação:

«3. A entidade de projeto está em condições de fornecer à Agência provas de que o sistema de gestão do projeto da entidade mantém um controlo e supervisão satisfatórios do projeto dos produtos e CMU, das reparações e das respetivas alterações ao abrigo da certificação;»;

55) No ponto 21.A.263, a alínea c) é alterada do seguinte modo:

a) A subalínea 5) passa a ter a seguinte redação:

«5. aprovar determinados projetos de grande reparação ao abrigo da subparte M do presente anexo em produtos, CMU ou unidades de potência auxiliares (APU);»;

b) Na subalínea 7), a subalínea i) passa a ter a seguinte redação:

«i) controla a configuração da aeronave, o UAS ou a CMU, e»;

56) No ponto 21.A.265, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Determinar que o projeto do produto, do UAS ou da CMU, ou das suas alterações ou reparações, cumpre a fundamentação da certificação de tipo aplicável, as especificações técnicas relativas à apresentação de declarações, a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional e os requisitos de proteção ambiental, e que os mesmos não apresentam características de insegurança;»;

57) O título da subparte K da secção A passa a ter a seguinte redação:

«**SUBPARTE K — PEÇAS, EQUIPAMENTOS, E COMPONENTES DE UNIDADES DE CONTROLO E DE MONITORIZAÇÃO (CMU)**»;

58) O ponto 21.A.301 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.301 **Âmbito de aplicação**

A presente subparte define o procedimento relativo à homologação de peças, equipamentos e componentes de CMU.»;

59) O ponto 21.A.303 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.303 **Conformidade com os requisitos aplicáveis**

A demonstração de conformidade com os requisitos aplicáveis às peças, equipamentos e componentes de CMU a instalar num produto detentor de um certificado-tipo, ou numa CMU, deve ser efetuada:

a) Juntamente com os procedimentos respeitantes à certificação de tipo, previstos nas subpartes B, D ou E, do produto, UAS ou CMU onde irão ser instalados; ou

b) Sempre que aplicável, em conformidade com os procedimentos para a autorização ETSO constantes da subparte O; ou

c) No caso de peças normalizadas, em conformidade com normas oficialmente reconhecidas.»;

60) O ponto 21.A.305 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.305 **Homologação de peças, equipamentos e componentes da unidade de controlo e de monitorização (CMU)**

Sempre que a homologação de uma peça, equipamento ou componente de CMU for expressamente exigida pela legislação da União ([1]) ou tendo em conta as medidas da Agência referidas no artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 748/2012, a peça, o equipamento ou o componente de CMU em questão devem satisfazer os requisitos da autorização ETSO aplicável ou as especificações reconhecidas pela Agência como sendo equivalentes no caso específico em questão.»;

61) É aditado o novo ponto 21.A.308, com a seguinte redação:

«21.A.308 **Elegibilidade de um componente para instalação numa unidade de controlo e de monitorização (CMU)**

a) Um componente de CMU que se afigure crítico para as operações de UAS previstas, tal como determinado pelo titular da aprovação de projeto e acordado com a Agência, é elegível para instalação numa CMU, desde que se encontre em condições para funcionar em segurança, seja marcado em conformidade com a subparte Q e acompanhado de um certificado de aptidão para serviço (formulário 1 da AESA).

b) Um componente de CMU que não seja considerado crítico para as operações de UAS previstas, conforme determinado pelo titular da aprovação de projeto e acordado com a Agência, é elegível para instalação numa CMU desde que:

1) o componente de CMU se encontre em condições para funcionar em segurança; e

2) o instalador possua um documento emitido pela pessoa ou pela entidade que fabricou o componente de CMU, que declara o nome e a identificação do componente, a conformidade do componente com os seus dados de projeto e contém a data de emissão.»;

62) O ponto 21.A.431A é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) A presente subparte define o procedimento relativo à aprovação de projetos de reparação de qualquer produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente, e estabelece os direitos e as obrigações do requerente e titular da certificação visada.»;

b) As alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redação:

«c) Entende-se por "reparação" a recuperação de um elemento danificado e/ou a restituição de uma condição de aeronavegabilidade após a emissão da certificação inicial de aptidão para serviço pelo fabricante de qualquer produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente.

d) A eliminação de danos mediante a substituição de peças, equipamentos ou componentes de CMU sem necessidade de atividades de projeto será considerada uma operação de manutenção, não exigindo, por conseguinte, qualquer aprovação nos termos das disposições do presente anexo.»;

([1]) [Lista de atos aplicáveis a inserir no rodapé].

63) No ponto 21.A.431B, alínea a), a subalínea 1) passa a ter a seguinte redação:

«1. relativas a:

i) aviões com uma massa máxima à descolagem (MTOM) de 5 700 kg, ou inferior;

ii) aeronaves com asas rotativas com uma MTOM de 3 175 kg, ou inferior,

iii) planadores com e sem motor, balões e dirigíveis na aceção de ELA1 ou ELA2;

iv) aeronave com capacidades de VTOL com uma MTOM de 5 700 kg, ou inferior;»;

64) No ponto 21.A.432C, alínea b), a subalínea 6) passa a ter a seguinte redação:

«6. uma proposta de avaliação dos grupos representativos de atividades e de dados de demonstração da conformidade, incidindo sobre a probabilidade de uma não conformidade não identificada com a fundamentação da certificação de tipo, bem como sobre o impacto potencial dessa não conformidade na segurança do produto, do UAS ou da CMU. A avaliação proposta deve ter em conta, pelo menos, os elementos indicados no ponto 21.B.100, alínea a), subalíneas 1) a 4). Com base nessa avaliação, o requerimento deve incluir uma proposta para a participação da Agência na verificação das atividades e dos dados de demonstração da conformidade; e»;

65) No ponto 21.A.433, alínea a), as subalíneas 3) e 4) passam a ter a seguinte redação:

«3. Quando não tiver sido identificada qualquer particularidade ou característica que possa comprometer a segurança do produto, do UAS ou da CMU para as utilizações relativamente às quais se requer a certificação;

4. Quando o requerente tiver especificado que forneceu dados de certificação com base num acordo com o proprietário dos dados de certificação de tipo, em conformidade com o ponto 21.A.432C, alínea b), subalínea 7):

i) no caso de o titular ter informado não ter objeções técnicas relativamente às informações apresentadas em conformidade com a alínea a), subalínea 2); e

ii) no caso de o titular ter concordado em colaborar com o titular de uma aprovação de projeto de reparação para garantir o cumprimento de todas as obrigações respeitantes à aeronavegabilidade permanente do produto alterado, UAS alterado ou CMU alterada através da conformidade com o ponto 21.A.451.»;

66) No ponto 21.A.439, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«As peças, equipamentos e componentes de CMU a utilizar em reparações devem ser fabricados em conformidade com dados de produção baseados em todos os dados de projeto necessários, fornecidos pelo titular de uma aprovação de projeto de reparação:»;

67) O ponto 21.A.441 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.441 **Execução de reparações**

a) A reparação deve ser efetuada em conformidade com a subparte C do anexo I (parte M), ou a subparte C do anexo V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, ou a subparte C do anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 ou por uma entidade de produção certificada nos termos da subparte G do presente anexo, em conformidade com a prerrogativa prevista na alínea d) do ponto 21.A.163.

b) A entidade de projeto deve fornecer à entidade que efetuar a reparação todas as instruções necessárias em matéria de instalação.»;

68) No ponto 21.A.445, alínea a), o proémio passa a ter a seguinte redação:

«Sempre que um produto, peça, equipamento, CMU ou seu componente danificado não seja reparado, ou não seja coberto pelos dados previamente aprovados, a avaliação das consequências do dano em causa em termos de aeronavegabilidade só pode ser efetuada:»;

69) O ponto 21.A.708 é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) A configuração ou configurações para as quais é requerida a licença de voo, incluindo, para as aeronaves não tripuladas, a configuração da CMU que é utilizada para controlar a aeronave;»;

b) A alínea b), é alterada do seguinte modo:

i) O proémio passa a ter a seguinte redação:

«As condições ou restrições consideradas necessárias para a operação da aeronave em condições de segurança, incluindo:»;

ii) É aditada uma nova subalínea 7):

«7. no caso de aeronaves não tripuladas, disposições e instruções específicas para a operação e a aeronavegabilidade permanente do UAS ou da CMU;»;

c) A alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) O método utilizado para o controlo da configuração da aeronave, incluindo, no caso de aeronaves não tripuladas, a configuração da CMU que é utilizada para controlar a aeronave, a fim de manter a sua conformidade com as condições estabelecidas.»;

70) No ponto 21.A.711, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Uma entidade certificada pode emitir uma licença de voo (formulário 20b da AESA, cf. apêndice IV) ao abrigo da prerrogativa concedida em conformidade com o ponto CAMO.A.125 do anexo V-C (parte CAMO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 ou o ponto CAO.A.095 do anexo V-D (parte CAO) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, ou o ponto CAO.UAS.095 do anexo II (parte CAO.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107, conforme aplicável, quando as condições de voo referidas no ponto 21.A.708 do presente anexo tiverem sido aprovadas em conformidade com o ponto 21.A.710 do presente anexo.»;

71) O título da subparte Q passa a ter a seguinte redação:

«**SUBPARTE Q — IDENTIFICAÇÃO DE PRODUTOS, PEÇAS, EQUIPAMENTOS, UNIDADES DE CONTROLO E DE MONITORIZAÇÃO (CMU) E SEUS COMPONENTES**»;

72) O ponto 21.A.801 é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«21.A.801 **Identificação de produtos e de unidades de controlo e de monitorização (CMU)**»;

b) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) A identificação dos produtos e das CMU produzidos em conformidade com as disposições da subparte F ou subparte G deve incluir as seguintes informações:

1. º nome do fabricante;

2. o produto e a denominação da CMU;

3. º número de série do fabricante;

4. a aposição da marca "EXEMPT" ("ISENTO"), aos motores, se a autoridade competente tiver concedido uma isenção dos requisitos de proteção ambiental aplicáveis;

5. quaisquer outros dados considerados apropriados pela Agência.»;

c) É aditada uma nova alínea e):

«e) Toda e qualquer pessoa singular ou coletiva que fabrique uma CMU contemplada pelas disposições das subpartes G ou F deve identificá-la por meio de uma chapa, gravação, estampagem ou outro método à prova de fogo, com as informações especificadas na alínea a) anterior, de forma acessível e legível e que não possa ser deformada ou retirada durante o funcionamento normal ou perdida ou destruída num acidente.»;

73) O ponto 21.A.803 é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Nenhuma pessoa pode remover, alterar ou apor os dados de identificação a que se refere o ponto 21.A.801, alínea a) em qualquer aeronave, motor, hélice, pá de hélice ou cubo de hélice ou CMU, ou os dados de identificação a que se refere o ponto 21.A.807, alínea a) no caso de uma APU, sem a aprovação prévia da Agência.»;

b) As alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redação:

«c) Em derrogação das disposições das alíneas a) e b), toda e qualquer pessoa singular ou coletiva que execute trabalhos de manutenção nos termos das respetivas normas associadas aplicáveis pode, em conformidade com métodos, técnicas e práticas definidas pela Agência:

1. remover, alterar ou apor os dados de identificação a que se refere o ponto 21.A.801, alínea a) em qualquer aeronave, motor, hélice, pá de hélice, cubo de hélice ou CMU, ou os dados de identificação a que se refere o ponto 21.A.807, alínea a) no caso de uma APU; ou

2. remover a chapa a que se refere o ponto 21.A.801 ou o ponto 21.A.807, no caso de uma APU, sempre que necessário no decurso das operações de manutenção.

d) As chapas de identificação que tenham sido retiradas de qualquer aeronave, motor, hélice, pá de hélice, cubo de hélice, ou CMU nos termos do disposto na alínea c), subalínea 2), não podem ser substituídas por outras chapas.»;

74) O ponto 21.A.804 passa a ter a seguinte redação:

«21.A.804 **Identificação de peças, equipamentos e componentes da unidade de controlo e de monitorização**

a) As peças ou equipamentos elegíveis para instalação num produto com certificação de tipo, bem como os componentes de CMU elegíveis para instalação numa CMU certificada em conformidade com o anexo I, devem ostentar de forma indelével e legível:

1. o nome, marca comercial ou símbolo que identifica o fabricante, conforme especificado nos dados de projeto aplicáveis;

2. o número da peça, tal como definido nos dados de projeto aplicáveis; e

3. as letras "EPA":

i) para as peças ou equipamentos produzidos em conformidade com dados de projeto aprovados que não pertençam ao titular do certificado-tipo do respetivo produto, exceto no caso dos artigos ETSO e das peças e equipamentos abrangidos pela alínea b) do ponto 21.A.307,

ii) para os componentes de CMU produzidos em conformidade com dados de projeto aprovados que não pertençam ao titular do certificado-tipo da respetiva CMU, ou ao titular do certificado-tipo do UA quando a CMU é certificada como peça do UA, com exceção dos componentes de CMU de ETSO e dos componentes de CMU abrangidos pela alínea b) do ponto 21.A.308.

b) Em derrogação das disposições da alínea a), se a Agência confirmar que a peça, equipamento ou componente de CMU são demasiado pequenos ou que não é possível, por outro motivo, marcar a peça, equipamento ou componente de CMU com os dados mencionados na alínea a), o documento de aptidão para serviço que acompanha a peça, o equipamento, ou o componente de CMU em causa ou a sua embalagem devem incluir os dados que não puderam ser marcados na peça, equipamento ou componente de CMU.»;

75) No ponto 21.B.20, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) A Agência deve implementar um sistema para analisar adequadamente todas as informações pertinentes que tenha recebido em matéria de segurança e fornecer sem demora à autoridade competente dos Estados-Membros e à Comissão todas as informações, incluindo recomendações ou medidas corretivas a adotar, que se revelem necessárias para dar resposta atempada a um problema de segurança relacionado com produtos, peças, equipamento, UAS, CMU e seus componentes, pessoas ou entidades abrangidos pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e seus atos delegados e de execução.»;

76) O ponto 21.B.70 passa a ter a seguinte redação:

«21.B.70 **Especificações de certificação**

Em conformidade com o artigo 76.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139, a Agência deve elaborar especificações de certificação e outras especificações pormenorizadas, incluindo as especificações de certificação para a aeronavegabilidade, os dados de adequação operacional e a proteção ambiental, que as autoridades competentes, as entidades e o pessoal possam utilizar para demonstrar a conformidade dos produtos, peças, equipamentos, UAS, CMU ou seus componentes com os requisitos essenciais aplicáveis definidos nos anexos II, IV, V e IX do referido regulamento, bem como com os de proteção ambiental previstos no artigo 9.º, n.º 2, e no anexo III do mesmo regulamento. Estas especificações devem ser suficientemente pormenorizadas e específicas para indicar aos requerentes as condições em que os certificados serão emitidos, alterados ou completados.»;

77) No ponto 21.B.75, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) A Agência deve prescrever especificações técnicas pormenorizadas especiais, designadas "condições especiais" para um produto, um UAS ou uma CMU, caso as especificações de certificação correspondentes não contenham normas de segurança adequadas ou apropriadas para o produto, o UAS ou a CMU, em virtude de:

1. o produto, o UAS ou a CMU possuir características de projeto novas ou inabituais em relação às práticas de projeto nas quais se baseiam as especificações de certificação aplicáveis;

2. a utilização a que o produto se destina não ser convencional; ou

3. a experiência derivada de outros produtos similares, UAS ou CMU em serviço, ou que possuam características de projeto similares ou perigos recentemente identificados demonstrar a possibilidade da ocorrência de condições de insegurança.»;

78) O ponto 21.B.80 é alterado do seguinte modo:

a) O proémio passa a ter a seguinte redação:

«A Agência deve estabelecer a fundamentação da certificação de tipo e notificá-la ao requerente de um certificado-tipo ou de um certificado-tipo restrito. A fundamentação da certificação de tipo deve consistir no seguinte:»;

b) A alínea a) é alterada do seguinte modo:

i) O proémio passa a ter a seguinte redação:

«As especificações de certificação de aeronavegabilidade designadas pela Agência aplicáveis ao produto, ao UAS ou à CMU na data do pedido de certificado, conforme aplicável na data de pedido desse certificado e qualquer outra condição especial prevista pela Agência em conformidade com o ponto 21.B.75, alínea a), salvo se:»;

ii) Na subalínea 3), a subalínea i) passa a ter a seguinte redação:

«i) no caso de um certificado-tipo, demonstrem a conformidade com os requisitos essenciais do anexo II e, caso aplicável, do anexo IX do Regulamento (UE) 2018/1139; ou»;

c) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Reservado.»;

79) No ponto 21.B.82, a alínea a) é alterada do seguinte modo:

a) A subalínea 2) passa a ter a seguinte redação:

«2. a Agência aceitar ou prescrever meios alternativos de demonstração da conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis dos anexos II, IV, V e IX do Regulamento (UE) 2018/1139;»;

80) No ponto 21.B.100, alínea a), o proémio passa a ter a seguinte redação:

«A Agência deve determinar a sua participação na verificação das atividades e dos dados de demonstração da conformidade ligados ao requerimento de um certificado-tipo, de um certificado-tipo restrito, de uma aprovação de grande alteração, de um certificado-tipo suplementar, de uma aprovação de um projeto de grande reparação ou de uma autorização ETSO para APU. Deve fazê-lo com base numa avaliação dos grupos representativos de atividades e de dados de demonstração da conformidade do programa de certificação. Essa avaliação deve incidir sobre:

— a probabilidade de uma não conformidade não identificada com a fundamentação da certificação de tipo, a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional ou os requisitos de proteção ambiental; e

— o impacto potencial dessa não conformidade na segurança dos produtos, dos UAS e das CMU, ou na proteção ambiental,

e ter em conta pelo menos os seguintes elementos:»;

81) No ponto 21.B.103, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) A Agência deve emitir um certificado-tipo para uma aeronave, um motor, uma hélice ou uma CMU, ou um certificado-tipo restrito para uma aeronave, desde que sejam preenchidas todas as seguintes condições:

1. o requerente cumpra os requisitos do ponto 21.A.21;

2. a Agência, através da sua verificação da demonstração da conformidade de acordo com a sua participação determinada nos termos do ponto 21.B.100, não tenha detetado qualquer não conformidade com a fundamentação da certificação de tipo, a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional, se for caso disso, de acordo com o ponto 21.B.82, e os requisitos de proteção do ambiente aplicáveis;

3. não tiver sido identificada qualquer particularidade ou característica que possa comprometer a segurança do produto, do UAS ou da CMU para as utilizações relativamente às quais se requer a certificação.»;

82) O ponto 21.B.107 é alterado do seguinte modo:

a) Na alínea a), as subalíneas 2) e 3) passam a ter a seguinte redação:

«2. a Agência, através da sua verificação da demonstração da conformidade de acordo com o seu nível de participação determinado nos termos do ponto 21.B.100, alíneas a) ou b), não tenha detetado qualquer não conformidade com a fundamentação da certificação de tipo, a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional, se for caso disso, de acordo com o ponto 21.B.82, e os requisitos de proteção do ambiente aplicáveis; e

3. não tiver sido identificada qualquer particularidade ou característica que possa comprometer a segurança do produto, do UAS ou da CMU para as utilizações relativamente às quais se requer a certificação.»;

b) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) No caso de uma alteração que afete os dados de adequação operacional, em derrogação às subalíneas 1 e 2 da alínea a), e a pedido do requerente incluído na declaração mencionada no ponto 21.A.20, alínea d), a Agência pode aprovar uma alteração a um certificado-tipo da aeronave antes de ter sido demonstrada a conformidade com a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional, desde que o requerente demonstre essa conformidade antes da data em que esses dados sejam efetivamente utilizados.»;

83) No ponto 21.B.111, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

«a) A Agência deve emitir um certificado-tipo suplementar, desde que todas as seguintes condições estejam preenchidas:

1. O requerente cumpra o disposto no ponto 21.A.115, alínea b);

2. A Agência, através da verificação da demonstração da conformidade de acordo com o seu nível de participação determinado nos termos do disposto no ponto 21.B.100, alínea a), não tenha identificado qualquer não conformidade com a fundamentação da certificação-tipo aplicável, a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional, se for caso disso, nos termos do ponto 21.B.82, e os requisitos de proteção ambiental aplicáveis;

3. não tiver sido identificada qualquer particularidade ou característica que possa comprometer a segurança do produto, do UAS ou da CMU para as utilizações relativamente às quais se requer a certificação.

b) No caso de um certificado-tipo suplementar que afete os dados de adequação operacional, em derrogação à alínea a), subalíneas 1) e 2), e a pedido do requerente incluído na declaração mencionada no ponto 21.A.20, alínea d), a Agência pode emitir um certificado-tipo suplementar antes de ter sido demonstrada a conformidade com a fundamentação da certificação dos dados de adequação operacional aplicável, desde que o requerente demonstre essa conformidade antes da data em que esses dados sejam efetivamente utilizados.»;

84) No ponto 21.B.320, alínea b), a subalínea 5) passa a ter a seguinte redação:

«5. inspeção de aeronaves e, no caso de aeronaves não tripuladas, da CMU;»;

85) O ponto 21.B.325 passa a ter a seguinte redação:

«21.B.325 **Emissão de certificados de aeronavegabilidade**

a) Se considerar que foram cumpridos os requisitos do ponto 21.B.326 e os requisitos aplicáveis da secção A, subparte H, do presente anexo, a autoridade competente do Estado-Membro de registo deve, num prazo razoável, emitir ou alterar o certificado de aeronavegabilidade (formulário 25 da AESA, ver apêndice VI).

b) Se considerar que foram cumpridos os requisitos do ponto 21.B.327 e os requisitos aplicáveis da secção A, subparte H, do presente anexo, a autoridade competente do Estado-Membro de registo deve, num prazo razoável, emitir ou alterar o certificado de aeronavegabilidade restrito (formulário 24 da AESA, ver apêndice V).

c) No caso das aeronaves novas e usadas provenientes de Estados não membros, além do certificado de aeronavegabilidade adequado, referido na alínea a) ou b), a autoridade competente do Estado-Membro de registo deve emitir:

1. No caso das aeronaves abrangidas pelo anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, um certificado de avaliação da aeronavegabilidade inicial (Formulário 15a da AESA, cf. apêndice II);

2. No caso das aeronaves novas abrangidas pelo anexo V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, um certificado de avaliação da aeronavegabilidade inicial (Formulário 15c da AESA, apêndice II);

3. No caso das aeronaves usadas provenientes de Estados não membros, abrangidas pelo anexo V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, um certificado de avaliação da aeronavegabilidade inicial (Formulário 15c da AESA, apêndice II), quando a autoridade competente tiver realizado a avaliação da aeronavegabilidade;

4. No caso das aeronaves não tripuladas novas abrangidas pelo anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107, um certificado de avaliação da aeronavegabilidade inicial (Formulário 15d da AESA, cf. apêndice II);

5. No caso das aeronaves não tripuladas usadas originárias de Estados não membros abrangidas pelo anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107, um certificado de avaliação da aeronavegabilidade inicial (Formulário 15d da AESA, cf. apêndice II) quando a autoridade competente tiver realizado a avaliação da aeronavegabilidade.»;

86) O ponto 21.B.326 é alterado do seguinte modo:

a) Na alínea a), a subalínea 2) passa a ter a seguinte redação:

«2. se a autoridade competente do Estado-Membro de registo considerar que a aeronave ou o UAS, conforme o caso, está conforme com o projeto aprovado e em condições de efetuar operações seguras, o que pode incluir a realização de inspeções pela autoridade competente do Estado Membro de registo; e»;

b) A alínea b), é alterada do seguinte modo:

i) A subalínea 1) é alterada do seguinte modo:

— a subalínea i) passa a ter a seguinte redação:

«i) a aeronave, ou o UAS, consoante for aplicável, está conforme com um projeto de tipo aprovado ao abrigo de um certificado-tipo e qualquer certificado-tipo suplementar, alteração ou reparação aprovados em conformidade com o presente anexo, e»;

— a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:

«iii) a avaliação de aeronavegabilidade foi efetuada em conformidade com as disposições da subparte I do anexo I (parte M) ou da subparte I do anexo V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, ou da subparte I do anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 conforme adequado;»;

ii) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. se a autoridade competente do Estado-Membro de registo considerar que a aeronave ou o UAS, conforme o caso, está conforme com o projeto aprovado e em condições de efetuar operações seguras, o que pode incluir a realização de inspeções pela autoridade competente do Estado Membro de registo; e»;

87) No ponto 21.B.327, a alínea a) é alterada do seguinte modo:

a) Na subalínea 1), a subalínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«ii) se a autoridade competente do Estado-Membro de registo considerar que a aeronave ou o UAS, consoante o aplicável, estão conformes com o projeto aprovado pela Agência ao abrigo de um certificado-tipo restrito ou de acordo com especificações de aeronavegabilidade especiais e em condições de efetuar operações seguras, o que pode incluir a realização de inspeções pela autoridade competente do Estado Membro de registo;»;

b) A subalínea 2) é alterada do seguinte modo:

i) Na subalínea i), o ponto A) passa a ter a seguinte redação:

«A) a conformidade da aeronave ou do UAS, consoante for aplicável, com um projeto aprovado pela Agência ao abrigo de um certificado-tipo restrito ou de acordo com especificações de aeronavegabilidade especiais e de qualquer certificado-tipo suplementar, com as alterações ou reparações aprovadas em conformidade com o presente anexo I (parte 21);»

ii) na subalínea i), o ponto C) passa a ter a seguinte redação:

«C) a realização de uma inspeção à aeronave, em conformidade com as disposições do anexo I (parte M) ou do anexo V-B (parte ML) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, ou do anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 conforme adequado;»;

iii) a subalínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«ii) quando a autoridade competente do Estado-Membro de registo considerar que a aeronave ou o UAS, conforme o caso, está conforme com o projeto aprovado e em condições de efetuar operações seguras, o que pode incluir a realização de inspeções pela autoridade competente do Estado Membro de registo.»;

88) No ponto 21.B.432, alínea b), subalínea 1), a subalínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«ii) auditorias de produtos, de UAS e de CMU a uma amostra relevante do projeto e da certificação dos produtos, peças, equipamentos, UAS, CMU e seus componentes abrangidos pelo âmbito de aplicação das atividades da entidade;»;

89) O título da secção B, subparte K, passa a ter a seguinte redação:

«**SUBPARTE K — PEÇAS, EQUIPAMENTOS, E COMPONENTES DE UNIDADES DE CONTROLO E DE MONITORIZAÇÃO (CMU)**»;

90) No ponto 21.B.453, alínea a), a subalínea 4) passa a ter a seguinte redação:

«4. não tiver sido identificada qualquer particularidade ou característica que possa comprometer a segurança do produto, do UAS ou da CMU para as utilizações relativamente às quais se requer a certificação.»;

91) No ponto 21.B.520, alínea b), a subalínea 4) passa a ter a seguinte redação:

«4. a inspeção da aeronave e, no caso de aeronaves não tripuladas, da CMU;»;

92) O título da secção B, subparte Q, passa a ter a seguinte redação:

«**SUBPARTE Q — IDENTIFICAÇÃO DE PRODUTOS, PEÇAS, EQUIPAMENTOS, UNIDADES DE CONTROLO E DE MONITORIZAÇÃO (CMU) E SEUS COMPONENTES**»;

93) A lista de apêndices (FORMULÁRIOS DA AESA) é alterada do seguinte modo:

«Apêndice I — Formulário 1 da AESA — Certificado de aptidão para o serviço

Apêndice II — Formulários 15a, 15c e 15d da AESA — Certificado de Avaliação da Aeronavegabilidade

Apêndice III — Formulário 20a da AESA — Licença de Voo

Apêndice IV — Formulário 20b da AESA — Licença de Voo (emitida por entidades certificadas)

Apêndice V — Formulário 24 da AESA — Certificado de aeronavegabilidade restrito

Apêndice VI — Formulário 25 da AESA — Certificado de aeronavegabilidade

Apêndice VII — Formulário 45 da AESA — Certificado de Ruído

Apêndice VIII — Formulário 52 da AESA — Declaração de Conformidade da aeronave/do sistema de aeronave não tripulada

Apêndice IX — Formulário 53 da AESA — Certificado de Aptidão para Serviço

Apêndice X — Formulário 55 da AESA — Certificado de aprovação como entidade de produção

Apêndice XI — Formulário 65 da AESA — Carta de acordo de produção sem certificação de entidade de produção

Apêndice XII — Categorias de voos de ensaio e respetivas qualificações da tripulação de voo de ensaio»

94) No apêndice I «Certificado de Aptidão para o Serviço — Formulário 1 da AESA referido no anexo I (parte 21)», as instruções de utilização do formulário 1 da AESA são alteradas do seguinte modo:

a) O proémio passa a ter a seguinte redação:

«Estas instruções apenas dizem respeito à utilização do formulário 1 da AESA para fins de produção. Chama-se a atenção para o apêndice II do anexo I (parte M) do Regulamento Delegado (UE) n.º 1321/2014 e para o apêndice III do anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 que abrange a utilização do formulário 1 da AESA para fins de manutenção.»;

b) O ponto 1 «OBJETIVO E UTILIZAÇÃO» é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 1.1 passa a ter a seguinte redação:

«1.1. O principal objetivo do certificado é declarar a aeronavegabilidade dos novos equipamentos, motores, hélices, peças, CMU e seus componentes para aviação (a seguir denominados "elemento(s)").»;

ii) O ponto 1.6 passa a ter a seguinte redação:

«1.6. O certificado não constitui uma autorização para instalar elementos numa aeronave, motor, hélice, ou CMU específicos, em caso de componentes de CMU, mas ajuda o utilizador final a determinar o seu estado no âmbito do processo de aprovação da aeronavegabilidade.»;

c) No ponto 5 «PREENCHIMENTO DO CERTIFICADO PELA ENTIDADE EMISSORA», o campo 8 passa a ter a seguinte redação:

«*Campo 8:* **Número da peça**

Inserir o número da peça conforme consta do elemento ou do rótulo/embalagem. No caso dos motores, hélices, ou CMU, pode ser utilizada a designação de tipo.»;

95) O apêndice II é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

««*Apêndice II*

Formulários 15a, 15c e 15d da AESA — Certificado de Avaliação da Aeronavegabilidade»;»

b É aditado um novo formulário 15d da AESA:

Certificado de Avaliação da Aeronavegabilidade — Formulário 15d da AESA —

«CERTIFICADO DE AVALIAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE (CAA)
(para aeronaves não tripuladas (UA) em conformidade com a parte ML.UAS)
Referência do CAA: .....
Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho,

[NOME DA AUTORIDADE COMPETENTE]

certifica pelo presente que:
□ efetuou uma avaliação de aeronavegabilidade, em conformidade com o anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 da Comissão, do UA que se segue:
[ou]
□ do novo UA que se segue:
Fabricante do UA: .....Denominação do fabricante do UA: .....
Matrícula do UA: ..... Número de série do UA: .....
(e que a mesma aeronave) satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da avaliação.
Data de emissão: ..... Data de caducidade: .....
Horas de voo (FH) do UA à data da avaliação: .....
Assinatura: ..... Autorização n.º (se aplicável): .....

[OU]

[NOME DA ENTIDADE CERTIFICADA, ENDEREÇO e REFERÊNCIA DA CERTIFICAÇÃO] (*) (*)

Pelo presente certifica que efetuou uma avaliação da aeronavegabilidade, em conformidade com o anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 da Comissão, do seguinte UA:

Fabricante do UA: .....Denominação do fabricante do UA: .....
Matrícula do UA: ..... Número de série do UA: .....
e que a mesma aeronave satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade à data da avaliação.
Data de emissão: ..... Data de caducidade: .....
Horas de voo (FH) do UA à data da avaliação: .....
Assinatura: ..... Autorização n.º (se aplicável): .....

==========

Primeira prorrogação: O UA satisfaz as condições previstas no ponto ML.UAS.901, alínea c), do anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 da Comissão
Data de emissão: ..... Data de caducidade: .....
Horas de voo (FH) do UA à data de emissão: .....
Assinatura: .....Autorização n.º : .....
Nome da entidade certificada: .....Referência da certificação: .....

==========

Segunda prorrogação: O UA satisfaz as condições previstas no ponto ML.UAS.901, alínea c), do anexo I (parte ML.UAS) do Regulamento Delegado (UE) 2024/1107 da Comissão
Data de emissão: ..... Data de caducidade: .....
Horas de voo (FH) do UA à data de emissão: .....
Assinatura: .....Autorização n.º : .....
Nome da entidade certificada: .....Referência da certificação: .....

Formulário 15d da AESA — Versão 1
(*) O emitente do formulário pode adaptá-lo como necessário, suprimindo o nome, a declaração de certificação, a referência ao avião em causa e os dados de emissão que não sejam relevantes.»;

96) O apêndice III passa a ter a seguinte redação:

«*Apêndice III*

Licença de Voo — Formulário 20a da AESA

<table>
<tr><td>LOGÓTIPO da autoridade competente</td><td colspan="2">LICENÇA DE VOO</td></tr>
<tr><td colspan="2">(*)</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">A presente licença de voo é emitida nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 e certifica que a aeronave está apta a voar em segurança para os fins e nas condições abaixo indicados, e é válida em todos os Estados-Membros.

A presente licença é também válida para voos com destino e no interior de Estados terceiros, desde que se obtenha a devida certificação por parte das respetivas autoridades competentes:</td><td>1. Nacionalidade e número de matrícula:</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Construtor/tipo da aeronave:
[para aeronaves não tripuladas, introduzir o modelo e a denominação da unidade de controlo e de monitorização]</td><td>3. N.º de série:</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. A licença de voo abrange: [finalidade em conformidade com o disposto no ponto 21.A.701, alínea a)]</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Titular: [no caso de uma licença de voo emitida para os fins previstos no ponto 21.A.701, alínea a), subalínea 15), mencionar: “o proprietário registado”]</td></tr>
<tr><td colspan="3">6. Condições/Observações:</td></tr>
<tr><td colspan="3">7. Prazo de validade:</td></tr>
<tr><td colspan="2">8. Local e data de assinatura:</td><td>9. Assinatura do representante da autoridade competente:</td></tr>
<tr><td colspan="3">Formulário 20a da AESA — Versão 2
(*) (˙) Reservado ao Estado de registo.»;»</td></tr>
</table>

97) O apêndice IV passa a ter a seguinte redação:

«*Apêndice IV*

Licença de voo (emitida por entidades certificadas) — Formulário 20b da AESA

<table>
<tr><td>Estado-Membro da autoridade competente que emitiu a certificação da entidade emissora da licença de voo; ou “AESA” se a certificação tiver sido emitida pela AESA.</td><td colspan="2">LICENÇA DE VOO</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nome e endereço da entidade emissora da licença de voo.</td><td>(*)</td></tr>
<tr><td colspan="2">A presente licença de voo é emitida nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 e certifica que a aeronave está apta a voar em segurança para os fins e nas condições abaixo indicados, e é válida em todos os Estados-Membros.
A presente licença é também válida para voos com destino e no interior de Estados terceiros, desde que se obtenha a devida certificação por parte das respetivas autoridades competentes.</td><td>1. Nacionalidade e número de matrícula:</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Construtor/tipo da aeronave:
[para aeronaves não tripuladas, introduzir o modelo e a denominação da unidade de controlo e de monitorização]</td><td>3. N.º de série:</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. A licença de voo abrange: [finalidade em conformidade com o disposto no ponto 21.A.701, alínea a)]</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Titular: [Entidade emissora da licença de voo]</td></tr>
<tr><td colspan="3">6. Condições/Observações:</td></tr>
<tr><td colspan="3">7. Prazo de validade:</td></tr>
<tr><td colspan="2">8. Local e data de assinatura:</td><td>9. Assinatura da pessoa autorizada:
Nome:
N.º de referência do título de certificação:</td></tr>
<tr><td colspan="3">Formulário 20b da AESA — Versão 2
(*) (˙) Reservado ao titular da certificação de entidade.»;»</td></tr>
</table>

98) O apêndice V passa a ter a seguinte redação:

«*«Apêndice V*

Certificado de Aeronavegabilidade Restrito — Formulário 24 da AESA

LOGÓTIPO da autoridade competente

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE RESTRITO

(*)	[Estado-Membro de registo] [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO]	(*)
1. Nacionalidade e número de matrícula	2. Fabricante e designação dada à aeronave pelo fabricante	3. Número de série da aeronave
4. Categorias		
5. O presente certificado de aeronavegabilidade restrito é emitido ao abrigo da (**) [Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de dezembro de [1944], e do [Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho] para a aeronave acima especificada, a qual satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade nas condições de manutenção e de operação acima mencionadas e de acordo com as limitações operacionais pertinentes. Além das condições acima, aplicam-se as seguintes restrições: ([5]) (8) [A aeronave pode ser utilizada na navegação internacional não obstante as restrições supracitadas]. Observações: [para aeronaves não tripuladas, introduzir o modelo e a denominação da unidade de controlo e de monitorização]		
Data de emissão:	Assinatura:	
6. O presente certificado de aeronavegabilidade restrito é válido enquanto não for revogado pela autoridade competente do Estado-Membro de registo. O certificado de avaliação da aeronavegabilidade em vigor é apenso ao presente certificado.		
Formulário 24 da AESA — Versão 3 (*) Reservado ao Estado de registo. (**) Riscar o que não interessa.		

O presente certificado de aeronavegabilidade restrito deve ser conservado a bordo de todos os voos.»;»

99) O apêndice VI passa a ter a seguinte redação:

«*Apêndice VI*

Certificado de Aeronavegabilidade — Formulário 25 da AESA

LOGÓTIPO da autoridade competente

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE

(*)	[Estado-Membro de registo] [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO--MEMBRO]	(*)
1. Nacionalidade e número de matrícula	2. Fabricante e designação dada à aeronave pelo fabricante	3. Número de série da aeronave
4. Categorias		
5. O presente certificado de aeronavegabilidade é emitido ao abrigo da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de dezembro de 1944, e do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho para a aeronave acima especificada, a qual satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade nas condições de manutenção e de operação acima mencionadas e de acordo com as limitações operacionais pertinentes. Limitações/Observações: (7) [para aeronaves não tripuladas, introduzir o modelo e a denominação da unidade de controlo e de monitorização] Data de emissão: Assinatura:		
6. O presente certificado de aeronavegabilidade é válido enquanto não for revogado pela autoridade competente do Estado-Membro de registo. O certificado de avaliação da aeronavegabilidade em vigor é apenso ao presente certificado.		
Formulário 25 da AESA — Versão 3 (*) (˚) Reservado ao Estado de registo.		

O presente certificado de aeronavegabilidade deve ser conservado a bordo de todos os voos.»;»

100) O apêndice VIII é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«Declaração de Conformidade da Aeronave/do Sistema de Aeronave Não Tripulada — Formulário 52 da AESA»;

b) O formulário «Declaração de conformidade da aeronave» é substituído pelo seguinte:

<table>
<tr><td colspan="4">«DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DA AERONAVE/DO SISTEMA DE AERONAVE NÃO TRIPULADA</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Estado de fabrico</td><td>2. [ESTADO-MEMBRO] (*) Estado-Membro da União Europeia (**)</td><td>3. N.º de referência da declaração:</td></tr>
<tr><td colspan="4">4. Entidade</td></tr>
<tr><td colspan="2">5. Tipo de aeronave</td><td colspan="2">6. N.º de referência do certificado-tipo:</td></tr>
<tr><td colspan="2">7. Matrícula ou marca da aeronave</td><td colspan="2">8. N.º de identificação da entidade de produção:</td></tr>
<tr><td colspan="4">9. Detalhes do motor/hélice/unidade de controlo e de monitorização (***)</td></tr>
<tr><td colspan="4">10. Alterações e/ou boletins de serviço (***)</td></tr>
<tr><td colspan="4">11. Diretivas de aeronavegabilidade</td></tr>
<tr><td colspan="4">12. Concessões</td></tr>
<tr><td colspan="4">13. Isenções, renúncias ou derrogações (***)</td></tr>
<tr><td colspan="4">14. Observações</td></tr>
<tr><td colspan="4">15. Certificado de aeronavegabilidade</td></tr>
<tr><td colspan="4">16. Requisitos adicionais</td></tr>
<tr><td colspan="4">17. Declaração de conformidade
Certifica-se que a aeronave/o sistema de aeronave não tripulada está inteiramente conforme com o certificado-tipo do projeto e com os elementos mencionados nos campos 9, 10, 11, 12 e 13.
A aeronave apresenta condições de funcionamento seguro.
A aeronave obteve resultados satisfatórios nos ensaios em voo.</td></tr>
<tr><td colspan="2">18. Assinatura</td><td>19. Nome</td><td>20. Data (dd/mm/aaaa)</td></tr>
<tr><td colspan="4">21. N.º de referência do Título de Certificação da Entidade de produção</td></tr>
<tr><td colspan="4">Formulário 52 da AESA — Versão 4
(*) Ou AESA, se esta for a autoridade competente.
(**) Suprimir no caso dos Estados não membros da UE ou da AESA.
(***) Riscar o que não interessa.»;</td></tr>
</table>

c) As instruções de utilização do «Formulário 52 da AESA — Declaração de Conformidade da Aeronave» são alteradas do seguinte modo:

i) O título passa a ter a seguinte redação:

«**Instruções de utilização do Formulário 52 da AESA — Declaração de Conformidade da aeronave/do sistema de aeronave não tripulada»;**

ii) O ponto 1 «OBJETO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO» passa a ter a seguinte redação:

«1. OBJETO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

1.1. A utilização da declaração de conformidade da aeronave/do sistema de aeronave não tripulada emitida por uma entidade de produção cuja produção obedece ao disposto na parte 21, secção A, subparte F, consta do ponto 21.A.130, bem como os correspondentes meios aceitáveis para estabelecer a conformidade (MCA).

1.2. O objetivo da declaração de conformidade da aeronave/do sistema de aeronave não tripulada (Formulário 52 da AESA) emitida nos termos da parte 21, secção A, subparte G, é permitir que o titular de uma certificação adequada enquanto entidade de produção exerça a prerrogativa de obter um certificado de aeronavegabilidade de uma aeronave específica por parte da autoridade competente do Estado-Membro de registo.»;

iii) O ponto 3.2 passa a ter a seguinte redação:

«3.2. Só pode emitir-se uma declaração de conformidade à autoridade competente do Estado-Membro de registo se o projeto da aeronave/do sistema de aeronave não tripulada, dos produtos aí instalados, e, para os sistemas de aeronaves não tripuladas, a CMU, estiverem aprovados.»;

iv) O ponto 3.4 passa a ter a seguinte redação:

«3.4 O objetivo da declaração de conformidade não é incluir os elementos dos equipamentos cuja instalação possa ser tornada obrigatória para cumprir as regras operacionais aplicáveis. Contudo, alguns desses elementos podem constar do campo 10 ou do projeto de tipo aprovado. Chama-se, por conseguinte, a atenção dos operadores para a obrigação que lhes incumbe de garantirem o cumprimento das regras operacionais aplicáveis no que respeita ao seu próprio funcionamento específico.»;

v) O campo 9 passa a ter a seguinte redação:

«*Campo 9* Inserir o tipo de motor e de hélice, por extenso, conforme definido no certificado-tipo pertinente e na respetiva ficha técnica. Indicar igualmente o número de identificação da entidade de produção e a localização que lhe está associada. Para os sistemas de aeronaves não tripuladas, o tipo de CMU por extenso, tal como especificado no certificado-tipo relevante, a ficha técnica associada e o seu número de identificação da entidade de produção.»;

vi) O campo 11 passa a ter a seguinte redação:

«*Campo 11* Inserir a lista de todas as diretivas de aeronavegabilidade aplicáveis (ou equivalentes) e uma declaração de conformidade, juntamente com uma descrição do método de avaliação da conformidade das aeronaves ou sistemas de aeronaves não tripuladas específicos, incluindo os produtos e as peças, aparelhos e equipamentos instalados, bem como, para os sistemas de aeronaves não tripuladas, as CMU e seus componentes. Indicar os prazos eventualmente concedidos para assegurar a conformidade futura.»;

vii) O campo 17 passa a ter a seguinte redação:

«*Campo 17* Para a declaração de conformidade ser válida, é necessário preencher todos os campos do formulário. O titular da aprovação como entidade de produção deve conservar uma cópia do relatório do ensaio em voo, juntamente com um registo dos defeitos detetados e das retificações efetuadas. O relatório deve ser assinado pelo pessoal competente em matéria de certificação e por um membro da tripulação de voo, por exemplo, um piloto ou um engenheiro responsável pelos ensaios em voo. Os ensaios de voo realizados são os definidos no sistema de controlo da qualidade, conforme estabelecido no ponto 21.A.139, em especial a alínea d), subalínea 2), subalínea vi), de modo a garantir que aeronave está conforme com os dados de projeto aplicáveis e apresenta condições de funcionamento seguro.

A lista dos elementos fornecidos (ou disponibilizados) para satisfazer os aspetos da presente declaração relacionados com a operação segura da aeronave deve ser conservada no arquivo pelo titular do certificado de aprovação como entidade de produção.»;

101) No apêndice X, o primeiro formulário (formulário 55a da AESA — Versão 3) passa a ter a seguinte redação:

«[ESTADO-MEMBRO] (*)
Estado-Membro da União Europeia (**)

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO COMO ENTIDADE DE PRODUÇÃO
Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (*)].21G.XXXX

Em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho e com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, presentemente em vigor, e sob reserva das condições abaixo especificadas, [AUTORIDADE COMPETENTE DO ESTADO-MEMBRO] certifica:

[NOME E ENDEREÇO DA EMPRESA]

como entidade de produção em conformidade com o Anexo I (parte 21), secção A, do Regulamento (UE) n.º 748/2012, aprovada para produzir os produtos, peças, equipamentos, unidades de controlo e de monitorização e componentes de unidades de controlo e de monitorização enumerados no plano de aprovação em anexo e emitir os correspondentes certificados, utilizando as referências supramencionadas.

CONDIÇÕES:

1. A presente aprovação limita-se ao especificado nos termos da certificação.
2. A presente aprovação exige o cumprimento dos procedimentos especificados no manual da entidade de produção aprovada.
3. A presente aprovação permanece válida enquanto a entidade de produção aprovada continuar a cumprir o disposto no Anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão.
4. Sem prejuízo das condições acima enumeradas, a presente aprovação tem um prazo de validade ilimitado, salvo em caso de renúncia, substituição, suspensão ou revogação prévias.

Data da primeira emissão: .....
Data da presente revisão: .....
Revisão n.º : .....
Assinatura: .....
Pela autoridade competente: [IDENTIFICAÇÃO DA AUTORIDADE COMPETENTE (**)]

Formulário 55a da AESA — Versão 4.»;
(*) Ou AESA, se esta for a autoridade competente.
(**) Ou AESA, se esta for a autoridade competente.»;

102) O apêndice XI passa a ter a seguinte redação:

«*Apêndice XI*

Carta de acordo para produção sem aprovação como entidade de produção — Formulário 65 da AESA

Carta de acordo referida na Subparte F do Anexo I (Parte 21)

[ESTADO-MEMBRO] (*)
Estado-Membro da União Europeia (**)
CARTA DE ACORDO PARA PRODUÇÃO SEM APROVAÇÃO COMO ENTIDADE DE PRODUÇÃO

[NOME DO REQUERENTE]
[DENOMINAÇÃO COMERCIAL (se diferente do nome do requerente)]
[ENDEREÇO COMPLETO DO REQUERENTE]
Data (dia, mês, ano)
Referência: [CÓDIGO DO ESTADO-MEMBRO (**)

Exmo. Senhor/Exma. Senhora [Nome do Requerente],

O seu sistema de inspeção da produção foi avaliado e considerado em conformidade com o anexo I (parte 21), secção A, subparte F, do do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

Por conseguinte, sem prejuízo das condições especificadas abaixo, considera-se que a demonstração da conformidade dos produtos, peças, equipamentos, unidades de controlo e de monitorização e componentes de unidades de controlo e de monitorização mencionados a seguir pode ser efetuada nos termos da secção A, subparte F, do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

N.º de Unidades P/N S/N

AERONAVE

PEÇAS

São aplicáveis à presente carta de acordo as seguintes condições:
1) O acordo é válido enquanto a [nome da empresa] continuar a cumprir as disposições do Anexo I (Parte 21), secção A, subparte A e subparte F, do Regulamento (UE) n.º 748/2012.
2) O acordo implica a aplicação dos procedimentos especificados no manual da [nome da empresa], ref.ª/data de emissão: .....
3) O acordo expira em: .....
4) A declaração de conformidade emitida pela [nome da empresa] nos termos do ponto 21.A.130 do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão é validada pela autoridade emissora da presente carta de acordo, em conformidade com o procedimento ..... do manual acima referido.
5) A [nome da empresa] notifica imediatamente a autoridade emissora da presente carta de quaisquer alterações introduzidas no sistema de inspeção da produção que possam afetar a inspeção, a conformidade ou a aeronavegabilidade dos produtos, peças, unidades de controlo e de monitorização e seus componentes enumeradas na presente carta.

Pela autoridade competente: [IDENTIFICAÇÃO DA AUTORIDADE COMPETENTE (*) (**)]
Data e assinatura

Formulário 65 da AESA, Versão 4
(*) Ou AESA, se esta for a autoridade competente.
(**) Eliminar para países terceiros.»»

ANEXO II

O anexo do Regulamento Delegado (UE) 2019/945 é alterado do seguinte modo:

1) Na parte 2 «Requisitos para um sistema de aeronave não tripulada da classe C1», o ponto 15) passa a ter a seguinte redação:

«15) Deve prestar ao piloto remoto um aviso claro do nível baixo da bateria do UA ou da sua CMU, para que o piloto remoto disponha de tempo suficiente para aterrar em segurança o UA;»;

2) Na parte 3 «Requisitos para um sistema de aeronave não tripulada da classe C2», o ponto 17) passa a ter a seguinte redação:

«17) Deve prestar ao piloto remoto um aviso claro do nível baixo da bateria do UA ou da sua CMU, para que o piloto remoto disponha de tempo suficiente para aterrar em segurança o UA;»;

3) Na parte 4 «Requisitos para um sistema de aeronave não tripulada da classe C3», a alínea 13) passa a ter a seguinte redação:

«13) Deve prestar ao piloto remoto um aviso claro do nível baixo da bateria do UA ou da sua CMU, para que o piloto remoto disponha de tempo suficiente para aterrar em segurança o UA;»;