



Autoridade Nacional da Aviação Civil

Projeto de Regulamento: **Primeira alteração ao Regulamento n.º 21/2007, de 7 de fevereiro, que estabelece os requisitos de natureza documental e de formação necessários para que a Autoridade Nacional da Aviação Civil emita certificados de aeronavegabilidade**

Publicado como **Regulamento n.º 960/2026**, disponível em <https://files.diariodarepublica.pt/2s/2026/07/140000000/0023900244.pdf>

Encontrou-se em consulta pública de **8 a 29 de maio de 2026**

Comentários:

Entidade	Comentários
Operador aéreo 1	No âmbito do processo de consulta pública ao projecto de regulamento que procede à primeira alteração ao Regulamento n.º 21/2007, de 7 de fevereiro, enviamos por este meio os nossos comentários e contributos. Comentário / contributo #01 <u>Artigo 3.º, número 2</u> Sugere-se que seja eliminado este ponto. Configurações específicas já estão contempladas no texto sugerido no Comentário / contributo #02. Análise da ANAC: O n.º 2 do artigo 3.º não foi sujeito a alteração no projeto de 1ª alteração ao Regulamento n.º 21/2007. Tal alteração implica a extinção da obrigação do fabricante de fornecer à ANAC os manuais que sejam específicos para a configuração de acordo com os requisitos específicos de um operador (n.º 2 do artigo 3.º). Em todo o caso, atenta a proposta de nova redação do n.º 3 do artigo 3.º, considera-se ser de manter o n.º 2 tal como está, porquanto para diferentes operadores podem existir diferentes configurações de aeronave, ambas em cumprimento com o certificado de tipo. Comentário / contributo #02 <u>Artigo 3.º, número 3</u> Sugere-se que seja alterado o texto, para:



Autoridade Nacional da Aviação Civil

“Para além dos manuais referidos no n.º 1, a ANAC pode requerer outros documentos ou manuais, sempre que os mesmos sejam necessários para demonstrar a conformidade da aeronave com o certificado-tipo e para manter a continuidade da aeronavegabilidade”.

Análise da ANAC:

A alteração ao n.º 3 do artigo 3.º visa abranger também a demonstração da conformidade da aeronave com o certificado-tipo. Quanto à presente proposta, considera-se que é de aceitar a mesma, e eventualmente ampliar ainda mais para: *“Para além dos manuais referidos no n.º 1, a ANAC pode requerer outros documentos ou manuais, sempre que os mesmos sejam necessários para demonstrar a conformidade da aeronave com o certificado-tipo, requisitos de aeronavegabilidade adicionais e para manter a continuidade da aeronavegabilidade, bem como para garantir a manutenção de uma operação segura da aeronave.”*, por forma a garantir o cumprimento da Parte-26 do Regulamento (UE) 2015/640, da Comissão, de 23 de abril de 2015.

Comentário / contributo #03

Artigo 5.º, número 1

Não se consegue compreender o alcance de “A certificação da primeira aeronave de cada modelo...”.

A ANAC está a referir-se a aeronaves que a ANAC certifica ou certificará?

Considerando que a certificação da esmagadora maioria das aeronaves é da responsabilidade da EASA, sugerimos uma clarificação deste ponto. Quererá a ANAC escrever: “A emissão do primeiro certificado de aeronavegabilidade de cada modelo...”?

Análise da ANAC:

Efetivamente tratava-se da emissão de certificados de aeronavegabilidade, sendo esse o objeto do Regulamento. Não obstante, a ANAC decidiu, conforme explicitado infra, proceder à revogação do artigo 5.º.

Comentário / contributo #04

Artigo 5.º, número 1

No que concerne ao fornecimento de cursos de formação à ANAC por parte dos operadores, parece-nos, salvo melhor entendimento, que:

- Em algumas situações será extremamente oneroso para o operador;
- Poderá ser desvirtuador da concorrência entre operadores;
- Será, salvo melhor opinião, de legitimidade questionável, que a ANAC faça recair nos operadores, seus regulados, a capacitação dos seus trabalhadores.



Autoridade Nacional da Aviação Civil

Análise da ANAC:

O presente ponto constituiu uma das principais motivações de alteração do Regulamento: concretizar a obrigação de fornecer formação aos técnicos da ANAC que era difícil de realizar quando tal obrigação incidia sobre os titulares do certificado de tipo da aeronave, dos motores e dos hélices (por vezes não sujeitos à regulação/supervisão da ANAC).

Analisado o comentário e a preocupação do operador, considera-se que a obrigação atualmente existente, no artigo 5.º do regulamento, respeitante à obrigatoriedade de fornecimento à ANAC de cursos de formação respeitante à primeira aeronave de cada modelo, por parte dos titulares do certificado de tipo da aeronave, dos motores e dos hélices, ou, como preconizada no projeto de alteração ao Regulamento n.º 21/2007, por parte dos operadores das respetivas aeronaves, deve ser revogada.

Para o efeito, procede-se à revogação do artigo 5.º, passando tal matéria a ser considerada da exclusiva responsabilidade da ANAC, em sede de formação contínua dos seus recursos humanos e com base no seu orçamento.

Nesse âmbito, e por forma a acautelar a previsibilidade da entrada de novos pedidos de certificação de primeiros modelos de aeronaves em Portugal, a ANAC, em face da revogação do mencionado artigo, irá diligenciar regularmente junto dos operadores nacionais, no sentido de obter antecipadamente a informação em causa, que permita, na medida do possível, antecipar a necessidade de formação dos seus recursos humanos.

Comentário / contributo #05

Artigo 5º, número 2

Sem prejuízo do Comentário / contributo #04, entendemos que a ANAC deverá, por uma questão de orçamentação e aferição de viabilidade, estipular um prazo para comunicar ao operador, por escrito, a referida dispensa.

Sugere-se que seja acrescentada a frase: “A ANAC informará o operador, no prazo de até 10 dias úteis desde a manifestação de interesse da inscrição da aeronave no RAN, se dispensa ou não a frequência dos cursos referidos no número anterior”.

Análise da ANAC:

Conforme referido supra, a ANAC irá proceder à revogação do artigo 5.º.



Operador aéreo 2	É com a maior consideração que a [...] se dirige a V. Exas., no âmbito da consulta pública relativa ao projeto de primeira alteração ao Regulamento n.º 21/2007, de 7 de fevereiro, (“Projeto”), para que os nossos contributos possam ser considerados e integrados numa versão final do diploma. A [...], grupo de empresas ao qual a [...] pertence, é líder mundial em aviação executiva, operando globalmente com uma frota de mais de 1.000 aeronaves e garantindo conectividade a mais de 5.000 aeroportos em mais de 120 países. Desde 2002, a [...] tem sede em Portugal, desempenhando um papel relevante no setor aeronáutico nacional. Neste contexto, os contributos ora apresentados visam apoiar os objetivos subjacentes ao Projeto, assegurando simultaneamente a sua exequibilidade prática, proporcionalidade e coerência com a distribuição de responsabilidades no setor da aviação. 1. Enquadramento e concordância com o objetivo de segurança Compreendemos e acompanhamos o racional subjacente ao Projeto, reconhecendo a necessidade de acesso a informação técnica e formação adequada para garantir uma supervisão eficaz da aeronavegabilidade e operações. Contudo, importa assegurar que não ocorre uma transferência desproporcionada de custos e obrigações para operadores, em especial quando estes não controlam matérias técnicas e de licenciamento associadas a OEM. 2. Artigo 4.º - “Fornecimento ou acesso” a manuais com alterações e revisões O acesso a manuais é atualmente assegurado através de portais OEM, sujeitos a licenciamento. Os operadores devem demonstrar sistemas de gestão eficazes e facilitar o acesso existente, mas não devem ser obrigados a criar novos acessos ou suportar custos adicionais dependentes de terceiros. Sugestão de redação: <i>“O requerente/operador assegura a disponibilização à ANAC da informação técnica necessária mediante prova de subscrições/licenças válidas e, quando solicitado, através de excertos relevantes, não implicando criação de novos acessos ou custos adicionais de licenciamento para a ANAC fora do regime geral de taxas aplicável.”</i> Análise da ANAC: A ANAC tem de ter acesso total às publicações dos fabricantes, pois não pode fazer supervisão baseada em excertos. Por esta razão, não se aceita a presente sugestão. Ademais, a subscrição/acesso é garantida pelo fabricante e não pelo operador, pelo que não se entende a criação de novos acessos feita pelos operadores.
-----------------------------	--

3. Artigo 5.º - “Fornecimento à ANAC de cursos de formação pelo operador”

A redação proposta pode implicar a transferência de custos de formação da Autoridade para operadores. A formação deve ser assegurada através de mecanismos estruturados e financiamento geral, e não imputada diretamente a operadores.

Sugestão de redação:

“A formação necessária ao pessoal técnico da ANAC deve ser assegurada por programas reconhecidos e/ou disponibilizados pelos titulares do certificado de tipo/entidades relevantes, podendo ser aceite formação equivalente quando adequado, devendo o respetivo financiamento ser suportado por mecanismos gerais aplicáveis (taxas/fees ou orçamento), não recaindo sobre operadores individuais.”

Análise da ANAC:

O presente ponto constituiu uma das principais motivações de alteração do Regulamento: concretizar a obrigação de fornecer formação aos técnicos da ANAC que era difícil de realizar quando tal obrigação incidia sobre os titulares do certificado de tipo da aeronave, dos motores e dos hélices (por vezes não sujeitos à regulação/supervisão da ANAC).

Analisado o comentário e a preocupação do operador, considera-se que a obrigação atualmente existente, no artigo 5.º do regulamento, respeitante à obrigatoriedade de fornecimento à ANAC de cursos de formação respeitante à primeira aeronave de cada modelo, por parte dos titulares do certificado de tipo da aeronave, dos motores e dos hélices, ou, como preconizada no projeto de alteração ao Regulamento n.º 21/2007, por parte dos operadores das respetivas aeronaves, deve ser revogada.

Para o efeito, procede-se à revogação do artigo 5.º, passando tal matéria a ser considerada da exclusiva responsabilidade da ANAC, em sede de formação contínua dos seus recursos humanos e com base no seu orçamento.

Nesse âmbito, e por forma a acautelar a previsibilidade da entrada de novos pedidos de certificação de primeiros modelos de aeronaves em Portugal, a ANAC, em face da revogação do mencionado artigo, irá diligenciar regularmente junto dos operadores nacionais, no sentido de obter antecipadamente a informação em causa, que permita, na medida do possível, antecipar a necessidade de formação dos seus recursos humanos.

4. Comentários gerais



Autoridade Nacional da Aviação Civil

Sugere-se clarificação do conceito de acesso (por exemplo: acesso via portais OEM, disponibilização controlada de documentos aplicáveis e/ou evidência de sistemas de controlo de revisões), aplicação do princípio de não duplicação, em particular quando a formação/documentação já tenha sido disponibilizada no contexto da primeira aeronave de um dado modelo registada no RAN, evitando que operadores subsequentes repitam custos/ações para a mesma finalidade, e definição de um período transitório adequado bem como da aplicabilidade a processos em curso, por forma a evitar impactos em processos de certificação/importação já em progressão.

Análise da ANAC:

Quanto ao conceito de acesso, o Regulamento já dispõe sobre como o mesmo se deve processar (em concreto o n.º 4 do artigo 3.º: “4 - Os manuais referidos nos números anteriores podem ser entregues em suporte informático ou mediante a indicação do acesso aos mesmos via Internet.”) pelo que cumpridos tais requisitos não parece ser necessário estar a concretizar todas as possibilidades de conceder acesso.

Quanto ao princípio da não duplicação e no que respeita à documentação e manuais elencados no n.º 1 do artigo 3.º, tal obrigação só se coloca quando se trate da emissão do primeiro certificado de aeronavegabilidade de cada modelo de aeronave, pelo que dificilmente se estará perante situações de duplicação na parte respeitante a pedidos de entrega ou acesso a tais documentos, quando já existe uma aeronave do mesmo modelo previamente certificada pela ANAC.

Quanto ao período transitório, faria sentido criar uma disposição transitória a referir que o presente regulamento se aplica a processos respeitante a pedidos de emissão de certificados de aeronavegabilidade apresentados após a data de entrada em vigor do presente regulamento. No entanto, atendendo à revogação do artigo 5.º supra indicada tal já não se afigura necessário.

5. Nota final

Os contributos apresentados visam apoiar os objetivos de supervisão da ANAC, assegurando proporcionalidade e exequibilidade. A [...] mantém-se disponível para colaborar na definição de soluções equilibradas.

Análise da ANAC: Sem necessidade de pronúncia/análise.