REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2021/2227 DA COMISSÃO

de 14 de dezembro de 2021

que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no que respeita aos requisitos aplicáveis às operações em todas as condições meteorológicas e à formação de qualificação de voo por instrumentos e de tipo em helicóptero

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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 o artigo 23.º, n.º 1, e o artigo 27.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

(1) O anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão ([2]) estabelece os requisitos de formação, exame e verificação para as licenças de piloto, incluindo requisitos para a obtenção de privilégios para a pilotagem de aproximações em conformidade com as regras de voo por instrumentos (IFR) até alturas de decisão inferiores a 200 pés, e para a formação de qualificação de voo por instrumentos e de tipo em helicóptero.

(2) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([3]) estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas, incluindo requisitos no sentido de os operadores providenciarem à sua tripulação formação e controlos regulares. Esse regulamento está a ser alterado a fim de refletir as mais recentes normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) relativas às operações em todas as condições meteorológicas. As alterações ao Regulamento (UE) n.º 965/2012 destinam-se a constituir um quadro abrangente para as aproximações IFR com baixa visibilidade, incluindo aspetos relacionados com a formação dos pilotos. Por conseguinte, os requisitos correspondentes para as aproximações IFR com baixa visibilidade previstos no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 devem ser suprimidos ou, se necessário, substituídos por referências ao Regulamento (UE) n.º 965/2012.

(3) Devido ao facto de os helicópteros monomotor estarem agora também a ser certificados para operações em IFR, os requisitos para a qualificação por instrumentos em helicóptero devem ser revistos, a fim de serem mais relevantes para os novos tipos de helicópteros e proporcionarem maior flexibilidade no que diz respeito à sua utilização. A qualificação de voo por instrumentos em helicóptero e a formação conexa devem ser concebidas de modo a abranger os voos por instrumentos tanto em helicópteros monomotor como multimotor, de modo a que deixe de ser necessária formação adicional para converter uma qualificação de voo por instrumentos monomotor numa qualificação de voo por instrumentos para helicópteros multimotor.

(4) Atualmente, as disposições mais exigentes da Parte FCL para a formação de pilotos para helicópteros multipiloto aplicam-se igualmente às operações multipiloto em helicópteros certificados para operações monopiloto. Em resultado desse encargo adicional, quase todas as operações de helicópteros nesses helicópteros monopiloto certificados são realizadas em operações monopiloto, a menos que as operações multipiloto sejam exigidas por requisitos operacionais. Por conseguinte, perde-se o benefício, em termos de segurança, do voo com um copiloto. Para evitar este resultado, os requisitos e privilégios para as operações multipiloto em helicópteros devem ser revistos, a fim de proporcionar maior flexibilidade. Devem ser estabelecidos requisitos adequados para permitir a realização de operações multipiloto seguras em helicópteros monopiloto.

([1]) JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

([2]) Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

([3]) Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

(5) Uma vez que, até à data, apenas foram utilizados helicópteros multimotor para voos de helicópteros em IFR, as qualificações de voo por instrumentos em helicóptero existentes foram obtidas em helicópteros multimotor. Por este motivo, e tendo em conta a futura utilização de helicópteros monomotor em IFR, devem ser estabelecidas disposições transitórias para assegurar que os pilotos atualmente titulares de qualificações de voo por instrumentos em helicóptero possam utilizar o privilégio associado tanto em helicópteros monomotor como multimotor.

(6) As organizações de formação devem dispor de tempo suficiente para adaptarem os seus programas de formação.

(7) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deve igualmente ser alterado para corrigir certas referências cruzadas desatualizadas ou incorretas, bem como para clarificar determinadas disposições.

(8) A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação elaborou uma proposta de regras de execução que apresentou à Comissão juntamente com o Parecer n.º 02/2021 ([4]) em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.

(9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído nos termos do artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 é alterado do seguinte modo:

1) o artigo 4.º-C é alterado do seguinte modo:

   a) no n.º 1, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

      «b) continuar a ter direito a receber a revalidação ou renovação da sua EIR, em conformidade com a secção FCL.825, alínea g), do anexo I (Parte FCL);»;

   b) no n.º 1, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

      «c) ter o direito de receber crédito total pelos requisitos de formação da secção FCL.835, alínea c), ponto 2, subalíneas i) e iii), do anexo I (Parte FCL), ao requerer a emissão de uma qualificação de voo básico por instrumentos (BIR) em conformidade com a secção FCL.835 do anexo I (Parte FCL); e»;

   c) no n.º 1, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

      «d) continuar a ter direito a receber crédito total, tal como estabelecido para os titulares de EIR no anexo I (Parte-FCL).»;

2) é inserido o artigo 4.º-D, com a seguinte redação:

«*Artigo 4.º-D*

Medidas transitórias para privilégios de qualificação de voo por instrumentos monomotor em helicóptero

Sem prejuízo do disposto na secção FCL.630.H do anexo I (Parte FCL) do presente regulamento, aplica-se o seguinte:

1. As qualificações de voo por instrumentos em helicóptero (IR(H)) emitidas em conformidade com o anexo I (Parte FCL) do presente regulamento antes de 30 de outubro de 2022 devem ser consideradas como IR(H) tanto para helicópteros monomotor como multimotor e devem ser reemitidas como IR(H), aquando da reemissão de uma licença de piloto de helicóptero por razões administrativas.

2. Os requerentes que antes de 30 de outubro de 2022 tenham iniciado uma formação de IR(H) para helicópteros monomotor ou multimotor devem ser autorizados a concluir essa formação e, nesse caso, receber uma IR(H) para helicópteros monomotor e multimotor.»;

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

3) É inserido o artigo 4.º-E, com a seguinte redação:

«*Artigo 4.º-E*

Medidas transitórias aplicáveis à formação, exames e verificações relacionados com operações multipiloto em helicópteros monopiloto

1. Os Estados-Membros podem decidir conceder privilégios específicos à realização de formação, provas de perícia e verificações de proficiência em operações multipiloto em helicópteros monopiloto a requerentes que preencham cumulativamente as seguintes condições:

a) sejam titulares de um certificado de instrutor ou examinador, conforme aplicável, emitido em conformidade com o anexo I (Parte FCL) do presente regulamento, incluindo os privilégios para ministrar instrução ou examinar, conforme aplicável, no tipo de helicóptero pertinente;

b) tenham completado a formação especificada na secção FCL.735.H da Parte FCL;

c) possuam experiência em operações multipiloto em helicóptero a um nível aceitável para a autoridade competente desse Estado-Membro.

2. Os privilégios emitidos em conformidade com o n.º 1 terminam em 30 de outubro de 2025. A fim de revalidar os privilégios, os requerentes devem cumprir os requisitos de experiência para privilégios de instrutor e examinador relacionados com operações multipiloto em helicópteros monopiloto, tal como estabelecido na Parte FCL.»;

4) ao artigo 10.º-A, é aditado o seguinte n.º 6:

«6. As organizações de formação de pilotos que ministram formação para IR(H) devem adaptar o seu programa de formação para cumprir o disposto no anexo I até 30 de outubro de 2023.»;

5) o anexo I é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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 30 de outubro de 2022. Todavia, o artigo 1.º, n.º 1, é aplicável a partir da data de entrada em vigor.

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

Feito em Bruxelas, em 14 de dezembro de 2021.

Pela Comissão

A Presidente

Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

O anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 é alterado do seguinte modo:

1) a secção FCL.010 é alterada do seguinte modo:

   a) a definição de «operação multipiloto» passa a ter a seguinte redação:

   ««Operação multipiloto», uma operação que exige, pelo menos, dois pilotos que trabalhem em regime de cooperação em tripulação múltipla em aviões multipiloto ou em aviões monopiloto.»;

   b) a definição de «aeronave multipiloto» passa a ter a seguinte redação:

   ««Aeronave multipiloto»:

   — para aviões, trata-se de aviões certificados para operarem com uma tripulação mínima de pelo menos dois pilotos;

   — para helicópteros, aeróstatos e aeronaves de descolagem vertical, significa o tipo de aeronave certificado para ser operado com uma tripulação mínima de pelo menos dois pilotos, ou que deva ser operado com pelo menos dois pilotos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.»;

   c) a definição de «aeronave monopiloto» passa a ter a seguinte redação:

   ««Aeronave monopiloto»:

   — para aviões, significa uma aeronave certificada para operação por um só piloto.

   — para helicópteros, aeróstatos e aeronaves de descolagem vertical, significa o tipo de aeronave certificado para ser operado por um piloto, e que não deva ser operado com pelo menos dois pilotos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012.»;

2) na subsecção FCL.060, alínea b), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

   «1. Como PIC ou co-piloto, se não tiver efetuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos três descolagens, aproximações e aterragens como piloto a voar numa aeronave do mesmo tipo ou da mesma classe ou num FFS que represente esse tipo ou essa classe de aeronave. As três descolagens e aterragens devem ser efetuadas quer em operações multipiloto quer em operações monopiloto, dependendo dos privilégios que o piloto possuir; e»;

3) a subsecção FCL.510.H passa a ter a seguinte redação:

«**FCL.510.H ATPL(H) — Pré-requisitos, experiência e atribuição de créditos**

Os requerentes de uma ATPL(H) devem:

a) ser titulares de pelo menos uma CPL(H);

b) ter recebido instrução em MCC em conformidade com a secção FCL.735.H;

c) ter realizado, como piloto de helicóptero, um mínimo de 1 000 horas de voo, incluindo pelo menos:

   1) 350 horas em operações multipiloto em helicópteros;

   2) i) 250 horas como PIC; ou

      ii) 100 horas como PIC e 150 horas como PIC sob supervisão; ou

      iii) 250 horas como PIC sob supervisão em helicópteros multipiloto; neste caso, os privilégios ATPL(H) serão limitados apenas a operações multipiloto, até à realização de 100 horas como PIC;

   3) 200 horas de voo de navegação, das quais pelo menos 100 horas como PIC ou como PIC sob supervisão;

   4) 30 horas de instrumentos, das quais não mais do que 10 horas podem ser tempo de instrumentos em terra; e

   5) 100 horas de voo noturno como PIC ou como co-piloto.

   Das 1 000 horas, um máximo de 100 horas pode ter sido realizado num FSTD, das quais não mais de 25 horas podem ser realizadas num FNPT;

d) o tempo de voo em aviões será creditado até 50% nos requisitos de tempo de voo da alínea c);

e) a experiência requerida em c) deve ser completada antes da realização da prova de perícia para uma ATPL(H);

f) os requerentes de uma ATPL(H) recebem um crédito total para efeitos do requisito da alínea b) se cumprirem o disposto na secção FCL.720.H, alínea a), ponto 2, subalínea ii), e, além disso, tiverem recebido formação numa ATO para cumprirem as normas necessárias para a conclusão com êxito do curso, em conformidade com a secção FCL.735.H.»;

4) a subsecção FCL.605 passa a ter a seguinte redação:

«**FCL.605 IR — Privilégios e condições**

a) Privilégios

Os privilégios dos titulares de uma IR habilitam-nos a pilotar aeronaves em IFR, incluindo operações PBN, com uma altura de decisão mínima:

1) não inferior a 200 pés (60 m);

2) inferior a 200 pés (60 m), desde que estejam autorizados a fazê-lo em conformidade com o anexo V (Parte-SPA) do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

b) Condições

1. Os titulares de uma IR podem exercer os seus privilégios em conformidade com as condições estabelecidas no Apêndice 8 do presente anexo.

2. Para exercer privilégios como PIC em IFR em helicópteros multipiloto, os titulares de uma IR(H) devem ter, pelo menos, 70 horas de tempo de instrumentos, das quais até 30 horas podem ser tempo de instrumentos em terra.»;

5) a secção FCL.620 IR passa a ter a seguinte redação:

«**FCL.620 IR — Prova de perícia**

Os requerentes de uma IR devem passar uma prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 7 do presente anexo, para demonstrar a sua aptidão para executarem os procedimentos e manobras pertinentes com um grau de competência adequado aos privilégios concedidos.»;

6) após o título «SECÇÃO 2 — Requisitos específicos para a categoria de avião», é inserida a seguinte secção FCL.620.A:

«**FCL.620.A IR(A) — Prova de perícia**

a) no que se refere à IR(A) multimotor, a prova de perícia é realizada num avião multimotor. Para uma IR(A) monomotor, a prova é realizada num avião monomotor. Um avião multimotor de impulso axial será considerado um avião monomotor para efeitos da presente alínea.

b) aos requerentes que tenham concluído uma prova de perícia para uma IR(A) multimotor num avião monopiloto multimotor para o qual seja necessária uma qualificação de classe também será emitida uma qualificação IR(A) monomotor para as qualificações de classe ou de tipo de aviões monomotor que possuam.»;

7) a subsecção FCL.630.H passa a ter a seguinte redação:

«**FCL.630.H IR(H) — Extensão dos privilégios de uma IR(H) a outros tipos de helicóptero**

Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, os titulares de uma IR(H) que pretendam alargar os seus privilégios IR(H) a outros tipos de helicóptero devem, para além do curso de formação de qualificação de tipo pertinente, realizar numa ATO 2 horas de treino de voo no tipo relevante por referência exclusiva a instrumentos de acordo com as IFR que possam ser realizadas num FFS ou num FTD que represente adequadamente o tipo pertinente para a operação em IFR.»;

8) após o título «SECÇÃO 4 — Requisitos específicos para a categoria de aeróstato», é inserida a seguinte secção FCL.620.As:

«**FCL.620.As IR(As) – Prova de perícia**

No que se refere à IR(As) multimotor, a prova de perícia é realizada num aeróstato multimotor. No que se refere à IR(As) monomotor, a prova é realizada num aeróstato monomotor.»;

9) na secção FCL.725, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) operação monopiloto e multipiloto

1. Um piloto que já seja titular de uma qualificação de tipo para um determinado tipo de aeronave, com o privilégio de operações quer monopiloto quer multipiloto, será considerado como tendo já cumprido os requisitos teóricos se solicitar o aditamento do privilégio para a outra forma de operação no mesmo tipo de aeronave.

2. Esse piloto deve realizar formação de voo adicional para a outra forma de operação no tipo pertinente, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão. Esta formação deve ser concluída:

i) numa ATO;

ii) numa organização à qual se aplica o anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e que está habilitada a ministrar essa formação com base numa aprovação ou, no caso de helicópteros monopiloto, numa declaração.

3. Com exceção dos helicópteros monopiloto, a forma de operação deve ser indicada na licença.

4. No caso de helicópteros monopiloto, são aplicáveis todas as seguintes condições:

i) no caso de uma prova de perícia ou de uma verificação de proficiência para uma qualificação de tipo não complexa para helicópteros monopiloto ter sido concluída apenas em operações multipiloto, deve ser averbada uma restrição à operação multipiloto com a qualificação de tipo na licença. Este averbamento deve ser retirado quando o requerente concluir uma verificação de proficiência que inclua os elementos necessários para a operação monopiloto, conforme especificado no apêndice 9 do presente anexo.

ii) em todos os restantes casos, a forma de operação não deve ser indicada na licença. O piloto está habilitado a exercer os privilégios da qualificação de tipo:

A) em operações monopiloto, desde que a prova de perícia ou a verificação de proficiência:

1. foi concluída em operação monopiloto; ou

2. foi concluída em operação multipiloto e continha elementos adicionais para operações monopiloto, tal como especificado no apêndice 9 do presente anexo;

B) em operações multipiloto, em todas as seguintes condições:

1. o piloto cumpre o disposto na secção FCL.720.H, alínea a), ponto 2;

2. os privilégios são exercidos apenas em conformidade com o anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

3. a prova de perícia ou a verificação de proficiência foi concluída em operação multipiloto.»;

10) a secção FCL.720.H é alterada do seguinte modo:

a) a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, o requerente da emissão da primeira qualificação de tipo em helicóptero terá de cumprir os seguintes requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da qualificação pertinente:»;

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

1) a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«a) helicópteros multipiloto. Um requerente de uma qualificação de tipo para um tipo de helicóptero multipiloto deve, antes de iniciar o curso de formação para qualificação de tipo:»;

2) no ponto 2, a subalínea ii), passa a ter a seguinte redação:

«ii) ter completado pelo menos 500 horas de voo como piloto em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave.»;

3) no ponto 2, é suprimida a subalínea iii);

c) na alínea b), o proémio passa a ter a seguinte redação:

«Um diplomado de um curso integrado ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ou CPL(H) que não cumpra o requisito da alínea a), ponto 1, tem direito a frequentar o curso de formação para qualificação de tipo para uma qualificação de tipo em helicóptero multipiloto e deve ter a qualificação de tipo emitida com privilégios limitados ao exercício de funções apenas de copiloto. A limitação deve ser suprimida logo que o piloto tenha cumprido todos os seguintes requisitos:»;

d) na alínea c), o proémio passa a ter a seguinte redação:

«Helicópteros multipiloto. Um requerente de uma primeira qualificação de tipo em helicóptero multimotor deve:»;

11) na secção FCL.905.TRI, a alínea a), ponto 5, é alterada do seguinte modo:

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

«ii) formação MCC, desde que tenha completado pelo menos 350 horas de voo como piloto em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave.»;

b) a subalínea iii) é suprimida;

12) na subsecção FCL.910.TRI, a alínea c) é alterada do seguinte modo:

a) o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:

«2. A fim de alargar os privilégios de uma TRI(H) a operações multipiloto no mesmo tipo de helicópteros monopiloto, o titular deve ter pelo menos 350 horas de voo como piloto em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave ou ter pelo menos 100 horas de voo como piloto em operações multipiloto no tipo específico nos últimos dois anos.»;

b) é aditado um novo ponto 3 com a seguinte redação:

«3. Antes de os privilégios de uma TRI(H) serem alargados dos helicópteros monopiloto aos helicópteros multipiloto, o titular deve cumprir o disposto na secção FCL.915.TRI, alínea d), ponto 3.»;

13) na secção FCL.915.TRI, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) para uma TRI(H):

1) para um certificado TRI(H) para helicópteros monopiloto monomotor:

i) ter completado 250 horas de voo como pilotos em helicópteros; ou

ii) ser titulares de um certificado FI(H);

2) para um certificado TRI(H) para helicópteros monopiloto monomotor, quer:

i) ter completado 500 horas como piloto de helicóptero, incluindo 100 horas como PIC em helicópteros monopiloto multimotor; ou

ii) ser titulares de um certificado de FI(H) e ter completado 100 horas de voo como piloto em helicópteros multimotor;

3) Para um certificado TRI(H) para helicópteros multipiloto, ter completado 1 000 horas de voo como piloto de helicóptero e ter quer 350 horas em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave ou 100 horas de voo como piloto em operações multipiloto no tipo para o qual é solicitado o certificado TRI(H);»;

14) na secção FCL.915.IRI, a alínea b), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:

«3. ao pretender privilégios para ministrar formação em helicópteros multimotor, cumprir os requisitos das secções FCL.910.TRI, alínea c), ponto 1, e FCL.915.TRI, alínea d), ponto 2;»;

15) na secção FCL.905.SFI, a alínea d), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. formação MCC, desde que tenha completado pelo menos 350 horas de voo como piloto em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave.»

16) Na secção FCL.915.SFI, a alínea e) é alterada do seguinte modo:

a) o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. No caso de helicópteros multipiloto, pelo menos 1 000 horas de experiência de voo como piloto em helicópteros, incluindo pelo menos 350 horas em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave;»;

b) o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. No caso de helicópteros monopiloto monomotor, ter efetuado 250 horas como piloto em helicópteros;»;

c) é aditado um novo ponto 5 com a seguinte redação:

«5. no caso de helicópteros monopiloto em operações multipiloto, ter realizado pelo menos 350 horas em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave.»;

17) na secção FCL.915.MCCI, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) pelo menos:

1) no caso de aviões, aeróstatos e aeronaves de descolagem vertical, 1 500 horas de experiência de voo como piloto em operações multipiloto, das quais pelo menos 350 horas na categoria de aeronave apropriada;

2) no caso de helicópteros, 1 000 horas de experiência de voo como piloto em operações multipiloto, das quais pelo menos 350 horas em helicópteros.»;

18) na secção FCL.1005.TRE, a alínea b), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de IR, desde que o TRE(H) seja titular de uma IR(H) válida;»;

19) Na secção FCL.1010.TRE, a alínea b), ponto 6, passa a ter a seguinte redação:

«6. Para que os privilégios monopiloto de um TRE(H) sejam alargados a operações multipiloto no mesmo tipo de helicópteros, o titular deve ter cumprido quer:

i) pelo menos 100 horas em operações multipiloto neste tipo; ou

ii) pelo menos 350 horas em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave.»;

20) na secção FCL.1010.SFE, a alínea b) é alterada do seguinte modo:

a) os pontos 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«3. no caso de helicópteros multipiloto, ter pelo menos 1 000 horas de voo como pilotos de helicópteros multipiloto;

4. no caso de helicópteros monopiloto em operações multipiloto, ter realizado pelo menos 350 horas em operações multipiloto em qualquer categoria de aeronave.»;

b) é aditado um novo ponto 5 com a seguinte redação:

«5. para a emissão inicial de um certificado SFE, ter completado pelo menos 50 horas de instrução de voo artificial como TRI(H) ou SFI(H) no tipo aplicável.»;

21) na parte I do apêndice 3, o ponto 9 passa a ter a seguinte redação:

«9. Após a conclusão do respetivo treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para a CPL(H) quer num helicóptero multimotor ou monomotor e a prova de perícia para a IR num helicóptero certificado IFR.»;

22) a secção B do apêndice 6 é alterada do seguinte modo:

a) o ponto 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. Um curso de IR(H) consistirá em pelo menos 55 horas de tempo de instrução de instrumentos, das quais:

a) um máximo de 20 horas pode ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I(H) ou (A). Estas 20 horas de instrução em FNPT I (H) ou (A) podem ser substituídas por 20 horas de instrução para IR(H) num avião, homologado para este curso; ou

b) um máximo de 40 horas pode ser de tempo de instrumentos em terra num helicóptero FTD 2/3, FNPT II/III ou FFS.

A instrução de voo por instrumentos deve incluir pelo menos 10 horas num helicóptero certificado em IFR.»;

b) é suprimido o ponto 8;

c) o ponto 9.1 passa a ser «8.1.»;

d) o ponto 9.2 passa a ser «8.2.»;

e) o ponto 9.3 passa a ser «8.3.»;

f) o ponto 10 passa a ser o ponto «9», passando a alínea b) a ter a seguinte redação:

«b) procedimentos e manobras para operação em IFR em condições normais, excecionais e de emergência, que incluam pelo menos:

— transição de voo visual para voo por instrumentos na descolagem;

— saídas e chegadas normais por instrumentos,

— procedimentos IFR em rota,

— procedimentos de espera,

— aproximações por instrumentos em mínimos especificados,

— procedimentos de aproximação falhada,

— aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;»;

23) no apêndice 8, a Secção B é substituída pelo seguinte:

«B. **Helicópteros**

Apenas serão atribuídos créditos se os titulares estiverem a revalidar ou a renovar os privilégios IR para helicópteros monopiloto, consoante o caso.

Se for efetuada uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência, que inclua IR, e os titulares dispuserem de:	O crédito aplica-se à parte IR das verificações de proficiência para:
qualificação de tipo para helicóptero multipiloto (MPH)	helicóptero monopiloto (SPH) do mesmo tipo, incluindo privilégios para operações monopiloto (*)
qualificação de tipo em helicóptero monopiloto (SPH), in multi-pilot operations	Privilégios para operações monopiloto no mesmo tipo (*)

(*) Desde que, nos 12 meses anteriores, tenham sido efetuadas pelo menos três saídas e aproximações IFR exercendo privilégios PBN, incluindo uma aproximação RNP APCH [poderá ser uma aproximação para um ponto no espaço (PinS)] num helicóptero de tipo SP em operações SP.».

24) o apêndice 9 é alterado do seguinte modo:

a) a secção A é alterada do seguinte modo:

1) o título antes do ponto 13 e o ponto 13 passam a ter a seguinte redação:

«REQUISITOS ESPECÍFICOS APLICÁVEIS À PROVA DE PERÍCIA/VERIFICAÇÃO DE PROFICIÊNCIA PARA QUALIFICAÇÕES DE TIPO PARA AERONAVES MULTIPILOTO, PARA AERONAVES MONOPILOTO QUANDO OPERADAS EM OPERAÇÕES MULTIPILOTO, PARA MPL E PARA ATPL

13. A prova de perícia para uma aeronave multipiloto ou para uma aeronave monopiloto se utilizada em operações multipiloto será realizada num ambiente de tripulação múltipla. Um outro requerente ou outro piloto titular de uma qualificação de tipo poderá operar como segundo piloto. Caso seja utilizada uma aeronave, o segundo piloto será o examinador ou um instrutor.»;

2) no ponto 15, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«15. As matérias seguintes serão especificamente verificadas pelo examinador no que respeita aos requerentes da ATPL ou de uma qualificação de tipo para aeronaves multipiloto, ou para operações multipiloto numa aeronave monopiloto que se estendam às tarefas de um PIC, independentemente de os requerentes desempenharem funções como PF ou como PM:»;

b) a Secção B é alterada do seguinte modo:

1) o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. No caso de aviões complexos multipiloto ou monopiloto e de alta performance, os requerentes devem obter aprovação em todas as secções da prova de perícia ou da verificação de proficiência. A reprovação em mais de cinco itens obriga os requerentes a repetir a totalidade da prova ou da verificação. Os requerentes que reprovem em cinco ou menos itens terão de repetir os itens em que reprovaram. A reprovação em qualquer item da nova prova ou verificação, incluindo os itens em que foi obtida aprovação numa tentativa anterior, obriga os requerentes a repetir a totalidade da verificação ou da prova.»;

2) no ponto 6, no quadro que se segue à alínea j), a expressão «*Observações gerais:* Requisitos especiais para a extensão de uma qualificação de tipo para aproximações por instrumentos até uma altura de decisão inferior a 200 pés (60 m), ou seja, operações das categorias II/III.» antes do título «Secção 6», da subsequente secção 6 e da expressão «*NOTA:* As operações das categorias II/III devem ser efetuadas observando os requisitos aplicáveis às operações aéreas.» que se segue à secção 6, é suprimida.

c) na secção C, após o ponto 12, são aditados o seguinte título e o ponto 13:

«HELICÓPTEROS MONOPILOTO

13. Os requerentes da emissão, revalidação ou renovação de uma qualificação de tipo em helicópteros monopiloto devem:

a) se forem solicitados privilégios para operações monopiloto, concluir a prova de perícia ou a verificação de proficiência numa operação monopiloto;

b) se forem solicitados privilégios para operações multipiloto, concluir a prova de perícia ou a verificação de proficiência em operação multipiloto;

c) se forem solicitados privilégios tanto para privilégios monopiloto como multipiloto, concluir a prova de perícia ou a verificação de proficiência em operação multipiloto e, adicionalmente, as seguintes manobras e procedimentos em operação monopiloto:

1. para helicópteros monomotor: 2.1 descolagem e 2.6 e 2.6.1 descida e aterragem autorotativa;

2. para helicópteros multimotor: 2.1 descolagem e 2.4 e 2.4.1 avarias de motores pouco antes e pouco depois de atingirem o TDP;

3. para privilégios IR, para além dos pontos 1 ou 2, conforme aplicável, uma aproximação da secção 5, a menos que estejam preenchidos os critérios do apêndice 8 do presente anexo;

d) a fim de eliminar uma restrição a operações multipiloto de uma qualificação de tipo não complexa para helicópteros monopiloto, realizar uma verificação de proficiência que inclua as manobras e os procedimentos referidos na alínea c), ponto 1, ou c), ponto 2, consoante o caso.»;

d) a secção D é alterada do seguinte modo:

1) no ponto 6, são eliminadas as alíneas a), b) e c);

2) a seguir ao ponto 6, é inserido o seguinte ponto 6-A:

«6-A Os itens com asterisco (*) serão voados apenas por referência a instrumentos. Se esta condição não for cumprida durante a prova de perícia ou a verificação de proficiência, a qualificação de tipo será limitada a VFR apenas.»;

3) no quadro a seguir ao ponto 8, é suprimida a secção 6 e a secção 7 passa a ter a seguinte redação:

«SECÇÃO 6 — Equipamentos opcionais								
6.	Utilização de equipamentos opcionais		P	→	→»			

e) a secção E é alterada do seguinte modo:

1) no ponto 6, são eliminadas as alíneas a), b) e c).

2) a seguir ao ponto 6, é inserido o seguinte ponto 6-A:

«6-A Os itens com asterisco (*) serão voados apenas por referência a instrumentos. Se esta condição não for cumprida durante a prova de perícia ou a verificação de proficiência, a qualificação de tipo será limitada a VFR apenas.»;

3) no quadro a seguir ao ponto 8, é suprimida a secção 6 e a secção 7 passa a ter a seguinte redação:

«SECÇÃO 6 — Equipamentos opcionais								
6.	Utilização de equipamentos opcionais		P	→»				