REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/2193 DA COMISSÃO

de 16 de dezembro de 2020

que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no que respeita aos requisitos relativos à competência e aos métodos de formação da tripulação de voo, bem como à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil

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 ([1]) do Conselho, nomeadamente os artigos 23.º, n.º 1, 27.°, n.º 1, e 72.°, n.º 5,

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão ([2]) estabelece os requisitos em matéria de formação, exames e verificação para o licenciamento de pilotos.

(2) O Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação, adotado pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («a Agência») nos termos do artigo 6.º do Regulamento (UE) 2018/1139, identificou que é fundamental para o pessoal da aviação revestir-se das competências adequadas e adaptar os métodos de formação a fim de assegurar que o pessoal é capaz de lidar com as novas tecnologias emergentes e a complexidade crescente do sistema aeronáutico.

(3) Em 2013, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) publicou o «Manual da formação baseada em evidências» (Doc 9995 AN/497), que inclui um quadro completo de competências («as competências de base»), com as correspondentes descrições e os indicadores comportamentais conexos, a fim de avaliar as competências, previamente identificadas como conhecimentos, competências e atitudes técnicos e não técnicos na formação, competências e atitudes dos pilotos. Nesta nova abordagem, o conteúdo da formação é alinhado com as competências efetivas necessárias para poder operar de forma segura, eficaz e eficiente num ambiente de transporte aéreo comercial.

(4) A formação baseada em evidências (EBT) visa melhorar a segurança e as competências das tripulações de voo para que estas possam operar a aeronave em segurança em todos os regimes de voo e ser capazes de identificar e gerir situações inesperadas. A EBT foi concebida para maximizar a aprendizagem e limitar os controlos oficiais.

(5) O alinhamento do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) no que se refere à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil deverá promover a segurança jurídica, apoiar as inspeções de normalização da Agência no domínio da comunicação de ocorrências e a implementação de sistemas eficazes de notificação de ocorrências no âmbito da gestão da segurança.

([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 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).

(6) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deverá ser alterado em conformidade.

(7) A Agência elaborou um projeto de regras de execução, que apresentou à Comissão, conjuntamente com o Parecer n.º 8/2019 ([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.

(8) Estão ainda em curso negociações entre a União e determinados países terceiros, nomeadamente sobre a conversão de licenças de piloto e dos certificados médicos conexos. Para garantir que os Estados-Membros possam continuar a reconhecer as licenças e os certificados médicos de um país terceiro durante um período transitório, tendo em conta estas negociações, é necessário prorrogar o período durante o qual os Estados-Membros podem decidir não aplicar as disposições do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no seu território aos pilotos titulares de uma licença e do certificado médico conexo, emitidos por um país terceiro envolvido na operação não comercial de certas aeronaves.

(9) Além disso, as alterações ao apêndice 1 do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, introduzidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2018/1974 da Comissão ([5]) e aplicáveis a partir de 31 de janeiro de 2022, necessitam de ser alinhadas com as alterações ao referido apêndice, introduzidas pelo Regulamento de Execução (UE) 2020/359 da Comissão ([6]).

(10) Além disso, o regulamento deve ser alterado a fim de retificar determinados erros técnicos presentes em alterações anteriores e clarificar algumas disposições.

(11) As alterações relacionadas com a qualificação de voo básico por instrumentos devem ser aplicáveis na mesma data que as disposições conexas do Regulamento (UE) 2020/359, ou seja, em 8 de setembro de 2021.

(12) 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

Alteração do Regulamento de Execução (UE) n.º 1178/2011

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

1) No artigo 12.º, n.º 4, a data de «20 de junho de 2021» é substituída pela data de «20 de junho de 2022»;

2) Os anexos I, VI e VII são alterados em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

3) Os anexos I e VI são alterados em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 2.º

Data de 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 anexo I, ponto 1, alínea r), e o anexo II, ponto 1, alínea a), são aplicáveis a partir de 8 de setembro de 2021, enquanto o anexo I, ponto 1, alínea p), é aplicável a partir de 31 de janeiro de 2022.

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

([5]) Regulamento de Execução (UE) 2018/1974 da Comissão, de 14 de dezembro de 2018, que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 326 de 20.12.2018, p. 1).

([6]) Regulamento de Execução (UE) 2020/359 da Comissão, de 4 de março de 2020, que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 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 67 de 5.3.2020, p. 82).

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

Feito em Bruxelas, em 16 de dezembro de 2020.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

Os anexos I, VI e VII do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I (parte FCL) é alterado do seguinte modo:

a) na secção FCL.010, são inseridas as seguintes definições:

i) «"Operador de formação baseada em evidências (EBT)", uma organização que é titular de um certificado de operador aéreo (COA) em conformidade com o anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e que implementou um programa EBT homologado pela autoridade competente, em conformidade com as disposições desse regulamento.»;

ii) «"Avaliação prática da EBT", um método de avaliação do desempenho que serve para verificar o desempenho integrado das competências. Processa-se num ambiente de simulação ou num ambiente operacional.»;

iii) «"Programa EBT", um programa de avaliação e formação de pilotos em conformidade com a secção ORO. FC.231 do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012.»;

iv) «"Programa EBT misto", um programa de formação periódica e de realização de controlos de um operador, previsto na secção ORO.FC.230 do Anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, uma parte do qual é dedicada à aplicação da EBT, mas que não substitui as verificações de proficiência previstas no apêndice 9 do presente anexo.»;

b) Na secção FCL.015, é aditada a alínea g) seguinte:

«g) A formação concluída em aeronaves ou em FSTD, em conformidade com o anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, deve ser tida em conta para os requisitos em matéria de experiência e revalidação estabelecidos no presente anexo (parte FCL).»;

c) Na secção FCL.035, alínea a), é aditado o seguinte ponto 4):

«4) Todas as horas de voo realizadas em aviões ou TMG que sejam objeto de uma decisão de um Estado-Membro tomada em conformidade com o artigo 2.º, n.º 8, alíneas a) ou c), do Regulamento (UE) 2018/1139, ou que sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação do anexo I deste regulamento devem ser integralmente creditadas para efeitos de cumprimento dos requisitos de tempo de voo constantes da secção FCL.140.A, alínea a), ponto 1, e da secção FCL.740.A, alínea b), ponto 1, subalínea ii), do presente anexo, desde que estejam reunidas as seguintes condições:

i) O avião ou o TMG em causa deve ser da mesma categoria e da mesma classe que a aeronave referida na parte FCL para a qual devem ser creditadas as horas de voo;

ii) No caso de voos de treino com um instrutor, o avião ou o TMG utilizado está sujeito a uma autorização, especificada nos pontos ORA.ATO.135 do anexo VII (parte ORA) ou DTO.GEN.240 do anexo VIII (parte DTO).»;

d) Na secção FCL.235, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Os requerentes de uma PPL devem demonstrar, através da realização de uma prova de perícia, a sua aptidão para realizar, como PIC, numa categoria de aeronave adequada, os procedimentos e as manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos.»;

e) A secção FCL.625 é alterada do seguinte modo:

i) Na alínea b), é aditado o ponto 4) com a seguinte redação:

«4) Os requerentes de revalidação de uma IR devem receber integralmente os créditos para a verificação de proficiência exigida na presente subsecção ao concluírem a avaliação prática da EBT em conformidade com o apêndice 10 relativo às IR junto de um operador de EBT.»;

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

«c) Renovação

Caso uma IR expire, para efeitos de renovação dos seus privilégios, os requerentes devem cumprir as seguintes condições:

1) A fim de determinar se é necessária formação de refrescamento, para atingir o nível de proficiência necessário para passar o elemento do teste de perícia relativo a instrumentos em conformidade com o apêndice 9, o requerente deve ser submetido a uma avaliação junto de uma das seguintes organizações:

i) uma ATO:

ii) um operador EBT especificamente homologado para dispensar essa formação de refrescamento;

2) Se a organização considerar que é necessário efetuar a avaliação em conformidade com o ponto 1, deverá realizar formação de refrescamento junto dessa organização;

3) Após ter cumprido o disposto no ponto 1 e, se for caso disso, no ponto 2, o requerente deverá passar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 ou realizar uma avaliação prática da EBT, em conformidade com o apêndice 10, na categoria de aeronave pertinente. A avaliação prática da EBT pode ser combinada com a formação de refrescamento especificada no ponto 2;

4) Deve ser titular da qualificação de tipo ou de classe pertinente, salvo especificação em contrário no presente anexo.»;

iii) As alíneas e) e f) passam a ter a seguinte redação:

«e) Os titulares de uma IR válida numa licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago devem ser dispensados de cumprir os requisitos previstos na alínea c), pontos 1 e 2 e na alínea d), ao renovar os privilégios IR constantes das licenças emitidas em conformidade com o presente anexo.

f) A verificação de proficiência referida na alínea c), ponto 3, pode ser combinada com uma verificação de proficiência realizada para efeitos de renovação da qualificação de tipo ou de classe pertinente.»;

f) A secção FCL.625.^{A}, alínea a), é alterada do seguinte modo:

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

«2) Superar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo ou completar uma avaliação prática da EBT em conformidade com o apêndice 10, caso a revalidação da IR seja combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo;»;

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

«4) No caso da revalidação constante do ponto 3, pode ser utilizado um FNPT II ou um FFS que represente a classe ou o tipo de aeronave pertinente, desde que uma de cada duas verificações de proficiência para a revalidação de uma IR(A) seja realizada num avião.»;

g) A secção FCL.740 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.740 Validade e renovação de qualificações de classe e de tipo

a) Validade

1) O período de validade de uma qualificação de classe e de tipo será de um ano, exceto para qualificações de classe monopiloto e monomotor, para as quais a validade será de dois anos, salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional (OSD). Caso os pilotos optem por cumprir os requisitos de revalidação antes do previsto nas secções FCL.740.^{A}, FCL.740.H, FCL.740.PL e FCL.740.^{As}, o novo período de validade tem início a partir da data da verificação de proficiência.

2) Os requerentes da revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo devem receber integralmente os créditos para a verificação de proficiência exigida na presente subsecção ao concluírem uma avaliação prática da EBT em conformidade com o apêndice 10 junto de um operador que tenha implementado a EBT para a qualificação de classe ou de tipo relevante.

b) Renovação

Para a renovação de uma qualificação de classe ou de tipo, os requerentes devem cumprir todos os seguintes requisitos:

1) A fim de determinar se é necessária formação de refrescamento para atingir o nível de proficiência necessário para operar a aeronave em segurança, o requerente deve ser submetido a uma avaliação junto de uma das seguintes organizações:

i) uma ATO:

ii) uma DTO ou uma ATO, sempre que a qualificação caducada consista numa qualificação de classe de aviões monomotor de pistão, de não alta performance, numa qualificação de classe de motoplanadores ou numa qualificação de tipo de monomotor para helicópteros referidos na secção DTO.GEN.110, alínea a), ponto 2, alínea c), do anexo VIII;

iii) uma DTO, uma ATO ou com um instrutor, no caso de a qualificação estar caducada há menos de 3 anos e de ser respeitante a uma classe de aviões monomotor de pistão, de não alta performance ou a uma qualificação de classe de TMG;

iv) um operador de EBT especificamente homologado para dispensar essa formação de refrescamento;

2) Se a organização ou o instrutor considerarem que é necessário efetuar a avaliação em conformidade com o ponto 1, deverão completar uma formação de refrescamento junto dessa organização ou com esse instrutor;

3) Uma vez cumprido o disposto no ponto 1 e, se for caso disso, no ponto 2, o requerente deve passar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 ou realizar uma avaliação prática da EBT em conformidade com o apêndice 10. A avaliação prática da EBT pode ser combinada com a formação de refrescamento especificada no ponto 2.

Em derrogação do disposto na alínea b), pontos 1, 2 e 3, os pilotos que sejam titulares de uma qualificação de voos de ensaio emitida em conformidade com a secção FCL.820 que tenham sido envolvidos no desenvolvimento, na certificação ou na produção de voos de ensaio para um tipo de aeronave e tenham completado quer 50 horas de tempo de voo total quer 10 horas de tempo de voo como PIC em voos de ensaio daquele tipo durante o ano anterior à data da sua candidatura, estão habilitados a requerer a revalidação ou a renovação da qualificação de tipo pertinente.

Os requerentes estão isentos do requisito previsto na alínea b), pontos 1 e 2, se possuírem uma qualificação válida para a mesma classe ou tipo de aeronave com base numa licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago e se tiverem direito a exercer os privilégios dessa qualificação.

c) Os pilotos que abandonem um programa EBT do operador após não terem conseguido demonstrar um nível de competência aceitável de acordo com esse programa EBT não devem exercer os privilégios dessa qualificação de tipo até cumprirem uma das seguintes condições:

1) Ter concluído uma avaliação prática da EBT em conformidade com o apêndice 10;

2) Ter passado uma verificação de proficiência em conformidade com a secção FCL.625, alínea c), ponto 3, ou com a secção FCL.740, alínea b), ponto 3, conforme aplicável. Nesse caso, não se aplica a secção FCL.625, alínea b), ponto 4, nem a secção FCL.740, alínea a), ponto 2.»;

h) A secção FCL.720.A é alterada do seguinte modo:

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

1) O primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Os candidatos à emissão pela primeira vez de privilégios para operarem um avião monopiloto em operações multipiloto, ao solicitarem a emissão de uma qualificação de classe ou de tipo ou que pretendam alargar os privilégios de uma qualificação de classe ou de tipo de que já sejam titulares para fins de operação multipiloto, devem cumprir os requisitos da alínea b), ponto 4, e, antes do início da formação relevante, da alínea b), ponto 5.»;

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

«3) Aviões monopiloto complexos e de alta performance

Os requerentes de uma qualificação de tipo para um avião monopiloto complexo, classificado como avião de alta performance, devem, além de cumprir os requisitos estabelecidos no ponto 2, cumprir todos os seguintes requisitos:

i) Ser ou ter sido titular de uma IR(A) monopiloto ou multimotor, consoante o caso, e como preceituado na subparte G;

ii) Os requerentes de uma emissão de uma qualificação de primeira classe devem, antes de iniciar o curso de formação de qualificação de tipo, cumprir os requisitos da alínea b), ponto 5.»;

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

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

«Os candidatos à emissão de uma qualificação de tipo de primeira classe para um avião multipiloto devem ser alunos pilotos que estejam a receber formação num curso de formação MPL ou devem, antes do início do curso de formação de qualificação de tipo, cumprir os seguintes requisitos:»;

2) O ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Ter concluído o curso de formação especificado na secção FCL.745.A, a menos que satisfaçam uma das seguintes condições:

i) Ter concluído, nos 3 anos anteriores, a formação e a verificação em conformidade com as secções ORO.FC.220 e ORO.FC.230 do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

ii) Ter concluído a formação especificada na secção FCL.915, alínea e), ponto 1, subalínea ii).»;

i) Na secção FCL.740.A, alínea a), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1) Passar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 ou realizar uma avaliação prática da EBT em conformidade com o apêndice 10 na classe ou no tipo de avião pertinente ou num FSTD que represente essa classe ou tipo, nos 3 meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação; e»;

j) A secção FCL.905.TRI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.905.TRI TRI — Privilégios e condições

a) Os privilégios de um TRI habilitam-no a dar instrução para:

1) A revalidação e a renovação da IR, desde que o TRI seja titular de uma IR válida;

2) A emissão de um certificado TRI ou SFI, desde que o titular preencha cumulativamente as seguintes condições:

i) Possuir pelo menos 50 horas de experiência de instrução como TRI ou SFI em conformidade com o presente regulamento ou com o Regulamento (UE) n.º 965/2012;

ii) Ter dirigido o programa de instrução de voo da parte relevante do curso de formação de TRI em conformidade com a secção FCL.930.TRI, alínea a), ponto 3, com a aprovação do chefe do departamento de formação de uma ATO;

3) No caso de um TRI para aviões monopiloto:

i) A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões monopiloto complexos e de alta performance, desde que o requerente procure obter privilégios para operar em operações monopiloto.

Os privilégios de um TRI(SPA) podem ser alargados à instrução de voo para qualificações de tipo para um avião complexo monopiloto e de alta performance em operações multipiloto, desde que o TRI preencha qualquer das seguintes condições:

A) Ser ou ter sido titular de um certificado TRI para aviões multipiloto;

B) Possuir pelo menos experiência de 500 horas em aviões em operações multipiloto e ter completado uma formação de MCCI em conformidade com a secção FCL.930.MCCI;

ii) A fase básica do curso MPL, desde que seja titular de privilégios alargados a operações multipiloto e seja ou tenha sido titular de um certificado FI(A) ou IRI(A);

4) No caso de um TRI para aviões multipiloto:

i) A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para:

A) aviões multipiloto;

B) aviões monopiloto complexos e de alta performance quando o requerente procurar obter privilégios para operações multipiloto;

ii) Formação MCC;

iii) O curso MPL nas fases básica, intermédia e avançada, desde que, para a fase básica, seja ou tenha sido titular de um certificado FI(A) ou IRI(A);

5) No caso de um TRI para helicópteros:

i) A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para helicópteros;

ii) Formação MCC, desde que seja titular de uma qualificação de tipo multipiloto para helicópteros;

iii) A extensão da IR(H) monomotor à IR(H) multimotor;

6) No caso de um TRI para aeronaves de descolagem vertical:

i) A emissão, revalidação e renovação das qualificações de tipo para aeronaves de descolagem vertical;

ii) Formação MCC.

b) Os privilégios de um TRI incluem privilégios para realizar avaliações práticas da EBT junto de um operador EBT, desde que o instrutor cumpra os requisitos do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 relativos à estandardização de instrutores de EBT junto de um operador de EBT.»;

k) Na secção FCL.905.SFI, é aditada a seguinte alínea e):

«e) Os privilégios de um SRI incluem privilégios para realizar avaliações práticas da EBT junto de um operador EBT, desde que o instrutor cumpra os requisitos do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 relativos à estandardização de instrutores de EBT junto de um operador de EBT.»;

l) Na secção FCL.930.SFI, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) O curso de formação para um SFI incluirá:

1) O conteúdo FSTD do curso de qualificação de tipo aplicável;

2) As partes pertinentes da formação técnica e o teor FSTD do programa de instrução de voo do curso de formação TRI aplicável;

3) 25 horas de instrução de ensino e aprendizagem.»;

m) Na secção FCL.1015, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) O requerente de um certificado de examinador deve frequentar um curso de estandardização ministrado pela autoridade competente ou por uma ATO e aprovado pela autoridade competente.»;

n) Na secção FCL.1025, alínea b), os pontos 1 e 2 e a frase introdutória do ponto 3 passam a ter a seguinte redação:

«1) Antes da data de expiração do certificado, ter realizado pelo menos seis provas de perícia, verificações de proficiência, avaliações de competência ou fases de avaliação da EBT durante um módulo EBT referido no anexo III, secção ORO.FC.231 (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

2) Nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado, terem completado um curso de refrescamento para examinadores que é ministrado pela autoridade competente ou por uma ATO e aprovado pela autoridade competente;

3) Uma das provas de perícia, verificações de proficiência, avaliações de competência ou fases de avaliação da EBT realizadas em conformidade com o ponto 1 deve ter lugar nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado de examinador e deve:»;

o) A secção FCL.1010.SFE, alínea a), é alterada do seguinte modo:

i) No ponto 1, a subalínea ii), passa a ter a seguinte redação:

«ii) ser titulares de um certificado SFI(A) para o tipo de avião aplicável; e»;

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

«ii) ser titulares de um certificado SFI(A) para o tipo ou a classe de avião aplicável; e»;

p) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. **LAPL e PPL**»;

ii) Os pontos 1.1, 1.2, 1.3 e 1.4 passam a ter a seguinte redação:

«1.1. Para a emissão de uma LAPL, serão creditados na totalidade ao titular de uma LAPL noutra categoria de aeronave os requisitos relativos aos conhecimentos teóricos sobre as matérias comuns estabelecidas na secção FCL.120, alínea a).

1.2. Para a emissão de uma LAPL(A), ou de uma PPL, serão creditados aos titulares de uma PPL, de uma CPL ou de uma ATPL noutra categoria de aeronave os requisitos relativos aos conhecimentos teóricos sobre as matérias comuns estabelecidas na secção FCL.215, alínea a). Este crédito é igualmente aplicável aos requerentes de uma LAPL ou de uma PPL que sejam titulares de uma BPL emitida em conformidade com o anexo III (parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 ou de uma SPL emitida em conformidade com o anexo III (parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976, à exceção de que a matéria "navegação" não será creditada.

1.3. Para a emissão de uma PPL, o titular de uma LAPL na mesma categoria de aeronave obterá os créditos totais correspondentes aos requisitos em matéria de de instrução e de exame de conhecimentos teóricos.

1.4. Em derrogação ao disposto no ponto 1.2, para emissão de uma LAPL(A), o titular de uma SPL emitida em conformidade com o anexo III (parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 com privilégios para pilotar TMG deve demonstrar um nível adequado de conhecimentos teóricos para a classe de aviões monomotor de pistões (terra) em conformidade com a secção FCL.135.A, alínea a), ponto 2.»;

iii) O ponto 4.1 passa a ter a seguinte redação:

«4.1. Aos requerentes de uma IR ou de uma BIR que tenham passado os exames teóricos pertinentes para uma CPL na mesma categoria de aeronave serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre as seguintes matérias:

— performance humana,

— meteorologia;

— comunicações.»;

q) Na secção A do apêndice 3, a alínea b) do ponto 9 passa a ter a seguinte redação:

«b) 70 horas como PIC, das quais até 55 horas podem ser como SPIC. O tempo de voo por instrumentos como SPIC será apenas contabilizado como tempo de voo PIC até um máximo de 20 horas;»;

r) Na parte A do apêndice 6, o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2) Os requerentes de um curso modular IR(A) devem ser titulares de uma PPL(A) ou de uma CPL(A). Os requerentes do Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos que não sejam titulares de uma CPL(A) devem ser titulares de uma BIR ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos.

A ATO deve certificar-se de que o requerente de um curso para IR(A) multimotor que não tenha sido titular de uma qualificação de classe ou de tipo de avião multimotor tenha recebido a formação em multimotor especificada na subparte H antes de iniciar o curso de treino de voo para a IR(A).»

s) A secção B do apêndice 9 é alterada do seguinte modo:

i) O ponto 5 é alterado do seguinte modo:

1) Na alínea k), o quadro passa a ter a seguinte redação:

	«**1)**		**2)**		**3)**		**4)**		**5)**	
	Tipo de operação									
Tipos de aeronaves	**SP**		**MP**		**SP → MP (inicial)**		**MP → SP (inicial)**		**PS + MP**	
	Formação	*Exames/ Verificações*	*Formação*	*Exames/ Verificações*	*Formação*	*Exames/ Verificações*	*Formação, exames e verificações (aviões SE)*	*Formação, exames e verificações (aviões ME)*	*Aviões SE*	*Aviões ME*
Emissão inicial										
Todos (exceto complexo SP)	Secções 1-6	Secções 1-6	MCC CRM Fatores humanos TEM Secções 1-7	Secções 1-6	MCC CRM Fatores humanos TEM Secção 7	Secções 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se for caso disso, uma aproximação da secção 3.B	1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B		
SP complexo	1-7	1-6								
Revalidação										
Todos	n/a	Secções 1-6	n/a	Secções 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	MPO: Secções 1-7 (formação) Secções 1-6 (verificações) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se for caso disso, uma aproximação da secção 3.B	MPO: Secções 1-7 (formação) Secções 1-6 (verificações) SPO: 1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B

Renovação										
Todos	FC-L.740	Secções 1-6	FCL.740	Secções 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	Formação: FCL.740 Verificação: tal como para a revalidação	Formação: FCL.740 Verificação: tal como para a revalidação»;

2) No quadro, no ponto 1, a linha correspondente ao exercício 7.2.2 passa a ter a seguinte redação:

«7.2.2	Os seguintes exercícios de perda do controlo: — recuperação de nariz em cima, com diversos ângulos de pranchamento; e ainda — recuperação de nariz em baixo, com diversos ângulos de pranchamento.	P	X Não deve ser utilizado um avião para este exercício»;			

t) É aditado o apêndice 10, com a seguinte redação:

«Apêndice 10

Revalidação e renovação de qualificações de tipo e revalidação e renovação de IR quando combinadas com a revalidação ou renovação de qualificações de tipo — avaliação prática da EBT

A — **Geral**

1. A revalidação e a renovação das qualificações de tipo, bem como a revalidação e renovação de IR quando combinadas com a revalidação ou renovação de qualificações de tipo em conformidade com o presente apêndice, devem ser realizadas apenas junto de operadores EBT que cumpram todos os seguintes requisitos:

   a) Tenham estabelecido um programa de EBT relevante para a qualificação de tipo aplicável ou a IR em conformidade com a secção ORO.FC.231 do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

   b) Tenham uma experiência de, pelo menos, 3 anos de condução de um programa EBT misto;

   c) Para cada qualificação de tipo no âmbito do programa EBT, a organização deve ter nomeado um gestor EBT. Os gestores EBT devem cumprir todos os seguintes requisitos:

      i) Devem deter privilégios de examinador para a qualificação de tipo em causa;

      ii) Devem ter uma vasta experiência de formação como instrutor para a qualificação de tipo pertinente;

      iii) Devem corresponder à pessoa nomeada em conformidade com a secção ORO.AOC.135, alínea a), ponto 2, do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 ou a um seu adjunto.

2. O gestor EBT responsável pela qualificação de tipo pertinente deve assegurar que o requerente cumpre todos os requisitos de qualificação, formação e experiência do presente anexo para a revalidação ou renovação da qualificação em causa.

3. Os requerentes que pretendam revalidar ou renovar uma qualificação em conformidade com o presente apêndice devem cumprir todos os seguintes requisitos:

   a) Devem estar inscritos no programa EBT do operador;

   b) Em caso de revalidação de uma qualificação, devem completar o programa EBT do operador durante o período de validade da respetiva qualificação;

   c) Em caso de renovação de uma notação, devem cumprir os procedimentos desenvolvidos pelo operador de EBT, em conformidade com a subsecção ORO.FC.231, alínea a), ponto 5, do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

4. A revalidação ou renovação de uma qualificação em conformidade com o presente apêndice devem incluir todos os seguintes elementos:

   a) Uma avaliação prática contínua da EBT no âmbito de um programa EBT;

   b) A demonstração de um nível aceitável de desempenho para todas as competências;

   c) A ação administrativa de revalidação ou renovação da licença para a qual o gestor EBT responsável pela qualificação de tipo pertinente deve tomar todas as diligências seguintes:

      1) Assegurar que são cumpridos os requisitos da secção FCL.1030;

2) Ao atuar em conformidade com a secção FCL.1030, alínea b), ponto 2, aprovar a licença do requerente na qual deve ser averbada a nova data de expiração da qualificação. Esse averbamento pode ser feito por outra pessoa em nome do gestor EBT, se essa pessoa tiver recebido uma delegação do gestor EBT para o fazer em conformidade com os procedimentos estabelecidos no programa EBT.

B — **Realização da avaliação prática da ebt**

A avaliação prática da EBT deve ser realizada em conformidade com o programa EBT do operador.»;

2) O anexo VI (parte ARA) é alterado do seguinte modo:

a) A secção ARA.GEN.125 passa a ter a seguinte redação:

«**ARA.GEN.125 Informação a comunicar à Agência**

a) A autoridade competente notifica a Agência em caso de problemas importantes relacionados com a aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, no prazo de 30 dias a contar da data em que a autoridade tomou conhecimento dos problemas.

b) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) e nos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, a autoridade competente deve fornecer à Agência, o mais rapidamente possível, informações importantes do ponto de vista da segurança, decorrentes dos relatórios de ocorrências carregados na base de dados nacional.

(*) 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 secção ARA.GEN.135 é alterada do seguinte modo:

i) As alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

«a) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014 e dos atos delegados e de execução adotados com base no regulamento, a autoridade competente deve criar um sistema que assegure a recolha, a análise e a divulgação adequadas das informações relativas à segurança.

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 aos 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 não instalado, pessoas ou entidades abrangidos pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e pelos atos delegados e de execução com base nele adotados.»;

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

«d) As medidas tomadas ao abrigo da alínea c) serão imediatamente notificadas a todas as pessoas ou entidades visadas, nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos delegados e de execução com base nele adotados. A autoridade competente notifica também a Agência dessas medidas e, caso seja necessário adotar medidas concertadas, os outros Estados-Membros aos quais essas medidas digam respeito.»;

c) A secção ARA.GEN.200 é alterada do seguinte modo:

i) Na alínea a), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1) Medidas e procedimentos documentados para descrever a sua organização, meios e métodos destinados a assegurar a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os atos delegados e de execução com base nele adotados. Os procedimentos devem ser mantidos atualizados e servir como documentos de trabalho básicos nessa autoridade competente para todas as funções conexas;»;

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

«c) A autoridade competente deve estabelecer procedimentos para a participação num intercâmbio de todas as informações e assistência necessárias com as outras autoridades competentes em causa, quer no interior do Estado-Membro quer noutros Estados-Membros, incluindo as seguintes informações:

1) No atinente a todas as constatações suscitadas, as medidas corretivas tomadas em conformidade com essas constatações e as medidas de execução tomadas na sequência da supervisão de pessoas e organizações que exercem atividades no território de um Estado-Membro, mas que foram certificadas pela autoridade competente de outro Estado-Membro ou pela Agência ou que prestaram declarações à autoridade competente de outro Estado-Membro ou à Agência;

2) Informações decorrentes da comunicação de ocorrências, obrigatória ou voluntária, tal como exigido pelo anexo VII, secção ORA.GEN.160.»;

d) A secção ARA.GEN.210 passa a ter a seguinte redação:

«**ARA.GEN.210 Alterações do sistema de gestão**

a) A autoridade competente deve instituir um sistema que lhe permita identificar as alterações que afetem a sua capacidade para desempenhar as funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos atos delegados e de execução com base nele adotados. Esse sistema deve permitir-lhe tomar todas as medidas adequadas para garantir a adequação e a eficácia do seu sistema de gestão;

b) A autoridade competente deve atualizar, em tempo útil, o seu sistema de gestão, de modo a refletir qualquer alteração no Regulamento (UE) 2018/1139 ou nos atos delegados e de execução com base nele adotados, a fim de garantir uma aplicação eficaz.

c) A autoridade competente deve notificar a Agência das alterações que afetam a sua capacidade para desempenhar as funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos atos delegados e de execução com base nele adotados.»;

e) A secção ARA.FCL.200 é alterada do seguinte modo:

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

«c) Averbamentos das licenças confirmados pelos examinadores. Antes de autorizar especificamente um examinador a revalidar ou renovar qualificações ou certificados, a autoridade competente define os procedimentos adequados.»;

ii) Na alínea e), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1) Nas secções BFCL.315, alínea a), ponto 4, subalínea ii) e BFCL.360, alínea a), ponto 2, do anexo III (parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395; e»;

f) No apêndice VIII, os termos «Formulário XXX da AESA — Versão 2» são substituídos por «Formulário 157 da AESA — Versão 2»;

3) O anexo VII (parte ORA) é alterado do seguinte modo:

a) A secção ORA.GEN.160 passa a ter a seguinte redação:

«**ORA.GEN.160 Comunicação de ocorrências**

a) A organização deve estabelecer e manter um sistema de comunicação de ocorrências, obrigatória ou voluntária, no quadro do seu sistema de gestão. No caso das organizações que têm o seu estabelecimento principal num Estado-Membro, esse sistema deve cumprir os requisitos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e do Regulamento (UE) 2018/1139, bem como dos atos delegados e de execução adotados com base nesses regulamentos.

b) A organização deve notificar à autoridade competente e, no caso de aeronaves não registadas num Estado-Membro, ao Estado de matrícula, todas as ocorrências relacionadas com a segurança ou condições que ponham em perigo ou, se não forem retificadas ou resolvidas, possam pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa, em especial acidentes ou incidentes graves.

c) Sem prejuízo do disposto na alínea b), a organização comunica à autoridade competente e ao titular da aprovação de projeto da aeronave todos os incidentes, avarias, defeitos técnicos, ultrapassagens de limites técnicos ou ocorrências que coloquem em evidência a existência de informações imprecisas, incompletas ou ambíguas contidas nos dados estabelecidos de acordo com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, ou outras situações irregulares que tenham ou possam ter colocado em risco a segurança da aeronave, dos seus ocupantes ou de qualquer outra pessoa e que não tenham dado origem a acidentes ou incidentes graves.

d) Sem prejuízo do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e dos atos delegados e de execução com base nele adotados, os relatórios em conformidade com a alínea c) devem:

1) ser elaborados tão rapidamente quanto possível e, em qualquer caso, no prazo máximo de 72 horas após a organização ter identificado o problema a que a comunicação se reporta, salvo circunstâncias excecionais que o impeçam;

2) ser redigidos nos moldes estabelecidos pela autoridade competente, em conformidade com a secção ORA. GEN.105;

3) conter todas as informações pertinentes sobre a situação conhecida da organização.

e) Para as organizações que não têm o seu estabelecimento principal num Estado-Membro:

1) os relatórios iniciais com caráter obrigatório devem:

i) salvaguardar adequadamente a confidencialidade da identidade do autor da comunicação e das pessoas mencionadas no relatório;

ii) ser elaborados tão rapidamente quanto possível e, em qualquer caso, no prazo máximo de 72 horas após a organização ter tomado conhecimento da ocorrência, salvo circunstâncias excecionais que o impeçam;

iii) ser efetuados do modo e de acordo com o procedimento estabelecidos pela Agência;

iv) conter todas as informações pertinentes sobre a situação conhecida da organização;

2) se for caso disso, deve ser elaborado um relatório de acompanhamento que forneça informações pormenorizadas sobre as ações que a organização pretende tomar para evitar ocorrências semelhantes no futuro, assim que essas ações forem identificadas; esses relatórios de acompanhamento devem:

i) ser enviados às entidades relevantes inicialmente referidas nos termos das alíneas b) e c);

ii) ser efetuados do modo e de acordo com o procedimento estabelecidos pela Agência.»;

b) Na secção ORA.GEN.200, alínea a), o ponto 7 passa a ter a seguinte redação:

«7) quaisquer requisitos adicionais pertinentes previstos no Regulamento (UE) 2018/1139 e no Regulamento (UE) n.º 376/2014, bem como nos atos delegados e de execução com base neles adotados.».

ANEXO II

Os anexos I e VI do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I (parte FCL) é alterado do seguinte modo:

   a) Na secção FCL.025, alínea b), o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

      «3) Se um requerente do exame de conhecimentos teóricos relativo à ATPL, ou à emissão de uma licença de piloto comercial (CPL) ou de uma qualificação de voo por instrumentos (IR), reprovar num dos testes escritos do exame de conhecimentos teóricos após quatro tentativas, ou se reprovar em todos os testes escritos do exame após seis sessões de exame ou no período de tempo mencionado na alínea b), ponto 2, deve repetir o conjunto completo de testes escritos que compõem o exame de conhecimentos teóricos.»;

   b) Na secção FCL.025, alínea b), o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

      «4. Se os requerentes à emissão de uma licença de piloto de aeronaves ligeiras (LAPL) ou de uma licença de piloto particular (PPL) reprovarem num dos testes escritos do exame de conhecimentos teóricos após quatro tentativas, ou se reprovarem em todos os testes escritos no período de tempo mencionado na alínea b), ponto 2, devem repetir o conjunto completo de testes escritos que compõem o exame de conhecimentos teóricos.»;

   c) Na secção FCL.035, alínea b), ponto 5, a referência à secção «FCL.720.A, alínea b), ponto 2, subalínea i)» é substituída pela referência à secção «FCL.720.A., alínea a), ponto 2, subalínea ii), ponto A)»;

   d) A secção B do apêndice 9 é alterada do seguinte modo:

      No ponto 6, subalínea i), a referência à secção «FCL.720.A, alínea e)» é substituída pela referência à secção «FCL.720.A, alínea c)»;

2) O anexo VI (parte ARA) é alterado do seguinte modo:

   No apêndice I, no campo XIII, no modelo que se segue ao cabeçalho «Página 3», a referência ao «artigo 3.º-B, ponto 2, alínea b» é substituída pela referência ao «artigo 3.º-B, n.º 2, alínea a)»