REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2025/134 DA COMISSÃO

de 28 de janeiro de 2025

que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no que diz respeito à introdução de uma licença de piloto de giroplanos

(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 Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ([2]) da Comissão estabelece os requisitos aplicáveis aos pilotos envolvidos na operação de aeronaves tal como se especifica no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), do Regulamento (UE) 2018/1139.

(2) O desenvolvimento em curso dos giroplanos, abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, devido a uma massa máxima à descolagem certificada superior a 600 kg, torna necessário incluir no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 requisitos de licenciamento de tripulação de voo respeitantes aos pilotos de giroplanos. Uma vez que o desenvolvimento de um quadro abrangente aplicável à operação comercial de giroplanos levará mais tempo, por enquanto, tais requisitos devem abranger apenas os privilégios dos pilotos não comerciais.

(3) O novo quadro regulamentar da União para o licenciamento de tripulações de voo de giroplanos deve, sempre que possível, ter em conta as normas e as melhores práticas estabelecidas nos requisitos nacionais de licenciamento de giroplanos e deve também prever a atribuição de créditos aos titulares de licenças nacionais de piloto de giroplanos que solicitem uma licença de piloto de giroplanos a nível da União.

(4) A fim de apoiar a aplicação de requisitos de licenciamento de tripulação de voo de giroplanos a nível da União e, em especial, a qualificação dos primeiros instrutores de giroplanos da União, por um período limitado e em determinadas condições, os requerentes de uma licença de piloto de giroplanos a nível da União, bem como das qualificações e certificados associados, deverão poder receber créditos com base num relatório de crédito, desde que sejam titulares ou tenham iniciado formação para a emissão da licença nacional de giroplanos pertinente e das qualificações ou dos certificados associados.

(5) Os titulares de licenças de piloto de giroplanos a nível da União devem, para operações não comerciais sem remuneração, ser obrigados a possuir o mesmo certificado médico aeronáutico que os pilotos privados para outras categorias de aeronaves, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

(6) Os requisitos aplicáveis às autoridades competentes e às organizações de formação devem ser adaptados, sempre que necessário, de modo a incluir a formação e a concessão de licenças aos pilotos de giroplanos.

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

([1]) JO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/2021-07-25.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

(8) As medidas previstas no presente regulamento baseiam-se no Parecer 04/2024 ([3]) da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alínea b), 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 pelo 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, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. As licenças não conformes com os JAR, incluindo as qualificações, os certificados, as autorizações ou as habilitações associados, emitidas ou reconhecidas por um Estado-Membro antes da data de aplicação do presente regulamento devem ser convertidas em licenças Parte FCL pelo Estado-Membro que as emitiu. Em derrogação do presente número, o artigo 4.º-G é aplicável às licenças de piloto de giroplanos.»;

2) É inserido o seguinte artigo 4.º-G:

«*Artigo 4.º-G*

Requisitos específicos para os requerentes de uma licença de piloto de giroplanos

1. Até 18 de fevereiro de 2028, os requerentes que sejam titulares de uma licença de piloto de giroplanos, bem como de qualificações e certificados associados, que tenham sido emitidos em conformidade com os requisitos nacionais de licenciamento de tripulação de voo de giroplanos, ou que tenham iniciado formação em conformidade com esses requisitos, devem receber créditos para efeitos de emissão de uma licença de piloto de giroplanos, bem como de qualificações e certificados associados, em conformidade com o presente regulamento, com base num relatório de crédito elaborado por um Estado-Membro em consulta com a AESA. O relatório de crédito deve cumprir o disposto no artigo 9.º, n.º 3.

2. Ao elaborarem um relatório de crédito nos termos do n.º 1, os Estados-Membros devem:

a) Conceder apenas créditos relativos ao tempo de voo que os requerentes tenham completado em giroplanos com uma massa máxima à descolagem de, pelo menos, 450 kg;

b) Para efeitos da emissão de uma licença de piloto de giroplanos em conformidade com o presente regulamento, conceder créditos apenas numa quantidade que não exceda os créditos que possam ter sido atribuídos em conformidade com o Anexo I, secção FCL.210.G, alínea c). Nestes casos, os requerentes devem completar o treino de voo adicional numa organização de formação certificada (ATO) ou numa organização de formação declarada (DTO), num giroplano que tenha sido certificado em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com os atos delegados e de execução adotados com base no mesmo, antes de serem recomendados pela ATO ou DTO para a prova de perícia.»;

3) O anexo I (Parte FCL) é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

4) O anexo IV (Parte MED) é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

5) O anexo VI (Parte ARA) é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento.

6) O anexo VIII (Parte DTO) é alterado em conformidade com o anexo IV do presente regulamento.

([3]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-no-042024.

Artigo 2.º

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

É aplicável a partir de 18 de fevereiro de 2026.

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

Feito em Bruxelas, em 28 de janeiro de 2025.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

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

1) Na secção FCL.010 é inserida a seguinte definição:

«"Giroplano", um tipo de aeronave de asas rotativas, cuja sustentação em voo se obtém devido a reações aerodinâmicas sobre até dois rotores que giram livremente em torno de eixos aproximadamente verticais.».

2) A secção FCL.025 é alterada do seguinte modo:

a) Na 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), de uma licença de piloto particular (PPL), de uma qualificação de voo básico por instrumentos (BIR), ou de uma licença de piloto de giroplanos (GPL) reprovarem num dos testes escritos do exame de conhecimentos teóricos após quatro tentativas, ou se reprovarem em todos os testes escritos no período mencionado na alínea b), ponto 2, devem repetir o conjunto completo de testes escritos que compõem o exame de conhecimentos teóricos.»;

b) Na alínea c), ponto 1, a subalínea i) passa a ter a seguinte redação:

«i) por um período de 24 meses, para a emissão de uma licença de piloto de aeronaves ligeiras, de uma licença de piloto particular ou de uma licença de piloto de giroplanos;».

3) Na secção FCL.035, alínea a) é aditado um novo ponto 5 com a seguinte redação:

«5. Todas as horas voadas em giroplanos abrangidos pelo âmbito de aplicação do anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 e que tenham uma massa máxima certificada à descolagem de, pelo menos, 450 kg devem ser creditadas na íntegra para concluir as 12 horas de tempo de voo e as 12 descolagens e aterragens em conformidade com a secção FCL.240.G, alínea a), mas não devem ser creditadas para efeitos do requisito referido na secção FCL.240.G alínea a), ponto 1, subalínea ii).».

4) Na secção FCL.055, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Geral. Os pilotos de aviões, helicópteros, aeronaves de descolagem vertical, aeróstatos e giroplanos que devem utilizar o radiotelefone não podem exercer os privilégios das suas licenças e qualificações sem terem um averbamento na sua licença de proficiência linguística em língua inglesa ou na língua utilizada para as radiocomunicações exigidas pelo voo. O averbamento deve indicar a língua, o nível de proficiência e a data de validade, e deve ser obtido em conformidade com um procedimento estabelecido por uma autoridade competente. O nível de proficiência mínimo aceitável é o nível operacional (nível 4) em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.».

5) Na secção FCL.060, a frase introdutória da alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Aviões, helicópteros, aeronaves de descolagem vertical, aeróstatos, aeronaves com capacidade de VTOL (VCA) e giroplanos. Um piloto não pode operar uma aeronave no transporte aéreo comercial ou no transporte de passageiros:».

6) O título da subparte C passa a ter a seguinte redação:

«SUBPARTE C — LICENÇA DE PILOTO PARTICULAR (PPL) E LICENÇA DE PILOTO DE GIROPLANOS (GPL)».

7) A secção FCL.200 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.200 Idade mínima

Os requerentes de uma PPL ou de uma GPL devem ter pelo menos 17 anos de idade.».

8) A secção FCL.205 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.205 Condições

a) Os requerentes de uma PPL devem ter cumprido os requisitos para a qualificação de classe ou de tipo para a aeronave utilizada na prova de perícia, como preceituado na subparte H.

b) Os requerentes de uma GPL devem ter cumprido os requisitos para a classe ou tipo da aeronave utilizada na prova de perícia.».

9) A secção FCL.210 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.210 Curso de formação

a) Os requerentes de uma PPL ou de uma GPL devem concluir um curso de formação numa DTO ou numa ATO.

b) O curso incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo adequados aos privilégios da PPL ou GPL requeridas.

c) A instrução de conhecimentos teóricos e a instrução de voo podem ser completadas numa DTO ou numa ATO diferentes daquela onde os requerentes tenham iniciado a sua formação.».

10) Na secção FCL.215, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«Os requerentes de uma PPL ou de uma GPL devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através de exames sobre as seguintes matérias:».

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

«a) Os requerentes de uma PPL ou de uma GPL 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.».

12) É aditada uma nova secção 5:

«SECÇÃO 5

Requisitos específicos para a GPL

FCL.205.G GPL — Privilégios

a) Os privilégios do titular de uma GPL habilitam-no a desempenhar funções como PIC em giroplanos:

1. Sem receber remuneração em operações não comerciais;

2. Para efetuar o transporte de passageiros apenas quando tiver completado 10 horas de voo como PIC em giroplanos após a emissão da licença.

b) Não obstante o disposto na alínea a), ponto 1, o titular de uma GPL com privilégios de instrutor ou examinador pode receber remuneração por:

1. Ministrar instrução de voo para GPL;

2. Conduzir provas de perícia e verificações de proficiência para a GPL;

3. A formação, o exame e a verificação das qualificações e dos privilégios associados à licença de instrutor ou examinador, conforme aplicável.

c) Os titulares de uma GPL só devem exercer privilégios da GPL se satisfizerem os requisitos de experiência recente aplicáveis e se possuírem um certificado médico válido adequado aos privilégios exercidos.

FCL.210.G GPL — Requisitos de experiência e atribuição de créditos

a) Os requerentes de uma GPL devem ter realizado pelo menos 35 horas de instrução de voo em giroplanos, cinco das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:

1. 20 horas de instrução de voo em duplo comando; bem como

2. Oito horas de tempo de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos quatro horas de tempo de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 150 km (80 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

b) Atribuição de créditos. Ao requerente titular de uma licença de piloto em outra categoria de aeronaves, com exceção de balões, será atribuído 10 % do tempo de voo total como PIC no mesmo tipo de aeronave até um máximo de 10 horas. Em qualquer caso, não devem ser concedidos créditos para os requisitos da alínea a), ponto 2.

c) Os requerentes com experiência prévia como PIC em giroplanos com uma massa máxima à descolagem de, pelo menos, 450 kg podem receber créditos tendo em vista os requisitos da alínea a). A quantidade de créditos é decidida pela DTO ou ATO onde o requerente realiza o curso de formação, com base numa avaliação de voo de entrada, mas não poderá em caso algum exceder:

1. O tempo de voo total como PIC;

2. 50 % das horas exigidas na alínea a).

Em qualquer caso, não devem ser concedidos créditos para os requisitos da alínea a), ponto 2.

FCL.235.G GPL — Privilégios para classes, tipos e variantes de giroplanos

a) Para efeitos do licenciamento de pilotos de giroplanos em conformidade com o presente anexo, os giroplanos devem ser classificados nas seguintes classes e tipos:

1. Classe de giroplanos de hélice única (SPG): Giroplanos monopiloto cuja unidade de propulsão monocêntrica é operada por um comando de tração único e acionada por um dos seguintes tipos de motores:

a) um sistema com motor de pistão que, se especificado na sequência do processo de certificação em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, pode ser constituído por mais do que um motor de pistão;

b) um sistema motorizado elétrico que, se especificado na sequência do processo de certificação em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, pode ser constituído por mais do que um motor elétrico;

c) se especificado na sequência do processo de certificação em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012, um sistema motorizado híbrido constituído por motores de pistão e elétricos.

2. Tipos de giroplanos que exigem privilégios para esse tipo individual, tal como determinado na sequência do processo de certificação em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.

b) Aos requerentes de uma GPL devem ser emitidos privilégios para a classe ou para o tipo de giroplanos em que a prova de perícia foi realizada. Para alargar os seus privilégios a outra classe ou tipo, os titulares de uma GPL devem preencher, nessa outra classe ou tipo, todos os seguintes requisitos:

1. Salvo especificado de outro modo nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o disposto no anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, se for caso disso, três horas de instrução de voo, incluindo:

i) 10 descolagens e aterragens em duplo comando; bem como

ii) 10 descolagens e aterragens a solo sob supervisão;

2. Uma prova de perícia para demonstrar um nível adequado de conhecimentos práticos na nova classe ou tipo. Durante a prova de perícia, o requerente deve também demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para a outra classe ou tipo nas seguintes matérias:

i) procedimentos operacionais;

ii) *performance* e planeamento do voo;

iii) conhecimentos gerais sobre a aeronave.

c) Para alargar os privilégios a outra variante dentro de uma classe ou tipo, o piloto deve realizar formação em diferenças ou de familiarização. Se for caso disso, essa formação em diferenças ou de familiarização deve respeitar os dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o disposto no anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012. A formação em diferenças deve ser registada na caderneta de voo do piloto ou num documento equivalente e ser assinada pelo instrutor. Ao alargar os privilégios relativos a uma classe SPG a uma variante com outro tipo de motor, tal como especificado na alínea a), ponto 1, a formação em diferenças deve consistir em instrução de voo em duplo comando e instrução de conhecimentos teóricos que devem incluir, no que diz respeito a esse outro tipo de motor e aos sistemas de aeronaves conexos, pelo menos todos os elementos seguintes:

1. Procedimentos operacionais;

2. *Performance* e planeamento do voo;

3. Conhecimentos gerais sobre aeronaves.

FCL.240.G GPL — Requisitos de experiência recente

a) Os titulares de uma GPL apenas podem exercer os privilégios da sua licença numa determinada classe ou tipo de giroplano se tiverem satisfeito, nos últimos dois anos, qualquer uma das seguintes condições como pilotos de giroplanos na classe ou tipo relevante:

1. Ter realizado pelo menos 12 horas de voo como PIC, ou voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, incluindo:

i) 12 descolagens e aterragens;

ii) formação de refrescamento de, pelo menos, uma hora de tempo total de voo com e a contento de um instrutor que deve selecionar os exercícios de voo que permitam ao requerente refrescar a sua competência para operar a aeronave em segurança e aplicar procedimentos normais, anormais e de emergência.

2. Ter superado uma verificação da proficiência em GPL com um examinador. O programa de verificação da proficiência deve basear-se na prova de perícia para a GPL.

b) Os titulares de uma GPL com privilégios para a classe SPG que, em conformidade com a secção FCL.235.G, alínea c), tenham alargado os seus privilégios a uma variante com um tipo diferente de motor, conforme especificado na secção FCL.235.G, alínea a), se não tiverem voado essa variante nos dois anos anteriores, devem preencher qualquer uma das seguintes condições nessa variante, antes de exercerem nela os seus privilégios:

1. Formação complementar em diferenças, em conformidade com a secção FCL.235.G, alínea c);

2. Uma verificação da proficiência;

3. Formação de refrescamento, em conformidade com a alínea a), ponto 1, subalínea ii).

c) Os voos em duplo comando e os voos a solo sob supervisão referidos na frase introdutória da alínea a), ponto 1, a formação de refrescamento referida na alínea a), ponto 1), subalínea ii) e na alínea b), ponto 3, e a verificação de proficiência referida na alínea a), ponto 2, e na alínea b), ponto 2), devem ser registados na caderneta de voo do piloto ou documento equivalente e assinados pelo instrutor ou examinador, conforme aplicável.».

13) Na secção FCL.700, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Os titulares de uma licença de piloto só atuam como pilotos de uma aeronave se estiverem na posse de uma qualificação de classe ou de tipo válida e adequada, exceto se for aplicável alguma das seguintes situações:

1. Exercem os privilégios de uma LAPL ou de uma GPL;

2. Submetem-se a provas de perícia ou a verificações da proficiência para renovação de qualificações de classe ou de tipo;

3. Recebem instrução de voo;

4. São titulares de uma qualificação de voo de ensaio emitida em conformidade com a secção FCL.820.».

14) A secção FCL.810 é alterada do seguinte modo:

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

1. O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Ter realizado um curso de formação numa DTO ou numa ATO. O curso deve ser realizado num período de seis meses e incluirá:

i) cinco horas de instrução de conhecimentos teóricos;

ii) 10 horas de instrução de instrumentos em duplo comando em helicópteros; bem como

iii) Cinco horas de voo noturno, das quais pelo menos três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

A um requerente que seja ou tenha sido titular de uma IR em aviões ou TMG serão creditadas cinco horas tendo em vista o requisito do ponto 2, subalínea ii) acima.»;

2. É suprimido o ponto 3.

b) É aditada uma nova alínea c) com a seguinte redação:

«c) Giroplanos. Se os privilégios de uma GPL se destinarem a ser exercidos em condições VFR de noite, os requerentes devem:

1. Ter realizado pelo menos 50 horas de voo como pilotos em giroplanos após a emissão da licença, incluindo pelo menos 20 horas como PIC em giroplanos e 20 horas de voo de navegação;

2. Ter realizado um curso de formação numa DTO ou numa ATO. O curso deve ser realizado num período de seis meses e incluirá:

i) cinco horas de instrução de conhecimentos teóricos;

ii) três horas de instrução de instrumentos em duplo comando em giroplanos; bem como

iii) cinco horas de voo noturno, das quais pelo menos três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação e cinco circuitos noturnos a solo. Cada circuito incluirá uma descolagem e uma aterragem.

A um requerente que seja ou tenha sido titular de uma IR em aviões ou helicópteros serão creditadas duas horas tendo em vista o requisito do ponto 2, subalínea ii) acima. Um requerente que seja titular de uma qualificação de voo noturno num avião, helicóptero ou TMG deve receber um crédito total para o elemento especificado no ponto 2, subalínea i).».

15) Na secção FCL.905.FI, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Uma PPL, uma LAPL e uma GPL na categoria de aeronave adequada;».

16) Na secção FCL.910.FI, alínea c), é aditado o seguinte ponto 4:

«4. Para FI(G):

i) 100 horas de instrução de voo em giroplanos e, além disso, tiver supervisionado pelo menos 25 voos a solo;

ii) no caso de um FI(G) que também seja titular de um certificado de FI(A) ou FI(H) e cumpra o disposto nos pontos 1 ou 2, conforme aplicável, 25 horas de instrução de voo em giroplanos e, além disso, tenha supervisionado pelo menos 10 voos de alunos a solo.».

17) A secção FCL.915.FI é alterada do seguinte modo:

a) Na alínea a), o proémio passa a ter a seguinte redação:

«a) No caso de um certificado FI(A), FI(H) e FI(G):»;

b) É inserida a nova alínea c)-a seguinte:

«c)-a além disso, para o FI(G), ter completado pelo menos 150 horas de voo em giroplanos, das quais pelo menos 100 horas como PIC.».

18) A secção FCL.930.FI é alterada do seguinte modo:

a) Na alínea b), ponto 3, a subalínea i) passa a ter a seguinte redação:

«i) no caso de um FI(A), (H) e (G), pelo menos 30 horas de instrução de voo, das quais 25 horas devem ser em duplo comando, cinco das quais podem ser levadas a cabo num FFS, num FNPT I ou II ou num FTD 2/3;»;

b) Na alínea b), é suprimido o ponto 4;

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

«c) Aos requerentes de um certificado FI noutra categoria de aeronave que sejam ou tenham sido titulares de um FI(A), (H), (As) ou (G) serão creditadas 55 horas tendo em vista o requisito da alínea b), ponto 2.»;

d) São aditadas as seguintes alíneas d) e e):

«d) Aos requerentes de um certificado FI(G) que sejam ou tenham sido titulares de um certificado FI(A), (H) ou (As) serão creditadas 15 horas tendo em vista o requisito da alínea b), ponto 3, subalínea i), das quais será creditado um máximo de 10 horas para o tempo de instrução em duplo comando;

e) Os requerentes de um certificado FI que sejam titulares ou tenham sido titulares de qualquer outro certificado de instrutor emitido em conformidade com o presente anexo devem cumprir os requisitos da alínea b), ponto 1.».

19) Na secção FCL.940.FI, a alínea a) é alterada do seguinte modo:

a) Ao ponto 1, subalínea i), é aditado o seguinte ponto C:

«C) No caso de um FI(G), pelos menos 50 horas de instrução de voo em giroplanos como FI ou como examinador;»;

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

«2. Pelo menos a cada duas revalidações no caso de um FI(A), FI(H) ou FI(G), ou a cada terceira revalidação no caso de um FI(As), o titular do certificado pertinente terá de superar uma avaliação de competência em conformidade com a secção FCL.935.».

20) Na secção FCL.1005.FE é aditada a alínea d) com a seguinte redação:

«d) FE(G). Os privilégios de um FE para giroplanos habilitam-no a conduzir provas de perícia e verificações de proficiência para a GPL, bem como para privilégios associados para classes e tipos de giroplanos, desde que o FE tenha completado pelo menos 500 horas de voo como piloto em giroplanos, incluindo pelo menos 100 horas de instrução de voo, das quais até 40 horas podem ser instrução de voo realizada como FI(A) ou FI(H).».

21) No ponto FCL.1005.FIE, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) FIE(As) e FIE(G). Os privilégios de um FIE em aeróstatos e giroplanos habilitam-no a conduzir avaliações de competências para a emissão, revalidação ou renovação de certificados de instrutor na categoria de aeronave aplicável, desde que seja titular do certificado de instrutor pertinente.».

22) Na secção FCL.1010.FIE é aditada a alínea d) com a seguinte redação:

«d) FIE(G). Os requerentes de um certificado FIE para giroplanos devem:

1. Ser titulares de um certificado de instrutor FI(G);

2. Ter completado 1 000 horas de voo como pilotos em giroplanos; bem como

3. Ter completado pelo menos 100 horas de voo na instrução de requerentes de um certificado FI(G). No caso de requerentes titulares de um certificado FIE(A) ou FIE(H), este requisito é reduzido para 50 horas.».

23) No apêndice 1, secção A, o ponto 1 é alterado do seguinte modo:

a) O título do ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. LAPL, PPL e GPL»;

b) É aditado um novo ponto 1.5 com a seguinte redação:

«1.5. Para a emissão de uma GPL, o titular de uma licença de piloto para aviões ou helicópteros em conformidade com o presente regulamento obterá os créditos totais correspondentes aos requisitos em matéria de instrução e de exame de conhecimentos teóricos nas seguintes matérias:

a) Direito aéreo e procedimentos de ATC;

b) *Performance* humana;

c) Meteorologia;

d) Comunicações;

e) Navegação.».

ANEXO II

No anexo IV (Parte MED) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, na secção MED.A.030, alínea c), o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Uma licença de piloto particular (PPL) ou uma licença de piloto de giroplanos (GPL), o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico de classe 2 válido;».

ANEXO III

No anexo VI (parte ARA) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, no apêndice I, o modelo que se segue à alínea c) é alterado do seguinte modo:

a) A frase «Esta licença cumpre as normas da ICAO, exceto para os privilégios LAPL e BIR, ou quando acompanhada de um certificado médico LAPL.» passa a ter a seguinte redação:

«Esta licença cumpre as normas da ICAO, exceto para os privilégios LAPL, GPL e BIR, ou quando acompanhada de um certificado médico LAPL.»;

b) A expressão «Formulário 141 da AESA, edição 2» passa a ter a seguinte redação:

«***Formulário 141 da AESA, edição 3***».

ANEXO IV

No anexo VIII (Parte DTO) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, na secção DTO.GEN.110, alínea a), é aditado o seguinte ponto 5:

«5. Para giroplanos:

a) Instrução de conhecimentos teóricos para GPL;

b) Instrução de voo para GPL;

c) Formação para a obtenção de privilégios para classes e tipos de giroplanos monopiloto;

d) Formação para qualificação de voo noturno.».