2024/2076

25.7.2024

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2024/2076 DA COMISSÃO

de 24 de julho de 2024

que altera os Regulamentos (UE) n.º 1178/2011 e (UE) n.º 965/2012 no respeitante à clarificação dos requisitos aplicáveis aos copilotos de substituição em cruzeiro, às atualizações dos requisitos em matéria de licenciamento das tripulações de voo e de certificação médica e às melhorias da aviação geral

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ([1]), nomeadamente os artigos 23.º, 27.º e 31.º,

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão ([2]) 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) Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ([3]) que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas.

(3) Em conformidade com o artigo 140.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) 2018/1139, o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deve ser adaptado ao Regulamento (UE) 2018/1139 no que diz respeito à definição de aeronaves a motor complexas, que foi incluída no Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]), revogado pelo Regulamento (UE) 2018/1139. Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deverá ser alterado.

(4) No que diz respeito aos aviões monomotor, o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deve ser alterado de modo a refletir os mais recentes desenvolvimentos técnicos e a ter em conta projetos futuros, como os motores elétricos e os motores híbridos, constituídos tanto por componentes térmicos como elétricos.

(5) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deve também ser alterado a fim de clarificar e atualizar as suas disposições, com base em questões salientadas à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação pelos seus órgãos consultivos, reveladas durante as atividades de acompanhamento e de apoio à execução, ou identificadas como problemáticas especificamente para a aviação geral ou para a certificação médica aeronáutica.

(6) Ao simplificar os requisitos para a revalidação dos privilégios de uma qualificação de voo de montanha, devem ser estabelecidas disposições transitórias adequadas para assegurar uma transição harmoniosa dos atuais para os futuros requisitos aplicáveis.

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

([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).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([4]) Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.o 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj).

(7) As disposições relativas aos copilotos de substituição em cruzeiro previstas nos Regulamentos (UE) n.º 1178/2011 e (UE) n.º 965/2012 devem ser revistas, a fim de assegurar uma formação adequada desses pilotos e estabelecer procedimentos operacionais adequados para a transferência de autoridade entre os membros da tripulação de voo.

(8) As disposições aplicáveis aos pilotos que tenham completado 60 anos e que estejam envolvidos em operações de helicópteros monopiloto de serviços de emergência médica (HEMS) constantes tanto do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 como do Regulamento (UE) n.º 965/2012 devem ser revistas, a fim de facilitar uma maior cobertura das operações HEMS, equilibrando assim a necessidade de uma maior disponibilidade de serviços médicos com os riscos de operações envolvendo pilotos com mais de 60 anos.

(9) Uma vez que a investigação médica exige protocolos rigorosos, as disposições dos Regulamentos (UE) n.º 1178/2011 e (UE) n.º 965/2012 relativas a circunstâncias médicas especiais devem ser revistas, a fim de assegurar que são adequadas à sua finalidade, não têm um impacto negativo na segurança dos voos e que garantem a conformidade com os princípios de investigação médica estabelecidos.

(10) As disposições que permitem às pessoas solicitar uma alteração da sua autoridade competente devem ser revistas de modo a serem igualmente aplicáveis aos titulares de certificados médicos aos quais ainda não tenha sido emitida uma licença.

(11) Uma vez que a Organização da Aviação Civil Internacional recomenda a avaliação dos fatores de risco para a saúde e o aconselhamento preventivo, os requisitos médicos devem ser revistos para permitir a avaliação dos riscos para a saúde e, em especial, dos fatores de risco cardiovascular.

(12) As disposições relativas à avaliação médica aeronáutica devem ser revistas para garantir que têm devidamente em conta os efeitos degenerativos do envelhecimento no organismo.

(13) As alterações aos requisitos aplicáveis aos certificados médicos, aos examinadores médicos aeronáuticos e aos centros de medicina aeronáutica, bem como as alterações relacionadas com as limitações de idade aplicáveis aos pilotos envolvidos em HEMS, devem aplicar-se com diferimento, a fim de dar às autoridades competentes dos Estados-Membros o tempo necessário para se prepararem para a aplicação dessas alterações regulamentares.

(14) A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação elaborou projetos de normas de execução que apresentou à Comissão, juntamente com o Parecer n.º 05/2023, 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.

(15) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 127.º, n.º 1, 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 2.º é alterado do seguinte modo:

a) É suprimido o ponto 3);

b) São inseridos os seguintes pontos 3-A) e 3-B);

«3-A) "Avião complexo", um avião que satisfaz uma das seguintes características:

i) com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg;

ii) certificado para uma configuração máxima de lugares de passageiros superior a dezanove lugares;

iii) certificado para realizar operações com uma tripulação mínima de dois pilotos;

iv) equipado com um motor ou motores turbojato ou com mais do que um motor turbo-hélice;

3-B) "Helicóptero complexo", um helicóptero que satisfaz uma das seguintes características:

i) com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 3 175 kg;

ii) certificado para uma configuração máxima de lugares de passageiros superior a nove lugares;

iii) certificado para realizar operações com uma tripulação mínima de dois pilotos;»

c) São inseridos os seguintes pontos 8-C e 8-D:

«8-C) "Avião SEP", um avião monomotor e monopiloto para o qual não é exigida qualificação de tipo e cuja unidade de propulsão monocêntrica é operada por um comando de tração único e conduzida por um dos seguintes tipos de motor:

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

8-D) "Helicóptero SEP", um helicóptero monomotor e monopiloto movido por um motor de pistão;»;

2) No artigo 3.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Sem prejuízo do Regulamento Delegado (UE) 2020/723 da Comissão (*), os pilotos das aeronaves mencionadas no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), do Regulamento (UE) 2018/1139, devem cumprir os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos previstos nos anexos I e IV do presente regulamento.

(*) Regulamento Delegado (UE) 2020/723 da Comissão de 4 de março de 2020 que estabelece regras pormenorizadas no que diz respeito à aceitação da certificação de pilotos de países terceiros e que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 (JO L 170 de 2.6.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj).»;

3) É inserido o seguinte artigo 3.º-A:

«*Artigo 3.º-A*

Medidas transitórias para protocolos de avaliação médica aplicados em conformidade com a secção ARA.MED.330 do anexo VI (parte ARA) e certificados médicos emitidos com base nesses protocolos

1. As autoridades competentes envolvidas em protocolos de avaliação médica, ou que pretendam aderir a um protocolo de avaliação médica existente, em conformidade com a secção ARA.MED.330 do anexo VI (parte ARA) aplicável antes de 13 de fevereiro de 2025 podem continuar a aplicar o protocolo pertinente ou a aderir ao mesmo até ao termo da sua validade, se a validade tiver sido determinada antes de 13 de agosto de 2024.

2. Os titulares de certificados médicos emitidos em conformidade com os protocolos de avaliação médica a que se refere o n.º 1 podem exercer os privilégios das suas licenças de piloto com base nos seus certificados médicos, desde que o protocolo de avaliação médica pertinente continue a ser aplicável em conformidade com o n.º 1.»;

4) No artigo 4.º, n.º 7, alínea d), a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:

«iii) Aviões SEP e helicópteros SEP, ambos com uma massa máxima à descolagem não superior a 2 000 kg;»;

5) É aditado o artigo 4.º-H, com a seguinte redação:

«*Artigo 4.º-H*

Medidas transitórias aplicáveis aos titulares de uma qualificação de voo de montanha

Os titulares de uma qualificação de voo de montanha emitida antes de 13 de agosto de 2024 com uma data de expiração aprovada em conformidade com a secção FCL.815 do anexo I devem, a fim de continuar a exercer os seus privilégios após essa data, tomar as seguintes medidas:

(a) solicitar que a sua qualificação de voo de montanha volte a ser emitida pela autoridade competente sem data de expiração;

(b) cumprir o disposto na secção FCL.815, alínea d), do anexo I, a menos que, nos dois anos anteriores, tenham revalidado a sua qualificação de voo montanha em conformidade com a secção FCL.815, alínea e), do anexo I, aplicável até 12 de agosto de 2024.»;

6) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento;

7) O anexo IV é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento;

8) O anexo VI é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento;

9) O anexo VII é alterado em conformidade com o anexo IV do presente regulamento;

10) O anexo VIII é alterado em conformidade com o anexo V do presente regulamento.

Artigo 2.º

O Regulamento (UE) n.º 965/2012 é alterado do seguinte modo:

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

2) O anexo V (Parte SPA) é alterado em conformidade com o anexo VII do presente regulamento.

Artigo 3.º

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

As seguintes alterações são aplicáveis a partir de 13 de fevereiro de 2025:

1) Anexo I, ponto 7);

2) Anexo II;

3) Anexo III, pontos 6) a 18), 22) e 23);

4) Anexo IV, pontos 2) a 9);

5) Anexo VII.

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

Feito em Bruxelas, em 24 de julho de 2024.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

Alterações ao anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011

O anexo I é alterado do seguinte modo:

1) Na secção FCL.015, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) O titular de uma licença emitida em conformidade com o presente anexo (Parte FCL) pode solicitar à autoridade competente designada por outro Estado-Membro uma alteração da autoridade competente relativa a todas as licenças de que é titular, tal como especificado na alínea d). Os titulares de um certificado médico emitido em conformidade com o anexo IV (parte MED) que ainda não sejam titulares de uma licença de piloto têm o direito de apresentar um pedido de alteração da autoridade competente relativamente a todos os registos médicos conservados pela autoridade competente.»;

2) Na secção FCL.020, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) O aluno piloto só pode voar a solo se satisfizer as seguintes condições:

1) Se estiver autorizado a fazê-lo e for supervisionado por um instrutor de voo;

2) Antes de receber a autorização especificada no ponto 1), se tiver adquirido a competência para operar em segurança a aeronave em causa durante o voo a solo previsto.»;

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

a) Na alínea b), os pontos 4) e 5) passam 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), ou de uma qualificação de voo básico por instrumentos (BIR) 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 os exames de conhecimentos teóricos.

5) Antes de repetir o conjunto completo de testes escritos que compõem os exames de conhecimentos teóricos, os requerentes têm de seguir uma formação suplementar numa DTO ou numa ATO. A extensão e o âmbito da formação necessária são determinados pela DTO ou pela ATO, com base nas necessidades dos requerentes.»;

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

«ii) para a emissão de uma licença de piloto comercial, de uma licença de piloto de tripulação múltipla ou de uma qualificação de voo por instrumentos (IR), por um período de 36 meses;»;

4) Na secção FCL.035, alínea b), é aditado o seguinte ponto 6):

«6) Sempre que o apêndice 1 incluir um crédito para a disciplina Comunicações, aplicam-se todos os seguintes elementos:

i) esse crédito só pode ser concedido em caso de formação ou exame para essa disciplina se, durante os exames de conhecimentos teóricos anteriores em conformidade com a secção ARA.FCL.300 do anexo VI, os requerentes tiverem completado a disciplina Comunicações ou tanto a disciplina Comunicações VFR como a disciplina Comunicações IFR;

ii) os requerentes que tenham completado apenas a disciplina Comunicações VFR ou apenas a disciplina Comunicações IFR devem completar uma instrução teórica na disciplina Comunicações, cuja duração pode ser reduzida com base numa avaliação dos requerentes pela ATO. Para os requerentes que tenham completado a disciplina Comunicações VFR, os aspetos exclusivamente relacionados com as comunicações VFR podem ser reduzidos. Para os requerentes que tenham completado a disciplina Comunicações IFR, os aspetos exclusivamente relacionados com as comunicações IFR podem ser reduzidos. Em qualquer caso, os requerentes devem concluir o exame de conhecimentos teóricos da disciplina Comunicações.»;

5) Na secção FCL.045, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) O aluno piloto deve, em todos os voos de navegação a solo, ser portador da prova de autorização exigida em FCL.020, alínea a), ponto 1).»;

6) Na secção FCL.060, alínea b), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:

«3) Como copiloto de substituição em cruzeiro, a menos que tenha completado, nos 90 dias anteriores, uma das seguintes operações:

i) pelo menos três setores como copiloto de substituição em cruzeiro no tipo pertinente;

ii) formação cujo conteúdo seja determinado pelo operador e que inclua, pelo menos, três setores como copiloto de substituição em cruzeiro num FSTD que represente o tipo pertinente;

iii) formação contínua em conformidade com a subparte FC (ORO.FC) do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

iv) uma verificação da proficiência para copilotos de substituição em cruzeiro, em conformidade com o apêndice 9.»;

7) Na secção FCL.065, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Idades entre os 60 e os 64 anos. Aviões e helicópteros. O titular de uma licença de piloto que tenha atingido os 60 anos de idade não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo comercial, exceto como membro de uma tripulação multipiloto. A título de derrogação, esses titulares têm o direito de atuar como pilotos de aeronaves envolvidas em operações de serviços de emergência médica com helicópteros monopiloto em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 965/2012, desde que cumpram os requisitos aplicáveis especificados para esse efeito nesse regulamento e no anexo IV (parte MED) do presente regulamento.»;

8) A secção FCL.115 passa a ter a seguinte redação:

«**FCL.115 LAPL — Curso de formação**

a) Os requerentes de uma LAPL devem concluir um curso de formação numa DTO ou numa ATO. Esse curso de formação deve incluir:

1) Conhecimentos teóricos e instrução de voo adequados aos privilégios da LAPL requerida;

2) Adicionalmente, para a LAPL(H), os elementos de formação obrigatórios para o tipo de helicóptero relevante como definido nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

b) 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.

c) Na formação respeitante aos aviões SEP privilégio classe — mar, serão considerados os elementos da secção B (Requisitos específicos para a categoria de avião), ponto 7 (qualificação de classe — mar), do apêndice 9.

d) Os requerentes de uma LAPL podem receber créditos por anteriores formações PPL que tenham realizado em conformidade com a subparte C na mesma categoria de aeronave, com base numa avaliação do requerente pela ATO ou pela DTO responsável pelo curso de formação LAPL. Em qualquer caso, os requerentes devem cumprir os requisitos em matéria de experiência estabelecidos nas secções FCL.110.A, alínea a), ou FCL.110.H, alínea a), consoante o caso.»;

9) Na secção FCL.105.A, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) *Privilégios*

Os privilégios do titular de uma LAPL para aviões habilitam-no a desempenhar as funções de PIC em aviões monomotor de pistões — terra (SEP(terra)), aviões monomotor de pistões — mar (SEP(mar)), ou TMG com uma massa máxima à descolagem certificada de 2 000 kg ou inferior, transportando um máximo de três passageiros, de modo a que nunca estejam mais do que quatro pessoas a bordo da aeronave.»;

10) Na secção FCL.110.A, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Atribuição de créditos. Aos requerentes com experiência prévia como PIC podem ser creditados os requisitos da alínea a) nas seguintes condições:

1) A quantidade de créditos é decidida pela DTO ou ATO onde o piloto realiza o curso de formação, com base numa avaliação de voo de entrada, mas não poderá em caso algum:

i) exceder o tempo de voo total como PIC;

ii) exceder 50 % das horas exigidas na alínea a);

iii) incluir os requisitos previstos na alínea a), ponto 2).

2) Pode ser considerada a experiência anterior como PIC em aeronaves sujeitas a 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 desse regulamento, desde que a aeronave corresponda à definição da respetiva categoria de aeronave constante do presente anexo (Parte FCL).»;

11) Na secção FCL.135.A, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

«a) Aos requerentes de uma LAPL (A) devem ser emitidos privilégios para a classe de aviões ou TMG em que a prova de perícia foi realizada. Para alargar os seus privilégios a outra classe, os titulares de uma LAPL (A) devem preencher, nessa outra classe, todos os seguintes elementos:

(1) 3 horas de instrução de voo, incluindo:

i) 10 descolagens e aterragens em duplo comando;

ii) 10 descolagens e aterragens a solo sob supervisão;

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

i. Procedimentos operacionais;

ii. Performance e planeamento do voo;

iii. Conhecimentos gerais sobre a aeronave.

b) Para alargar os privilégios a outra variante dentro de uma classe, o piloto deve ou realizar formação em diferenças ou de familiarização. 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 de avião SEP a uma variante com outro tipo de motor referido no artigo 2.º, ponto 8-C), 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 todas as seguintes matérias:

1) Procedimentos operacionais;

2) Performance e planeamento do voo;

3) Conhecimentos gerais sobre a aeronave.»;

12) A secção FCL.140.A é alterada do seguinte modo:

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

«1) 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, 1 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;»;

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

«c) Os titulares de uma LAPL(A) com privilégios para aviões SEP que, em conformidade com a secção FCL.135.A, alínea b), tenham alargado os seus privilégios a uma variante com um tipo diferente de motor referido no artigo 2.º, ponto 8-C), se não tiverem voado essa variante nos 2 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.135.A, alínea b);

2) Uma verificação da proficiência;

3) Uma formação de refrescamento, em conformidade com a secção FCL.140.A, alínea a), ponto 1), subalínea ii).

d) Os voos em duplo comando, os voos 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 c), ponto 3), e a verificação de proficiência referida na alínea a), ponto 2), e na alínea c), ponto 2), devem ser registados na caderneta de voo do piloto ou registo equivalente e assinados pelo instrutor ou examinador, conforme aplicável.»;

13) Na secção FCL.110.H, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Atribuição de créditos. Aos requerentes com experiência prévia como PIC podem ser creditados os requisitos da alínea a) nas seguintes condições:

1) A quantidade de créditos é decidida pela DTO ou ATO onde o piloto realiza o curso de formação, com base numa avaliação de voo de entrada, mas não poderá em caso algum:

i) exceder o tempo de voo total como PIC;

ii) exceder 50 % das horas exigidas na alínea a);

iii) incluir os requisitos previstos na alínea a), ponto 2).

2) Pode ser considerada a experiência anterior como PIC em aeronaves sujeitas a uma decisão de um Estado-Membro tomada em conformidade com o artigo 2.º, n.º 8, alínea b), do Regulamento (UE) 2018/1139, ou que sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação do anexo I desse regulamento, desde que a aeronave corresponda à definição da categoria de helicóptero constante do presente anexo (Parte FCL).»;

14) Na secção FCL.135.H, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

«a) Aos requerentes de uma LAPL (H) devem ser emitidos privilégios para o tipo específico de helicóptero em que a prova de perícia foi realizada. Para alargar os seus privilégios a outro tipo de helicóptero, os titulares de uma LAPL (H) devem preencher, nesse outro 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, pelo menos cinco horas de instrução de voo, incluindo:

i) 15 descolagens, aproximações e aterragens em duplo comando;

ii) 15 descolagens, aproximações e aterragens a solo sob supervisão;

2) Uma prova de perícia para demonstrar um nível adequado de conhecimentos práticos no novo tipo. Durante a prova de perícia, o requerente deve também demonstrar ao examinador um nível adequado de conhecimentos teóricos para o outro tipo nas seguintes matérias:

i) procedimentos operacionais,

ii) performance e planeamento do voo,

iii) conhecimentos gerais sobre a aeronave.

b) Antes de um titular de uma LAPL(H) poder exercer os privilégios da licença numa outra variante de helicóptero que não aquela utilizada para a prova de perícia, o piloto deve realizar formação em diferenças ou de familiarização, como determinado nos 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.»;

15) A secção FCL.140.H passa a ter a seguinte redação:

«FCL.140.H LAPL(H) — Requisitos de experiência recente

a) Os titulares de uma LAPL(H) apenas podem exercer os privilégios da sua licença num tipo específico se, nos últimos 12 meses, tiverem realizado uma das seguintes opções no tipo relevante:

1) Tenham completado ambos os passos seguintes:

i) pelo menos seis horas de tempo de voo em helicópteros desse tipo como PIC, ou voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, incluindo seis descolagens, aproximações 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) Ou ter superado uma verificação de proficiência no tipo específico com um examinador antes de retomarem o exercício dos privilégios da sua licença. O programa de verificação de proficiência deve basear-se na prova de perícia para a LAPL(H).

b) Os requerentes podem optar por concluir a formação de refrescamento referida na alínea a), ponto 1), subalínea ii), na aeronave ou num FSTD que represente o tipo em causa, ou numa combinação de ambos.

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

16) Na secção FCL.205.A, alínea b), os pontos 2) e 3) passam a ter a seguinte redação:

«2) A realização de provas de perícia e de verificações da proficiência para as licenças especificadas no ponto 1);

3) A formação, o exame e a verificação das qualificações ou certificados associados à licença de instrutor ou examinador, conforme aplicável.»;

17) Na secção FCL.210.A, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

«a) Os requerentes de uma PPL(A) devem ter realizado pelo menos 45 horas de instrução de voo em aviões ou TMG, cinco das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:

1) 25 horas de instrução de voo em duplo comando;

2) 10 horas de tempo de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos cinco horas de tempo de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 270 km (150 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.

Os requerentes podem concluir o tempo de voo de um curso de formação de qualificação de voo noturno em conformidade com a secção FCL.810, alínea a), ponto 1), subalínea ii), como parte das 45 horas de instrução de voo, desde que, antes de iniciar a formação de qualificação de voo noturno, tenham concluído uma formação básica de voo por instrumentos.

b) Requisitos específicos para requerentes que tenham recebido formação em LAPL (A). Os requerentes de uma PPL (A) devem receber créditos por uma formação anterior em LAPL (A) que tenham realizado e ser-lhes-á emitida uma PPL (A), desde que a formação em LAPL (A) e a formação em PPL (A) que concluíram no total cumpram os requisitos de experiência previstos na alínea a). Todavia, nesse caso, aplica-se o seguinte:

1) Se os requerentes já forem titulares de uma LAPL (A), aplicam-se todos os seguintes requisitos, desde que tenham completado pelo menos 45 horas de tempo total de voo em aviões ou TMG:

i) o requisito da frase introdutória da alínea a) é reduzido para 40 horas de instrução de voo;

ii) o requisito da alínea a), ponto 1), é reduzido para 21 horas de instrução de voo em duplo comando;

2) Os requerentes devem ter completado, pelo menos, todos os seguintes elementos com um instrutor qualificado para instruir uma PPL (A):

i) cinco horas de instrução de voo em duplo comando;

ii) tempo de voo a solo especificado na alínea a), ponto 2).»;

18) Na secção FCL.205.H, alínea b), os pontos 2) e 3) passam a ter a seguinte redação:

«2) A realização de provas de perícia e de verificações da proficiência para as licenças especificadas no ponto 1);

3) A formação, o exame e a verificação das qualificações ou certificados associados à licença de instrutor ou examinador, conforme aplicável.»;

19) A secção FCL.210.H é alterada do seguinte modo:

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

«Os requerentes de uma PPL(H) devem ter realizado pelo menos 45 horas de instrução de voo em helicópteros, cinco das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:»;

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

«b) Requisitos específicos para requerentes que tenham recebido formação em LAPL (H). Os requerentes de uma PPL (H) devem receber créditos por uma formação anterior em LAPL (H) que tenham realizado e ser-lhes-á emitida uma PPL (H), desde que a formação em LAPL (H) e a formação em PPL (H) que concluíram no total cumpram os requisitos de experiência previstos na alínea a).»;

20) Na secção FCL.205.As, alínea b), os pontos 2) e 3) passam a ter a seguinte redação:

«2) A realização de provas de perícia e de verificações da proficiência para as licenças especificadas no ponto 1);

3) A formação, o exame e a verificação das qualificações ou certificados associados à licença de instrutor ou examinador, conforme aplicável.»;

21) A secção FCL.325.A passa a ter a seguinte redação:

«**FCL.325.A CPL(A) Requisitos específicos para requerentes titulares de uma MPL**

a) Os requerentes de uma CPL (A) que sejam titulares de uma MPL devem ter realizado em aviões:

1) 70 horas de voo numa das seguintes qualidades:

i) enquanto PIC;

ii) ter concluído pelo menos 10 horas como PIC e o tempo de voo restante como PIC sob supervisão (PICUS).

Destas 70 horas, 20 devem ser de tempo de voo de navegação VFR como PIC, ou tempo de voo de navegação constituído por pelo menos 10 horas como PIC e 10 horas como PICUS. Devem incluir um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa do avião em dois aeródromos diferentes como PIC;

2) Os elementos do curso modular CPL (A), conforme especificado no capítulo E, ponto 10), alínea a), e no ponto 11), do apêndice 3;

3) A prova de perícia CPL(A), em conformidade com o preceituado na secção FCL.320.

b) Quando lhes for emitida uma CPL em conformidade com a alínea a), os requerentes devem ser sujeitos às seguintes condições:

1) Satisfazer os requisitos da secção FCL.405.A, alínea c), para que os privilégios da sua IR (A) sejam alargados a operações monopiloto em aviões;

2) Que os privilégios das suas qualificações de tipo sejam restringidos ao exercício dos privilégios apenas de um copiloto. Essa restrição deve ser suprimida quando os requerentes concluírem uma verificação da proficiência para o tipo pertinente, em conformidade com o apêndice 9, na qualidade de PIC.»;

22) Na secção FCL.405.A, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Os titulares de uma MPL devem, mediante requerimento:

1) Beneficiar da emissão de privilégios adicionais do titular de uma PPL (A), desde que cumpram os requisitos para a PPL (A) especificados na subparte C;

2) Obter a substituição da sua MPL por uma CPL (A), desde que cumpram os requisitos especificados na secção FCL.325.A.»;

23) Na secção FCL.510.A, alínea c), é aditado o seguinte ponto 3):

«3) Os titulares de uma qualificação de tipo restrita emitida em conformidade com a secção FCL.720.A, alínea c), devem receber créditos pelo tempo de voo concluído durante o exercício dos privilégios dessa qualificação de tipo até um máximo de 250 horas.»;

24) A secção FCL.710 é alterada do seguinte modo:

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

«a) Os pilotos devem concluir formação em diferenças ou de familiarização a fim de alargar os seus privilégios a outra variante de aeronave dentro de uma qualificação de classe ou de tipo ou, no caso da secção FCL.710, alínea d), ponto 1), do presente anexo, a fim de manter esses privilégios. No caso de variantes dentro de uma qualificação de classe ou de tipo, a formação em diferenças ou de familiarização deve incluir os elementos pertinentes definidos nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, quando aplicável. Ao alargar os privilégios relativos a uma qualificação de classe de avião SEP a uma variante com outro tipo de motor referido no artigo 2.º, ponto 8-A), do presente regulamento, 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 todas as seguintes matérias:

1) Conhecimentos gerais sobre a aeronave;

2) Procedimentos operacionais;

3) Performance e planeamento do voo.»;

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

«c) Não obstante o requisito da alínea b), a formação em diferenças para as seguintes aeronaves pode ser conduzida por um instrutor devidamente qualificado, salvo disposição em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012:

1) Aviões que requeiram uma qualificação de classe:

i) de TMG;

ii) de avião SEP;

iii) de avião MEP;

iv) Aviões SET, exceto aviões SET complexos ou de alta performance;

2) Helicópteros monomotor com uma massa máxima à descolagem não superior a 3 175 kg.

d) Os pilotos que, depois de terem alargado os seus privilégios a outra variante dentro de uma qualificação de classe ou de tipo em conformidade com a presente alínea, não tenham voado essa variante nos dois anos anteriores devem, antes de exercerem os seus privilégios nessa variante, completar qualquer um dos seguintes elementos nessa variante:

1) Formação complementar em diferenças, em conformidade com as alíneas a) e b), ou, caso seja aplicável, com a alínea c);

2) Uma verificação da proficiência;

3) No caso de uma variante dentro da qualificação de classe SEP com um determinado tipo de motor referido no artigo 2.º, ponto 8-A), uma formação de refrescamento em conformidade com a secção FCL.740.A, alínea b), ponto 1), subalínea ii), letra C).»;

c) É aditada a alínea d-A), com a seguinte redação:

«d-A) A secção FCL.710, alínea d), não se aplica no caso das variantes da qualificação de classe TMG e das variantes da qualificação de classe SEP que tenham o mesmo tipo de motor referido no artigo 2.º, ponto 8-A), do presente regulamento.»;

25) A secção FCL.725 é alterada do seguinte modo:

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

«a) Curso de formação. Um requerente de uma qualificação de classe ou de tipo tem de realizar um curso de formação numa ATO. Um requerente de uma qualificação de classe de aviões SEP de não alta performance, de uma qualificação de classe TMG ou de uma qualificação de tipo de monomotor para helicópteros referidos no anexo VIII (parte DTO), secção DTO.GEN.110, alínea a), ponto 2), alínea c), do presente regulamento, pode realizar o curso de formação numa DTO. O curso de formação da qualificação de tipo incluirá os elementos de formação obrigatórios para o tipo em causa, como definido nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.»;

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

«d) Operações monopiloto e multipiloto em aeronaves monopiloto — qualificações de tipo

1) Os privilégios dos titulares de uma qualificação de tipo para uma aeronave monopiloto incluem os privilégios para pilotar a aeronave em operações monopiloto e multipiloto. No entanto, esses titulares só podem exercer esses privilégios para uma determinada forma de operação se cumprirem todos os seguintes requisitos:

i) devem ter realizado com êxito um treino de voo para a forma pertinente de operação no tipo de aeronave 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. Esse treino de voo para uma determinada forma de operação deve ou estar incluído no curso de formação inicial de qualificação de tipo numa ATO ou, após a emissão inicial da qualificação de tipo, ser realizado sob a forma de formação adicional numa das seguintes situações:

A) numa ATO;

B) numa organização sujeita ao anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e habilitada a ministrar essa formação com base numa aprovação ou numa declaração;

ii) tenham concluído uma prova de perícia ou uma verificação da proficiência:

A) para operações monopiloto de uma das seguintes formas:

1) em operações monopiloto;

2) em operações multipiloto com elementos adicionais para operações monopiloto, tal como especificado no apêndice 9;

B) para operações multipiloto, em operações multipiloto.

iii) adicionalmente, no caso de operações multipiloto em aeronave monopiloto:

A) cumprem os requisitos especificados:

1) na secção FCL.720.A, alínea b), ponto 4), ou na secção FCL.720.H, alínea a), ponto 2), consoante o caso;

2) na secção FCL.720.A, alínea b), ponto 5), para aviões monopiloto, antes de iniciar o treino de voo para operações multipiloto em conformidade com a secção FCL.725, alínea d), ponto 1), subalínea i);

B) exercem os seus privilégios apenas numa organização sujeita ao disposto no anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

2) Sempre que os requerentes da emissão inicial de uma qualificação de tipo para uma aeronave monopiloto concluírem o treino de voo e a prova de perícia apenas em operações multipiloto, a qualificação de tipo deve ser emitida com uma restrição às operações multipiloto. Essa restrição deve ser suprimida quando os requerentes concluírem, em conformidade com o apêndice 9, treino adicional e uma verificação de proficiência que incluam os elementos necessários para operações monopiloto.

Em todos os restantes casos, a forma de operação não deve ser indicada na licença.»;

c) São inseridas as alíneas d-A) e d-B), com a seguinte redação:

«d-A) Operações monopiloto e multipiloto — qualificações de classe de avião

Os privilégios dos titulares de uma qualificação de classe para uma aeronave monopiloto incluem os privilégios para pilotar o avião em operações multipiloto, desde que esses titulares:

1) Cumpram os requisitos estabelecidos:

i) na secção FCL.720.A, alínea b), ponto 4);

ii) na secção FCL.720.A, alínea b), ponto 5), antes de iniciar o treino de voo para operações multipiloto em conformidade com a secção FCL.725, alínea d-A), ponto 2);

2) Tenham concluído um treino de voo e tenham passado uma verificação da proficiência para operações multipiloto na classe de avião relevante, em conformidade com a secção B, ponto 5, alínea g), do apêndice 9, numa organização especificada na secção FCL.725, alínea d), ponto 1), subalínea i); e

3) Exerçam os seus privilégios apenas numa organização sujeita ao disposto no anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

Não devem ser introduzidos na licença privilégios adicionais para operações multipiloto numa classe de aviões monopiloto.

d-B) Se for realizada uma prova de perícia ou uma verificação da proficiência para uma qualificação de classe ou de tipo de aeronave monopiloto, a forma ou formas de operação em que a prova de perícia ou a verificação de proficiência é realizada devem ser registadas na caderneta de voo dos requerentes e assinada pelo examinador:

1) Operações multipiloto;

2) Operações monopiloto e multipiloto.»;

26) Na secção FCL.740, alínea b), ponto 1), as subalíneas ii) e iii) passam a ter a seguinte redação:

«ii) numa DTO ou numa ATO, sempre que a qualificação caducada consista numa qualificação de classe de aviões SEP de não alta performance, numa qualificação de classe de TMG ou numa qualificação de tipo de monomotor para helicópteros referidos no anexo VIII, secção DTO.GEN.110, alínea a), ponto 2, alínea c);

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

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

a) Na alínea a), são suprimidos os dois parágrafos entre o título «a) Aviões monopiloto» e o título «1) Aviões monopiloto multimotor»;

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

«i) Ter concluído, nos três 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;»;

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

«c) Não obstante o disposto na secção FCL.720.A, alínea b), aos requerentes que cumpram o disposto na secção B, ponto 6, alínea i), do apêndice 9, deve ser emitida uma qualificação de tipo com privilégios restritos a aviões multipiloto que permita aos titulares dessa qualificação atuar como copilotos de substituição em cruzeiro acima do nível de voo 200, desde que dois outros membros da tripulação possuam uma qualificação de tipo em conformidade com a secção FCL.720.A, alínea b).

Para eliminar a restrição, os requerentes devem cumprir todos os seguintes requisitos:

1) Submeter-se a uma avaliação numa ATO que deve determinar as suas necessidades de formação a fim de eliminar a restrição;

2) Com base na avaliação especificada no ponto 1), completar, nessa ATO, uma formação que lhes permita atingir o nível de proficiência para operar a aeronave em segurança;

3) Após a conclusão da formação especificada no ponto 2), realizar uma prova de perícia em conformidade com o apêndice 9;

4) Após a conclusão da prova de perícia especificada no ponto 3), preencher uma das seguintes condições:

i) cumprir o disposto na secção ORO.FC.220, alínea e), do anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, desde que cumpram os requisitos de experiência especificados na secção FCL.730.A do presente anexo;

ii) realizar treino de voo na aeronave, incluindo manobras de descolagem, aterragem e borrego.»;

28) Na secção FCL.725.A, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Para aviões monopiloto complexos de não alta performance, aviões monopiloto complexos de alta performance e aviões multipiloto, os cursos de formação devem incluir conhecimentos teóricos de UPRT e instrução de voo, relacionados com as especificidades da classe ou do tipo relevante. Para a instrução de voo, podem ser utilizados FSTD em conformidade com a secção A, ponto 18, do apêndice 9.»;

29) Na secção FCL.730.A, alínea a), os pontos 1) e 2) passam a ter a seguinte redação:

«1) Se for utilizado um FFS de nível CG, C ou C intermédio durante o curso:

i) no caso dos copilotos de substituição em cruzeiro, 1 500 horas de voo;

ii) em todos os outros casos, 1 500 horas de voo ou 250 setores de rota;

2) Se for utilizado um FFS de nível DG, C ou C durante o curso:

i) no caso dos copilotos de substituição em cruzeiro, 750 horas de voo;

ii) em todos os outros casos, 500 horas de voo ou 100 setores de rota.»;

30) A secção FCL.740.A, alínea b), é alterada do seguinte modo:

a) O ponto 1) é alterado do seguinte modo:

i) o proémio passa a ter a seguinte redação:

«Qualificações de classe de avião SEP e qualificações de classe de TMG. Para a revalidação de qualificações de classe de avião SEP ou de qualificações de classe de TMG, os requerentes devem:»;

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

«ii) nos 12 meses anteriores à data de expiração da qualificação, realizar 12 horas de voo na classe pertinente, incluindo:

A) 6 horas como PIC;

B) 12 descolagens e 12 aterragens;

C) formação de refrescamento de, pelo menos, 1 hora de tempo total de voo com e a contento de um instrutor de voo (FI) ou de um instrutor de qualificação de classe (CRI) 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. Os requerentes serão dispensados desta formação de refrescamento se tiverem concluído com aproveitamento qualquer uma das seguintes categorias, em qualquer classe ou tipo de avião:

1) uma verificação da proficiência de qualificação de classe ou de tipo;

2) uma prova de perícia;

3) uma avaliação prática de EBT;

4) uma avaliação de competência.»;

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

«2) Se os requerentes possuírem tanto uma qualificação de classe de aviões SEP-terra como uma qualificação de classe TMG, podem cumprir os requisitos do ponto 1) em qualquer uma das classes ou numa combinação das duas e obter a revalidação de ambas as qualificações.»;

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

«4) Se os requerentes forem titulares tanto de uma qualificação de classe de avião SEP-terra como de uma qualificação de classe de avião SEP-mar, podem preencher os requisitos do ponto 1), subalínea ii), em qualquer das classes ou numa combinação dessas classes, e alcançar o cumprimento desses requisitos para ambas as qualificações. Devem ser completadas em cada classe pelo menos uma hora do tempo exigido como PIC e seis das 12 descolagens e 12 aterragens exigidas.»;

31) Na secção FCL.745.A, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:

«3) Três horas de instrução de voo em duplo comando com um instrutor de voo para aviões FI(A) qualificado em conformidade com a secção FCL.915, alínea e), e que consista em UPRT avançada num avião qualificado para a tarefa de formação. O tempo de voo que não inclua UPRT avançada mas que apenas sirva par ir e vir da zona de formação UPRT não conta para essas três horas.»;

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

«FCL.740.H Revalidação de qualificações de tipo — helicópteros

a) Revalidação. Para a revalidação das qualificações de tipo para helicópteros, os requerentes devem cumprir um dos seguintes requisitos, conforme aplicável:

1) Devem tomar as seguintes medidas:

i) no prazo de validade da qualificação de tipo, completar pelo menos duas horas de tempo de voo como piloto no tipo de helicóptero aplicável;

ii) nos três meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação de tipo, realizar uma verificação da proficiência:

A) que seja conduzida em conformidade com o apêndice 9 no tipo de helicóptero pertinente ou num FSTD que represente esse tipo;

B) cuja duração pode ser contabilizada para o tempo de voo especificado na subalínea i);

2) Para as qualificações de tipo para helicópteros monomotor com uma massa máxima à descolagem de 3 175 kg, devem satisfazer uma das seguintes condições:

i) cumprir o disposto na alínea a), ponto 1);

ii) completar, no tipo de helicóptero pertinente, ambos os seguintes requisitos:

A) durante o período de validade da qualificação de tipo, pelo menos seis horas como PIC;

B) nos três meses que precedem imediatamente a data de expiração da qualificação, uma 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; Os requerentes podem optar por concluir a formação de refrescamento na aeronave ou num FSTD que represente o tipo em causa, ou numa combinação de ambos.

b) Quando os requerentes são titulares de mais do que uma qualificação de tipo para helicópteros SEP, podem obter a revalidação de todas as qualificações de tipo pertinentes aprovando na verificação de proficiência em conformidade com a alínea a), ponto 1), subalínea ii), ou concluindo a formação de refrescamento em conformidade com a alínea a), ponto 2), subalínea ii), letra B), em apenas um dos tipos pertinentes, desde que tenham concluído um dos seguintes tempos de voo como PIC em cada um dos outros tipos pertinentes durante o período de validade:

1) Se tiverem concluído uma verificação de proficiência em conformidade com a alínea a), ponto 1), subalínea ii), com a duração de, pelo menos duas horas;

2) Se tiverem concluído uma formação de refrescamento em conformidade com a alínea a), ponto 2), subalínea ii), letra B), com a duração de pelo menos seis horas.

A verificação de proficiência ou a formação de refrescamento, consoante for aplicável, serão efetuadas de cada vez num tipo diferente. O novo período de validade de todas as qualificações de tipo revalidadas em conformidade com o presente ponto deve ter início juntamente com o período de validade da qualificação de tipo para a qual é realizada a verificação de proficiência ou a formação de refrescamento.

c) Quando os requerentes são titulares de mais do que uma qualificação de tipo para helicópteros SET com uma massa máxima certificada à descolagem até 3 175 kg, podem obter a revalidação de todas as qualificações de tipo pertinentes aprovando na verificação de proficiência em conformidade com a alínea a), ponto 1), subalínea ii), ou concluindo a formação de refrescamento em conformidade com a alínea a), ponto 2), subalínea ii), letra B), em apenas um dos tipos pertinentes, desde que tenham concluído um dos seguintes:

1) 300 horas como PIC em helicópteros;

2) 15 horas em cada um dos tipos para os quais são titulares;

3) Um dos seguintes tempos de voo como PIC em cada um dos outros tipos pertinentes durante o período de validade:

i) se tiverem concluído uma verificação de proficiência em conformidade com a alínea a), ponto 1), subalínea ii), com a duração de, pelo menos duas horas;

ii) se tiverem concluído uma formação de refrescamento em conformidade com a alínea a), ponto 2), subalínea ii), letra B), com a duração de pelo menos seis horas.

A verificação de proficiência será efetuada de cada vez num tipo diferente. O novo período de validade de todas as qualificações de tipo revalidadas em conformidade com o presente ponto deve ter início juntamente com o período de validade da qualificação de tipo para a qual é realizada a verificação de proficiência ou a formação de refrescamento.

d) Os requerentes que concluam com êxito uma prova de perícia para a emissão de uma qualificação de tipo adicional ou uma verificação de proficiência para a renovação de uma qualificação de tipo devem obter uma revalidação para as qualificações de tipo relevantes já na sua posse nos grupos comuns, conforme especificado nas alíneas b) e c).

O novo período de validade de todas as qualificações de tipo revalidadas em conformidade com o presente ponto deve ter início juntamente com o período de validade da qualificação de tipo para a qual é realizada a prova de perícia ou a verificação de proficiência.

e) A revalidação de uma IR(H), caso se seja titular de tal qualificação, pode ser combinada com uma verificação de proficiência para uma qualificação de tipo.

f) Os requerentes que não concluam com aproveitamento todas as secções de uma verificação de proficiência antes da data de expiração de uma qualificação de tipo não poderão usar os privilégios dessa qualificação enquanto não concluam com aproveitamento a verificação de proficiência. No caso das alíneas b) e c), os requerentes não podem exercer os seus privilégios em nenhum dos tipos.»;

33) Na secção FCL.810, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:

«3) Se os requerentes possuírem tanto uma qualificação de classe de aviões SEP-terra como uma qualificação de classe TMG, podem cumprir os requisitos do ponto 1) em qualquer uma das classes ou numa combinação das duas.»;

34) A secção FCL.815 é alterada do seguinte modo:

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

«d) Para exercer os privilégios da qualificação de voo de montanha, o titular da qualificação deve, durante os últimos dois anos, ter cumprido uma das seguintes condições:

1) Ter completado pelo menos seis aterragens numa superfície designada para exigir uma qualificação de voo de montanha;

2) Superar uma verificação de proficiência em conformidade com os requisitos da alínea c). A conclusão da verificação de proficiência deve ser registada caderneta de voo do piloto e assinada pelo examinador responsável.»;

b) São suprimidas as alíneas e) e f).

35) A secção FCL.820, alínea b), é alterada do seguinte modo:

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

«A obrigação de possuir uma qualificação de voos de ensaio estabelecida na alínea a) só se aplica a voos de ensaio realizados em:»;

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

«ii) as normas CS-23 ou códigos de aeronavegabilidade equivalentes, com exceção de aviões com uma massa máxima à descolagem inferior a 2 000 kg;»;

36) Na secção FCL.835, alínea a), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:

«1) Os privilégios de um titular de uma BIR habilitam-no a realizar voos IFR em aviões monopiloto para os quais sejam titulares de qualificações de classe, com exceção do seguinte:

i) aviões de alta performance;

ii) variantes de avião, se os dados de adequação operacional tiverem determinado que é necessária uma IR.»;

37) A secção FCL.915, alínea b), é alterada do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«Requisitos adicionais para instrutores que ministram instrução de voo em aeronaves.»;

b) No ponto 3), a subalínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«ii) ter concluído com aproveitamento uma avaliação de competência para a categoria pertinente de instrutor nessa classe ou nesse tipo de aeronave;»;

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

«4) estar autorizados a exercer funções de PIC na aeronave durante essa instrução de voo; e»;

d) É aditado o ponto 5), com a seguinte redação:

«5) Ao ministrar instrução de voo numa variante da classe de avião SEP com um determinado tipo de motor referido no artigo 2.º, ponto 8-C), do presente regulamento, tiverem cumprido uma das seguintes condições:

i) ter completado pelo menos cinco horas de voo como pilotos nessa variante;

ii) ter concluído com aproveitamento uma avaliação de competência para a categoria pertinente de instrutor nessa variante.»;

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

«a) O requerente de um certificado de instrutor deve ter concluído um curso de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO.»;

39) A secção FCL.945 passa a ter a seguinte redação:

«**FCL.945 Obrigações dos instrutores**

Após conclusão do voo de treino para revalidação de uma qualificação de classe de avião SEP ou de TMG em conformidade com a secção FCL.740.A, alínea b), ponto 1), subalínea ii), letra C), ou para revalidação de uma qualificação de tipo para helicóptero monomotor em conformidade com a secção FCL.740.H, alínea a), ponto 2), subalínea ii), letra B), e apenas em caso de cumprimento de todos os outros critérios de revalidação exigidos na secção FCL.740.A, alínea b), ponto 1), subalínea ii), ou na secção FCL.740.H, alínea a), ponto 2), subalínea ii), conforme aplicável, o instrutor deve averbar a licença do requerente com a nova data de expiração da qualificação, se especificamente autorizado para o efeito pela autoridade competente responsável pela licença do requerente.»;

40) A secção FCL.915.FI, alínea b), é alterada do seguinte modo:

a) O ponto 2) é alterado do seguinte modo:

i) o proémio passa a ter a seguinte redação:

«ser titular de, pelo menos, uma PPL (A) ou uma MPL com privilégios PPL adicionais em conformidade com a secção FCL.405.A, alínea b), ponto 1), e ter cumprido as seguintes condições:»;

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

«i) exceto no caso de um FI(A) que apenas ministre formação para LAPL(A), ter passado o exame de conhecimentos teóricos para CPL, que pode ser realizado sem frequência de um curso de formação de conhecimentos teóricos para CPL, e que nesse caso não é válido para nenhum dos seguintes:

A) emissão de uma CPL;

B) receção de créditos por conhecimentos teóricos de CPL em conformidade com a secção FCL.035 e o apêndice 1;»;

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

«3) Ter completado pelo menos 30 horas na classe ou no tipo de avião utilizado para o curso de formação de FI (A), das quais pelo menos cinco horas devem ter sido completadas durante os seis meses anteriores à avaliação de voo de entrada estabelecida na secção FCL.930.FI, alínea a);»;

41) Na secção FCL.930.FI, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Os requerentes de um certificado de FI devem ter concluído com aproveitamento, numa ATO, uma avaliação de voo de entrada específica com um FI certificado em conformidade com a secção FCL.905.FI, alínea j), nos seis meses anteriores ao início do curso, a fim de avaliar a sua aptidão para seguirem o curso. Essa avaliação de voo de entrada terá como base a verificação da proficiência para as qualificações de classe e de tipo conforme estipulado no Apêndice 9.»;

42) A secção FCL.940.FI é alterada do seguinte modo:

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

«ii) tenham completado formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como FI numa ATO ou na autoridade competente;»;

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

«b) *Renovação*

Caso o certificado de FI tenha caducado, os requerentes devem, num período de 12 meses anterior à data de introdução do pedido de renovação, completar formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como FI numa ATO ou numa autoridade competente e submeter-se a uma avaliação de competência em conformidade com a secção FCL.935.»;

43) Na secção FCL.905.TRI, alínea a), ponto 2), a subalínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«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-B), ponto 3, para contento do chefe do departamento de formação de uma ATO;»;

44) A secção FCL.910.TRI é alterada do seguinte modo:

a) Na alínea a), os pontos 1) e 2) passam a ter a seguinte redação:

«1) De LIFUS, desde que o curso de formação de TRI inclua a formação pertinente especificada na secção FCL.930.TRI, alínea a-B), ponto 4;

2) De formação sobre aterragem, desde que o curso de formação de TRI inclua a formação pertinente especificada na secção FCL.930.TRI, alínea a-B), ponto 4; ou»;

b) Na alínea b), o parágrafo a seguir ao ponto 3) passa a ter a seguinte redação:

«Os privilégios dos TRI devem ser alargados a outras variantes, desde que cumpram o disposto na secção FCL.710 nessas outras variantes e, se aplicável, os elementos estabelecidos nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 para essas variantes.»;

c) Na alínea c), ponto 1), o parágrafo a seguir à subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:

«Os privilégios dos TRI devem ser alargados a outras variantes, desde que cumpram o disposto na secção FCL.710 nessas outras variantes e, se aplicável, os elementos estabelecidos nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 para essas variantes.»;

45) A secção FCL.930.TRI é alterada do seguinte modo:

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

«a) O curso de formação de TRI terá lugar:

1) No caso de MPA, num FFS ou numa combinação de FSTD e FFS;

2) No caso das qualificações de tipo para SPA e helicópteros, em qualquer dos seguintes:

i) num FFS disponível e acessível, ou numa combinação desses FFS e FSTD;

ii) numa combinação de um ou mais FSTD e de uma aeronave, se o FFS não estiver disponível ou não estiver acessível;

iii) na aeronave, se não existir um FSTD disponível ou acessível.»;

b) São aditadas as alíneas a-A) e a-B) seguintes:

«a-A) Em derrogação da alínea a), o curso de formação de TRI:

1) No caso de helicópteros não complexos, pode ser realizado numa combinação de FSTD e numa aeronave, mesmo que esteja disponível e acessível um FFS;

2) No caso das aeronaves referidas no apêndice 9, secção A, ponto 1-E), pode ser realizado em conformidade com a secção FCL.930.TRI, alínea a), ponto 2), subalíneas i), ii) ou iii), independentemente da disponibilidade e acessibilidade do FFS ou do FSTD.

a-B) O curso de formação de TRI incluirá:

1) 25 horas de ensino e aprendizagem;

2) 10 horas de formação técnica, incluindo revisão dos conhecimentos técnicos, preparação de planos de lição e desenvolvimento de aptidões pedagógicas em sala de aula/simulador;

3) Cinco horas de instrução de voo na aeronave adequada, ou num FSTD que represente a mesma aeronave, para aeronaves monopiloto, e 10 horas para as aeronaves multipiloto, ou num FSTD que represente a dita aeronave;

4) Se forem solicitados privilégios para a realização de LIFUS ou de formação de descolagem e aterragem, a seguinte formação, conforme aplicável:

i) num FSTD e relacionada com os privilégios relevantes, formação específica adicional que, no caso de privilégios para a realização de formação de descolagem e aterragem, deve incluir formação para procedimentos de emergência relacionados com a aeronave;

ii) consolidação da formação específica em conformidade com o ponto 4), subalínea i), em que o requerente deve, na aeronave, prestar formação relacionada com LIFUS ou com a descolagem e aterragem, conforme aplicável, sob a supervisão de um TRI nomeado para o efeito pela ATO.»;

46) Na secção FCL.905.CRI, alínea a), o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:

«2) Uma qualificação de reboque ou de voo acrobático para a categoria de avião, desde que o CRI seja titular da qualificação pertinente e tenha demonstrado capacidade para dar instrução para essa qualificação a um FI certificado em conformidade com o preceituado em FCL.905.FI, alínea j);»;

47) Na secção FCL.905.IRI, alínea b), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:

«3) No caso de um IRI já certificado para dar instrução em cursos integrados ATP(A) ou CPL(A)/IR, o requisito da secção FCL.905.IRI, alínea b), ponto 2), pode ser substituído pela realização do curso previsto em FCL.905.FI, alínea k), ponto 3).»;

48) Na secção FCL.930.IRI, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) A instrução de voo será ministrada por um FI certificado em conformidade com o preceituado em FCL.905.FI, alínea j).»;

49) Na secção FCL.910.SFI, no segundo parágrafo, 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, para alargar os privilégios dos SFI a outros FSTD que representem outros tipos da mesma categoria de aeronaves, os SFI devem ter:»;

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

«b) Um requerente de um certificado SFI que:

1) Seja titular de um certificado TRI para o devido tipo será creditado na totalidade para efeitos dos requisitos da alínea a);

2) Seja ou tenha sido titular de um certificado de instrutor deve ser creditado na totalidade para efeitos dos requisitos da alínea a), ponto 3).»;

51) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 1.3 e 1.4 passam a ter a seguinte redação:

«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 instrução e de exame de conhecimentos teóricos. Esse crédito é igualmente aplicável aos requerentes de uma PPL que já tenham concluído com aproveitamento o exame de conhecimentos teóricos para a LAPL na mesma categoria de aeronave, desde que se encontre dentro do prazo de validade especificado na secção FCL.025, alínea c).

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 SEP-terra em conformidade com a secção FCL.135.A, alínea a), ponto 2.»;

b) O ponto 2.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.2. Os requerentes devem concluir com aproveitamento os exames de conhecimentos teóricos definidos no presente anexo (Parte FCL) nas seguintes matérias, na categoria de aeronave adequada:

021 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: célula e sistemas, equipamento elétrico, central elétrica e equipamento de emergência;

022 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: instrumentação;

032/034 — Performance dos aviões ou helicópteros, conforme aplicável;

070 — Procedimentos operacionais;

081/082 — Princípios de voo para aviões ou helicópteros, conforme aplicável.»;

c) O ponto 2.4 passa a ter a seguinte redação:

«2.4. Aos requerentes de uma CPL que concluído com aproveitamento os exames teóricos pertinentes para uma IR na mesma categoria de aeronave serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos em matéria de comunicações.»;

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

«3.2 Os requerentes devem concluir com aproveitamento os exames de conhecimentos teóricos definidos no presente anexo (Parte FCL) nas seguintes matérias, na categoria de aeronave adequada:

021 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: célula e sistemas, equipamento elétrico, central elétrica e equipamento de emergência;

022 — Conhecimentos gerais sobre a aeronave: instrumentação;

032/034 — Performance dos aviões ou helicópteros, conforme aplicável;

070 — Procedimentos operacionais;

081/082 — Princípios de voo para aviões ou helicópteros, conforme aplicável.»;

52) No apêndice 4, secção B, o ponto 5 é alterado do seguinte modo:

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

«Os elementos da secção 2, alíneas c) e e), subalínea iv), da secção 3, alínea g), e a totalidade das secções 5 e 6 podem ser executados num FNPT II ou num FFS. O examinador pode decidir não executar o ponto 6, alínea d).»;

b) O quadro é alterado do seguinte modo:

i) a secção 3 é alterada do seguinte modo:

— a linha g) passa a ter a seguinte redação:

«g	Organização das rotas, posicionamento (NDB, VOR ou encaminhamento entre pontos de passagem), identificação das instalações (voo por instrumentos).»;

— é aditada a seguinte linha h:

«h	Execução do plano de diversão para um aeródromo alternativo (voo visual)»;

ii) na secção 6, a linha d passa a ter a seguinte redação:

«d	Paragem e rearranque do motor (se selecionado pelo examinador)»;

53) O apêndice 8 é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice 8

Equivalência de créditos da parte IR de uma verificação de proficiência para uma qualificação de classe ou de tipo ou de uma avaliação prática de EBT»;

b) Na secção A, no quadro, a primeira e a segunda linhas passam a ter a seguinte redação:

«Se for efetuada uma prova de perícia, uma verificação da proficiência, ou uma avaliação prática de EBT que inclua IR, e os titulares dispuserem de:	O crédito aplica-se à parte IR das verificações de proficiência para:
qualificação de tipo para MPA; qualificação de tipo para aviões monopiloto complexos e de alta performance	qualificação de classe SE (*), e qualificação de tipo SE (*), e qualificação de classe ou de tipo SP ME exceto para qualificações de tipo complexas com alta performance, apenas serão atribuídos créditos para a secção 3B da verificação de proficiência do ponto B.5 do apêndice 9 (*)»;

54) O apêndice 9 é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice 9

Formação, prova de perícia e verificação de proficiência para MPL e ATPL, e para qualificações de tipo e de classe e verificações de proficiência para BIR e IR»;

b) A secção A é alterada do seguinte modo:

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

«1. Os requerentes de uma prova de perícia devem ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que a utilizada na prova.»;

2) São inseridos os seguintes pontos 1-A a 1-F:

«1-A. A formação em FFS em conformidade com os pontos 1-B e 1-C da presente secção deve ser complementada com formação de descolagem e aterragem numa aeronave monopiloto em operação monopiloto ou multipiloto, ou numa aeronave multipiloto, conforme aplicável, em conformidade com o ponto 17 da presente secção, a menos que a formação seja concluída em conformidade com a secção FCL.730.A, ou constitua formação para copilotos de substituição em cruzeiro em conformidade com a secção B, ponto 6, alínea i), do presente apêndice.

1-B. A formação em qualificações de tipo MPA e PL será realizada num simulador de voo integral (FFS) ou numa combinação de dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD) e FFS. A prova de perícia ou a verificação de proficiência para as qualificações de tipo de MPA e PL e a emissão de uma ATPL e de uma MPL devem ser realizadas num FFS, se disponível.

1-C. A formação, a prova de perícia ou a verificação de proficiência para qualificações de classe ou de tipo para SPA e helicópteros devem ser realizadas num dos seguintes:

a) Num FFS disponível e acessível, ou numa combinação desses FFS e FSTD;

b) Numa combinação de um ou mais FSTD e numa aeronave, se o FFS não estiver disponível ou não estiver acessível;

c) Numa aeronave, se não existir um FSTD disponível ou acessível.

1-D. Em derrogação do ponto 1-C), a formação, a prova de perícia ou a verificação de proficiência para qualificações de classe ou de tipo para SPA não complexos e para helicópteros não complexos pode ser realizada numa combinação de FSTD e numa aeronave, mesmo que esteja disponível e acessível um FFS.

1-E. Em derrogação do ponto 1-C), a formação, a prova de perícia ou a verificação de proficiência podem ser realizadas em conformidade com o ponto 1-C), alíneas a), b) ou c), independentemente da disponibilidade e acessibilidade dos FFS ou FSTD:

a) Em aviões monopiloto não complexos e de não alta performance;

b) Em TMG;

c) Em helicópteros não complexos cuja configuração máxima de lugares certificados não exceda cinco lugares.

1-F. Se for utilizado um FSTD durante a formação, exame ou verificação, a adequação do FSTD utilizado deve ser verificada em relação ao "Quadro de funções e exames subjetivos" aplicável e ao "Quadro dos exames de validação de FSTD", incluídos no documento de referência principal aplicável ao dispositivo utilizado. Todas as restrições e limitações indicadas no certificado de qualificação do dispositivo devem ser consideradas.»;

3) O título anterior ao ponto 13) passa a ter a seguinte redação:

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

4) O ponto 17) é alterado do seguinte modo:

i) o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Sempre que o seu curso de qualificação de tipo tiver incluído menos de duas horas de treino de voo na aeronave, os requerentes devem, antes ou depois da prova de perícia, concluir o treino de voo na aeronave.»;

ii) no segundo parágrafo, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«Esse treino de voo aprovado deve incluir manobras de descolagem e aterragem e deve ser realizado por um instrutor qualificado sob a responsabilidade de:»;

c) A secção B é alterada do seguinte modo:

1) O ponto 5) é alterado do seguinte modo:

i) as alíneas g), h), i) e j) passam a ter a seguinte redação:

«g) Para exercer os privilégios de uma qualificação de classe ou de tipo em operações multipiloto em conformidade com a secção FCL.725, alíneas d) ou d-A), os pilotos que já estejam habilitados a operar a classe ou tipo de avião relevante em operações monopiloto devem satisfazer as seguintes condições:

1) Concluir instrução de transição com manobras e procedimentos, incluindo MCC, bem como os exercícios da secção 7, utilizando a gestão de ameaças e erros (TEM), CRM e fatores humanos numa organização especificada na secção FCL.725, alínea d), ponto 1), subalínea i);

2) Concluir com aproveitamento uma verificação de proficiência em operações multipiloto.

h) Para exercer os privilégios de uma qualificação de tipo em operações monopiloto em conformidade com a secção FCL.725, alínea d), os pilotos que já estejam habilitados a operar o tipo de avião relevante em operações multipiloto devem receber formação numa organização especificada na secção FCL.725, alínea d), ponto 1), subalínea i), e controlados para as seguintes manobras e procedimentos adicionais em operações monopiloto:

i) para os aviões SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B;

ii) para aviões ME, 1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B.

i) Os pilotos autorizados a exercer os privilégios de uma qualificação de classe ou de tipo tanto em operações monopiloto como em operações multipiloto em conformidade com as alíneas g) e h) podem manter os privilégios de ambas as formas de operação preenchendo uma das seguintes condições:

i) duas verificações de proficiência, uma em operações monopiloto e outra em operações multipiloto;

ii) uma verificação de proficiência em operações multipiloto para além dos exercícios referidos na alínea h), subalíneas i) ou ii), conforme aplicável, em operações monopiloto.

As verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de qualificações de classe devem incluir sempre os exercícios referidos na alínea h), subalíneas i) ou ii), conforme aplicável, em operações monopiloto.

j) Para eliminar uma restrição às operações multipiloto de uma qualificação de tipo de avião monopiloto em conformidade com a secção FCL.725, alínea d), ponto 2), os pilotos devem cumprir o disposto na alínea h).»;

ii) na alínea l), o primeiro e o segundo parágrafos passam a ter a seguinte redação:

«Para estabelecer ou manter privilégios PBN, uma das aproximações deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.

Em derrogação do primeiro parágrafo, nos casos em que seja efetuada uma verificação de proficiência para revalidação de privilégios PBN numa aeronave ou num FSTD que represente essa aeronave, que não esteja equipada para manobras RNP APCH, a verificação de proficiência pode não incluir exercícios RNP APCH. Nesses casos, os privilégios PBN do piloto não incluirão RNP APCH. A restrição é levantada se o piloto tiver concluído uma verificação de proficiência que inclua um exercício RNP APCH para a classe ou o tipo em causa.»;

2) O ponto 6) é alterado do seguinte modo:

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

«h) Para eliminar uma restrição às operações multipiloto em conformidade com a secção FCL.725, alínea d), ponto 2), de uma qualificação de tipo de avião monopiloto complexo de alta performance, os pilotos devem concluir as manobras/procedimentos previstos nos pontos 2.5, 3.8.3.4, 4.4 e 5.5 e pelo menos uma manobra/procedimento da Secção 3.4 em operação monopiloto.»;

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

«i) os requerentes e titulares de uma qualificação de tipo restrita emitida em conformidade com a secção FCL.720.A, alínea c), devem concluir formação, provas de perícia e verificações de proficiência em conformidade com o presente apêndice. No entanto, a menos que sejam submetidos a uma prova de perícia em conformidade com a secção FCL.720.A, alínea c), ponto 3), devem, durante uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência, realizar, pelo menos, as manobras de aterragem na função de monitorização do piloto, mas não devem ser obrigados a executar os seguintes atos:

i) manobras de descolagem;

ii) manobras de aterragem no papel de piloto aos comandos.»;

iii) na alínea j), o primeiro e o segundo parágrafos passam a ter a seguinte redação:

«Para estabelecer ou manter privilégios PBN, uma das aproximações deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.

Em derrogação do primeiro parágrafo, nos casos em que seja efetuada uma verificação de proficiência para revalidação de privilégios PBN numa aeronave ou num FSTD que represente essa aeronave, que não esteja equipada para manobras RNP APCH, a verificação de proficiência pode não incluir exercícios RNP APCH. Nesses casos, os privilégios PBN do piloto não incluirão RNP APCH. A restrição é levantada se o piloto tiver concluído uma verificação de proficiência que inclua um exercício RNP APCH para a classe ou o tipo em causa.»;

d) A secção C é alterada do seguinte modo:

1) O quadro que se segue ao ponto 12) é alterado do seguinte modo:

i) a linha correspondente ao exercício 2.6.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.6.1	Para helicópteros monomotor (SEH): — Aterragem em auto-rotação; ou — Recuperação de potência, desde que os requerentes, no ano anterior, tenham concluído uma formação que incluísse uma aterragem em auto-rotação e que essa formação tenha sido inscrita e assinada pelo instrutor na caderneta de voo do requerente. Para helicópteros multimotor (MEH): recuperação de potência.	P	——>		M»;	

ii) as linhas respeitantes aos exercícios 5.4.1 e 5.4.2 são substituídas pelo seguinte:

«5.4.1	Manualmente, sem diretor de voo. Nota: De acordo com o AFM, os procedimentos RNP APCH podem exigir a utilização do piloto automático ou do diretor de voo. O procedimento a executar manualmente deve ser escolhido tendo em conta essas limitações (p. ex., optar por ILS para 5.4.1 se o AFM prescrever tal limitação).	P*	——>*		M* (exceto se o exercício 5.4.2 estiver concluído)	
5.4.2	Manualmente, com diretor de voo	P*	——>*		M* (exceto se o exercício 5.4.1 estiver concluído)»;	

2) O ponto 13 passa a ter a seguinte redação:

«13. Para exercer os privilégios da qualificação de tipo em conformidade com a secção FCL.725, alínea d), os requerentes da emissão, revalidação ou renovação de uma qualificação de tipo para helicóptero monopiloto devem:

a) Para operações monopiloto, concluir a prova de perícia ou a verificação de proficiência em operações monopiloto;

b) Para operações multipiloto, concluir a prova de perícia ou a verificação de proficiência em operações multipiloto;

c) Para operações tanto monopiloto como multipiloto, concluir a prova de perícia ou a verificação de proficiência em operações multipiloto e, adicionalmente, as seguintes manobras e procedimentos em operações monopiloto:

1) Para helicópteros monomotor: 2.1 descolagem e 2.6 e 2.6.1 descida em auto-rotação e aterragem em auto-rotação;

2) Para helicópteros multimotor: 2.1 descolagem e 2.4 e 2.4.1 falhas no motor pouco antes e pouco depois de atingir 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;

d) A fim de eliminar uma restrição a operações multipiloto de uma qualificação de tipo para helicópteros monopiloto em conformidade com a secção FCL.725, alínea d), ponto 2), realizar uma verificação de proficiência que inclua as manobras e os procedimentos referidos na alínea c), pontos 1 ou 2, consoante o caso.».

ANEXO II

Alterações ao anexo IV (Parte MED) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011

O anexo IV é alterado do seguinte modo:

1) Na secção MED.A.010, após a definição de «competência cromática», é inserida a seguinte definição:

«— "operação de serviços de emergência médica com helicópteros (HEMS)", um "voo HEMS", na aceção do ponto 61) do anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012;»;

2) No ponto MED.A.040,alínea c), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:

«1) Os certificados médicos de classe 1 e de classe 2 devem ser revalidados e renovados por um AeMC ou por um AME. Especificamente, os certificados médicos de classe 1 para requerentes que tenham completado 60 anos e estejam envolvidos em operações HEMS monopiloto devem ser revalidados e renovados principalmente por um AeMC ou, ao critério da autoridade competente, por um AME experiente designado pela autoridade competente.»;

3) No ponto MED.B.005, é aditado um terceiro parágrafo com a seguinte redação:

«No seu exame, os AME devem ter devidamente em conta os efeitos degenerativos do envelhecimento no organismo.»;

4) A secção MED.B.010 é alterada do seguinte modo:

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

«3) Para um certificado médico de classe 1, deve ser realizada uma avaliação cardiovascular alargada no primeiro exame de revalidação ou renovação após os 65 anos e, subsequentemente, de quatro em quatro anos. Para os requerentes envolvidos em operações HEMS monopiloto, deve ser concluída uma avaliação cardiovascular alargada aquando do primeiro exame de revalidação ou renovação após os 60 anos de idade e, posteriormente, uma avaliação do fator de risco cardiovascular.

4) Para um certificado médico de classe 1, deve ser exigida uma avaliação dos lípidos séricos, nomeadamente as frações do colesterol, no exame inicial e no primeiro exame após os 40 anos.»;

b) Na alínea b), é aditado o ponto 5), com a seguinte redação:

«5) Uma avaliação do fator de risco cardiovascular deve fazer parte dos exames para os certificados médicos de classe 1 e de classe 2 no primeiro exame após os 40 anos de idade e, posteriormente, a intervalos regulares.»;

5) A secção MED.B.015 é alterada do seguinte modo:

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

«b) Os requerentes de um certificado médico de classe 1 devem efetuar testes pulmonares funcionais no exame inicial e quando clinicamente indicado.»;

b) É inserida a seguinte alínea b-A):

«b-A) Para os titulares de certificados médicos de classe 1 envolvidos em operações HEMS monopiloto, devem ser concluídos testes de funcionalidade pulmonar e rastreio da apneia obstrutiva do sono (OSA) aquando do primeiro exame de revalidação ou renovação após os 60 anos de idade.»;

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

«c) Os requerentes de um certificado médico de classe 2 devem efetuar testes pulmonares funcionais e morfológicos quando clínica ou epidemiologicamente indicado.»;

6) Na secção MED.B.070, alínea a), ponto 1), é aditada a seguinte subalínea iii):

«iii) Sempre que os requerentes estiverem envolvidos em operações HEMS monopiloto, deve ser concluída uma avaliação oftalmológica alargada aquando do primeiro exame de revalidação ou renovação após os 60 anos de idade e, posteriormente, de ano a ano.»;

7) Na secção MED.B.075, alínea b), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:

«1) Os requerentes devem ser submetidos ao teste de Ishihara para a emissão inicial de um certificado médico. Para os titulares de certificados médicos de classe 1 envolvidos em operações HEMS monopiloto, deve ser concluída uma avaliação da visão cromática aquando do primeiro exame de revalidação ou renovação após os 60 anos de idade, e em seguida de ano a ano. Os requerentes que passem este teste podem ser considerados aptos.»;

8) Na secção MED.B.080, a alínea a) é alterada do seguinte modo:

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

«i) para um certificado médico de classe 1 e para um certificado médico de classe 2, quando for acrescentada à licença uma qualificação de voo por instrumentos ou uma qualificação de voo básico por instrumentos, a audição deve ser testada com audiometria de som puro no exame inicial e, em seguida, de cinco em cinco anos, até o titular da licença atingir a idade de 40 anos e, em seguida, de dois em dois anos, até o titular da licença atingir a idade de 60 anos e, posteriormente, todos os anos.»;

b) É aditado o ponto 3), com a seguinte redação:

«3) Para os titulares de certificados médicos de classe 1 envolvidos em operações HEMS monopiloto, deve ser concluído um exame otorrinolaringológico alargado aquando do primeiro exame de revalidação ou renovação após os 60 anos de idade.»;

9) Na secção MED.D.020, é inserida a alínea a-A) com a seguinte redação:

«a-A) Para demonstração da conformidade com as secções MED.D.010, alínea b) e MED.D.015, alínea c), a autoridade competente pode aceitar um curso de formação de medicina aeronáutica realizado pelo requerente fora do território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago, desde que estejam preenchidas as seguintes condições:

i) a autoridade competente avaliou e verificou o programa de estudos em conformidade com a secção ARA.MED.200, alínea c), ponto 1), do anexo VI;

ii) o requerente concluiu um módulo de formação específico sobre os requisitos médicos aeronáuticos especificados no presente anexo (parte MED), conforme previsto pela autoridade competente.».

ANEXO III

Alterações ao anexo VI (Parte ARA) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011

O anexo VI é alterado do seguinte modo:

1) Na secção ARA.GEN.305, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) No caso dos titulares de licenças, certificados, qualificações ou atestados emitidos pela autoridade competente, o programa de supervisão deve incluir um volume adequado de inspeções e de inspeções sem aviso prévio.»;

2) Na secção ARA.GEN.360, é aditada a alínea e) com a seguinte redação:

«e) Quando uma autoridade competente recebe um pedido de alteração da autoridade competente apresentado pelo titular de um certificado médico, conforme especificado nos requisitos referidos na alínea a), aplica-se o procedimento especificado nas alíneas a) a d).»;

3) Na secção ARA.FCL.200, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Averbamentos das licenças confirmados pelos instrutores. Antes de autorizar especificamente certos instrutores a revalidar uma qualificação de classe de avião SEP, uma qualificação de classe TMG ou uma qualificação de tipo para um helicóptero monomotor com uma MTOM de até 3 175 kg, a autoridade competente deve desenvolver procedimentos adequados.»;

4) Na secção ARA.FCL.300, alínea b), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:

«3) O exame de comunicações pode ser realizado separadamente das outras matérias.»;

5) A secção ARA.FSTD.120 passa a ter a seguinte redação:

«ARA.FSTD.120 Manutenção da qualificação de um FSTD

"a) A autoridade competente deve monitorizar continuamente a organização que opera o FSTD, no âmbito do programa de supervisão, a fim de verificar se estão preenchidas as seguintes condições:

1) A série completa de testes constante do QTG é novamente realizada de maneira progressiva ao longo de um período de 12 meses;

2) Os resultados das avaliações periódicas continuam a satisfazer a base de qualificação e estão datados e registados;

3) Foi implantado um sistema de controlo de configuração, de modo a assegurar a integridade permanente do hardware e do software do FSTD qualificado.

b) A autoridade competente efetua avaliações periódicas dos FSTD de acordo com os procedimentos detalhados constantes da secção ARA.FSTD.100. Essas avaliações devem ter lugar:

1) Todos os anos, no caso de um simulador de voo completo (FFS), um dispositivo de treino de voo (FTD) ou um dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação (FNPT). O início de cada período recorrente de 12 meses é o final do mês da qualificação inicial, a menos que seja acordada outra data entre a autoridade competente e a organização que opera o FSTD. Cada avaliação periódica do FSTD deve ter lugar no prazo de 60 dias antes e de 30 dias após o início de cada período recorrente de 12 meses;

2) De três em três anos, no caso dos BITD.

c) A autoridade competente pode prorrogar o período de avaliação periódica de um FSTD especificado na secção ARA.FSTD.120, alínea b), ponto 1), até um máximo de 36 meses, desde que sejam aplicáveis todas as seguintes condições:

1) Durante os 36 meses anteriores, a entidade que opera o FSTD cumpre os critérios especificados na secção ARA.GEN.305, alínea c), pontos 1) a 4);

2) Se o FSTD tiver sido objeto de uma avaliação inicial e de, pelo menos, uma avaliação periódica, no âmbito da qual tenha sido confirmada a sua conformidade continuada com a base de qualificação;

3) A autoridade competente realiza uma auditoria aos elementos do sistema de gestão da organização, tal como especificado na secção ORA.GEN.200, alínea a), pontos 3) a 6), do anexo VII, a cada 12 meses;

4) A organização desenvolveu procedimentos para realizar as tarefas especificadas na secção ORA.FSTD.225, alínea b), do anexo VII.”»;

6) A secção ARA.MED.120 passa a ter a seguinte redação:

«ARA.MED.120 Avaliadores médicos

A autoridade competente nomeia um ou mais avaliadores médicos para desempenharem as funções de medicina aeronáutica previstas no presente regulamento. Os avaliadores médicos devem ser licenciados e qualificados em medicina e possuir:

a) Experiência profissional de pós-graduação de cinco anos no domínio da medicina clínica;

b) Conhecimentos e experiência específicos no domínio da medicina aeronáutica e prática médica aeronáutica;

c) Formação específica em certificação médica aeronáutica.»;

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

«ARA.MED.125 Remissão para a autoridade de licenciamento

Quando um AeMC ou um examinador médico aeronáutico (AME) tiver remetido a decisão sobre a aptidão de um requerente para o avaliador médico da autoridade de licenciamento, devem ser tomadas as seguintes medidas:

a) O avaliador médico ou a equipa médica designada pelo avaliador médico avalia a documentação médica relevante e, se necessário, solicita documentação, exames e testes clínicos adicionais;

b) O avaliador médico determina a aptidão do requerente para fins de emissão de certificado médico, se necessário com uma ou mais restrições;

c) O avaliador médico deve informar o AeMC ou o AME da decisão;

d) Caso o requerente seja considerado apto, o avaliador médico deve emitir, se for caso disso, o certificado médico ou delegar a emissão no AeMC ou no AME que remeteu o respetivo requerente.»;

8) São inseridas as seguintes secções ARA.MED.126 e ARA.MED.128:

«ARA.MED.126 Restrição, suspensão ou revogação de certificados médicos

a) A autoridade de licenciamento deve estabelecer um procedimento para restringir, suspender ou revogar um certificado médico.

b) A autoridade de licenciamento deve restringir, suspender ou revogar um certificado médico se existirem provas de que:

1) O certificado médico foi falsificado ou obtido por falsas declarações ou provas falsas;

2) O certificado médico foi utilizado em violação do disposto na secção MED.A.020 do anexo IV;

3) O titular do certificado médico deixou de estar em conformidade com o anexo IV (parte MED);

c) A autoridade de licenciamento pode igualmente suspender ou revogar um certificado médico mediante pedido escrito do titular de um certificado médico.

d) Em caso de restrição, suspensão ou revogação de um certificado médico, a autoridade de licenciamento deve informar o AME ou o AeMC emissor sobre o motivo da restrição, suspensão ou revogação.

e) Em caso de suspensão ou revogação de um certificado médico, a autoridade de licenciamento deve assegurar o cumprimento das disposições da secção MED.A.046 do anexo IV (parte MED).

f) A autoridade de licenciamento deve estabelecer um procedimento para restabelecer um certificado médico.

ARA.MED.128 Procedimento de consulta

A autoridade competente deve estabelecer um procedimento de consulta de CMA e de EMA em conformidade com o anexo IV (parte MED).»;

9) A secção ARA.MED.130 é alterada do seguinte modo:

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

1) É suprimido o ponto 2);

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

«3) Número do certificado médico, começando pelo código ONU do Estado em que a licença de piloto foi emitida ou requerida, seguido de um código numérico e/ou alfabético, em numeração árabe e carateres latinos (III)»;

3) O ponto 6) passa a ter a seguinte redação:

«6) Data de nascimento do titular: (dd/mm/yyyy) (IV-A)»;

4) O ponto 9) passa a ter a seguinte redação:

«9) Prazo de validade do certificado médico (IX) para:

i) Classe 1,

ii) Classe 1 — Operações comerciais monopiloto de transporte de passageiros,

iii) Classe 2,

iv) LAPL»;

5) O ponto 11) passa a ter a seguinte redação:

«11) Data do último e do próximo eletrocardiograma»;

6) O ponto 12) passa a ter a seguinte redação:

«12) Data do último e do próximo audiograma»;

7) É inserido o seguinte ponto 12-A:

«12-A) Data do último e do próximo exame oftalmológico»;

8) É aditado o ponto 15), com a seguinte redação:

«15) Outras informações»;

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

«b) O papel ou outro material utilizado deve impedir ou revelar facilmente eventuais alterações ou rasuras. A introdução ou eliminação de rubricas do formulário requer uma autorização expressa da autoridade responsável pelo licenciamento.

c) Língua: Os certificados médicos são redigidos na(s) língua(s) nacional(is) e na língua inglesa, bem como noutras línguas consideradas pertinentes pela autoridade competente.»;

10) As secções ARA.MED.135, ARA.MED.145 e ARA.MED.150 passam a ter a seguinte redação:

«ARA.MED.135 Formulários médicos aeronáuticos

A autoridade competente deve fornecer aos EMA o formato dos seguintes documentos:

a) O formulário de pedido de certificado médico;

b) O formulário de relatório de exame para os requerentes das classes 1 e 2;

c) O formulário de relatório de exame para os requerentes de licenças de piloto de aeronaves ligeiras (LAPL).

ARA.MED.145 Notificação dos GMP à autoridade competente

A autoridade competente estabelece, se for caso disso, um sistema de informação dos médicos de clínica geral (GMP), para assegurar que os mesmos conhecem os requisitos aplicáveis definidos no presente regulamento.

ARA.MED.150 Arquivamento de registos

a) Além dos registos previstos na secção ARA.GEN.220, a autoridade competente inclui no seu sistema de conservação de registos informações sobre as avaliações e os exames médicos aeronáuticos apresentados pelos AME, AeMC ou GMP.

b) Os registos médicos aeronáuticos relativos a requerentes/titulares de licenças são conservados por um período mínimo de 10 anos a contar do termo da validade do último certificado médico.

c) Para fins de avaliação e de normalização médica aeronáutica, os registos médicos aeronáuticos só são disponibilizados mediante consentimento escrito do requerente/titular da licença às seguintes entidades:

1) Ao AeMC, AME ou GMP, para fins de realização de uma avaliação médica aeronáutica;

2) À junta médica suscetível de ser criada pela autoridade competente para segunda avaliação de casos limite;

3) Aos avaliadores médicos com competência para realizarem uma avaliação médica aeronáutica;

4) Ao avaliador médico da autoridade competente de outro Estado-Membro para fins de supervisão cooperativa;

5) Ao requerente/titular da licença em causa, mediante pedido escrito do próprio;

6) À Agência para efeitos de normalização, de forma a garantir que o segredo médico é sempre respeitado.

d) A autoridade competente pode disponibilizar registos médicos aeronáuticos para outros fins que não os mencionados na alínea c), em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679.

e) A autoridade competente mantém listas:

1) Dos AeMC e AME que certificou;

2) Dos AME certificados por outras autoridades competentes que exercem os seus privilégios no seu território e a quem prestou informações em conformidade com a secção MED.D.001, alínea f), ponto 3), do anexo IV (Parte MED);

3) Aos GMP que exerçam os seus privilégios em conformidade com a secção MED.A.040 do anexo IV (Parte MED), se aplicável;

4) Aos OHMP que tenham notificado a autoridade competente da sua intenção de realizar avaliações médicas aeronáuticas da tripulação de cabina em conformidade com as secções MED.C.005, alínea c), e MED.D.040 do anexo IV (parte MED), se aplicável.

A lista deve indicar os privilégios das pessoas e organizações especificadas nos pontos 1) a 4) do primeiro parágrafo e deve ser publicada e mantida atualizada pela autoridade competente.

f) A autoridade competente deve analisar os dados de saúde dos pilotos com mais de 60 anos, especialmente dos que participam em operações HEMS monopiloto, e comunicar anualmente esses dados de saúde à AESA de forma anonimizada e agregada.»;

11) A secção ARA.MED.200 passa a ter a seguinte redação:

«ARA.MED.200 Procedimento de emissão, revalidação, renovação ou alteração de um certificado de AME

Sem prejuízo do disposto na secção ARA.GEN.315, aplica-se o seguinte:

a) A autoridade competente deve assegurar que, antes da emissão, revalidação, renovação ou extensão dos privilégios de um certificado de AME, os requerentes demonstram a sua competência médica aeronáutica em conformidade com o anexo IV, secção MED.D.030, alíneas a), ponto 6), e b), ponto 5);

b) A autoridade competente deve dispor de um procedimento para assegurar que, antes de emitir o certificado de AME, dispõe de provas de que o consultório de AME está equipado e que existem processos adequados para realizar exames médicos aeronáuticos no âmbito do certificado de AME requerido. No caso de haver múltiplos consultórios de AME, todos devem ser especificados no certificado de AME;

c) Para os requerentes referidos na secção MED.D.020, alínea a-A), do anexo IV, a autoridade competente pode aceitar um curso de formação em medicina aeronáutica concluído por um requerente fora dos territórios pelos quais os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago, desde que a autoridade competente tenha efetuado todos os seguintes elementos:

1) Avaliou e verificou que o programa do curso é equivalente aos cursos de formação em medicina aeronáutica disponíveis nos Estados-Membros;

2) Forneceu ao requerente um módulo de formação específico sobre os requisitos médicos aeronáuticos especificados no anexo IV (Parte MED);

d) Se considerar que o AME satisfaz os requisitos aplicáveis, a autoridade competente emite, revalida, renova ou altera o certificado do AME por um período não superior a três anos, utilizando o formulário previsto no apêndice VII.»;

12) O título da secção ARA.MED.240 passa a ter a seguinte redação:

«**ARA.MED.240 Médicos generalistas (GMP) que exerçam as prerrogativas previstas na secção MED.A.040 do anexo IV (parte MED)**»;

13) A secção ARA.MED.245 passa a ter a seguinte redação:

«ARA.MED.245 Supervisão contínua dos AME e dos GMP

Ao elaborar o programa de supervisão contínua referido na secção ARA.GEN.305, a autoridade competente deve ter em conta:

1) O número de AME e GMP que exercem os seus privilégios no território onde a autoridade competente realiza a supervisão;

2) O número de AME certificados por autoridades competentes de outros Estados-Membros que exercem os seus privilégios no território onde a autoridade competente realiza a supervisão;

3) Uma avaliação baseada no risco da atividade dos AME e dos GMP.»;

14) É aditada a secção ARA.MED.246, com a seguinte redação:

«ARA.MED.246 Supervisão cooperativa dos AME e dos AeMC

Sem prejuízo do disposto na secção ARA.GEN.300, alínea e):

a) Se um AME ou AeMC exercer a sua atividade em mais do que um Estado-Membro, a autoridade competente que certificou o AME ou o AeMC deve dispor de um procedimento para assegurar o intercâmbio de informações em conformidade com a secção ARA.GEN.200, alínea c), e a secção ARA.GEN.300, alíneas d) e e), com a autoridade competente do(s) outro(s) Estado(s)-Membro(s) onde o AME ou o AeMC exercem a sua atividade. O procedimento deve ser acordado pelas autoridades competentes envolvidas;

b) No caso referido na alínea a), a autoridade competente do(s) outro(s) Estado(s)-Membro(s) onde o AME ou o AeMC exercem a sua atividade deve partilhar todas as informações relevantes para a supervisão do AME ou do AeMC com a autoridade competente que certifica o AME ou o AeMC.»;

15) A secção ARA.MED.250 é alterada do seguinte modo:

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

i) o proémio passa a ter a seguinte redação:

«A autoridade competente deve limitar, suspender ou revogar um certificado de AME nas seguintes circunstâncias:»;

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

«1) O AME não cumpre os requisitos aplicáveis;»;

iii) no final do ponto 6, é suprimido o termo «e»;

iv) é aditado o ponto 8), com a seguinte redação:

«8) Qualquer contexto operacional do AME que possa ter um impacto negativo direto ou indireto na segurança do voo»;

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

«O certificado de um AME é considerado inválido em qualquer das seguintes circunstâncias e a autoridade competente deve revogá-lo imediatamente:»;

c) É aditada a alínea c), com a seguinte redação:

«c) A autoridade competente deve dispor de um processo para recuperar os certificados de AME revogados, atualizar a lista de AME e informar em conformidade as autoridades competentes dos outros Estados-Membros.»;

16) A secção ARA.MED.255 passa a ter a seguinte redação:

«ARA.MED.255 Medidas repressivas

Se, durante a supervisão ou por quaisquer outros meios, forem encontradas provas da não conformidade de um AeMC, um AME ou um GMP, a autoridade competente deve prever um processo para reexaminar os certificados médicos emitidos por esse AeMC, AME ou GMP, podendo invalidá-los se necessário para garantir a segurança dos voos.

No caso dos certificados médicos emitidos a requerentes que tenham uma autoridade de licenciamento diferente da autoridade competente que emitiu o certificado de AME, essa autoridade competente deve informar e trocar informações pertinentes com o avaliador médico da autoridade de licenciamento do titular do certificado médico afetado.»;

17) As secções ARA.MED.135 e ARA.MED.325 passam a ter a seguinte redação:

«ARA.MED.315 Reapreciação dos relatórios de exame

A autoridade de licenciamento deve dispor de um processo para que o avaliador médico tome as seguintes medidas:

a) Reapreciação dos exames e relatórios de avaliação recebidos dos AeMC, AME e GMP, com informação a estes últimos acerca de quaisquer incoerências, lacunas ou erros cometidos no processo de avaliação;

a-A) Medidas corretivas adequadas em caso de incoerências, erros ou lacunas identificados;

b) Prestação de assistência aos AME e aos AeMC, a pedido dos mesmos, relativamente às suas decisões sobre aptidão médica aeronáutica em casos limite e complexos.

ARA.MED.325 Procedimento de reapreciação secundária

A autoridade competente deve estabelecer um procedimento para a reapreciação dos casos limite e complexos e dos casos em que um requerente solicite uma reapreciação em conformidade com os requisitos médicos aplicáveis e as conclusões médicas acreditadas, tal como definido na secção MED.A.010 do anexo IV (parte MED).»;

18) É suprimida a secção ARA.MED.330.

19) No apêndice I, alínea a), ponto 2, o ponto XIII) passa a ter a seguinte redação:

«XIII) observações: ou seja, averbamentos especiais relativos a restrições e averbamentos de privilégios, incluindo o averbamento da proficiência linguística e as observações relativas à validação automática da licença, e»;

20) O apêndice III é alterado do seguinte modo:

a) Na página 1 do modelo de certificado, a nota de rodapé e o rodapé passam a ter a seguinte redação:

«(*) Suprimir "União Europeia" no caso de países terceiros ou AESA.

Formulário 143 da AESA, edição 3 — página 1/2»;

b) Na página 2 do modelo de certificado, o rodapé passa a ter a seguinte redação:

«Formulário 143 da AESA, edição 3 — página 2/2»;

21) O apêndice IV é alterado do seguinte modo:

a) Na página 1 do modelo de certificado, a nota de rodapé e o rodapé passam a ter a seguinte redação:

«(*) Suprimir "União Europeia" no caso de países terceiros ou AESA.

Formulário 145 da AESA, edição 2 — página 1/2»;

b) Na página 2 do modelo de certificado, o rodapé passa a ter a seguinte redação:

«Formulário 145 da AESA, edição 2 — página 2/2»;

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

«*Apêndice V do ANEXO VI PARTE ARA*

CERTIFICADO DE CENTRO DE MEDICINA AERONÁUTICA (AEMC)

União Europeia ([1])

Autoridade competente

CERTIFICADO DE CENTRO DE MEDICINA AERONÁUTICA

REFERÊNCIA:

Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão e do Regulamento (UE) 2015/340 ([2]) e tendo em conta as condições abaixo especificadas, a [autoridade competente] certifica

[NOME DA ORGANIZAÇÃO]

[ENDEREÇO DA ORGANIZAÇÃO]

como centro de medicina aeronáutica, nos termos da Parte ORA, com os privilégios e o âmbito de atividades que constam dos termos de certificação anexos.

CONDIÇÕES:

1. O presente certificado limita-se ao especificado na secção relativa ao âmbito da homologação do manual da organização autorizada;
2. O presente certificado exige a conformidade com os procedimentos especificados na documentação da organização, conforme previsto na parte ORA.
3. O presente certificado permanece válido, sob reserva do cumprimento dos requisitos da Parte ORA, salvo se tiver sido objeto de renúncia, substituição, suspensão ou cancelamento.

Data de emissão: dd/mm/aaaa Assinatura: [Autoridade Competente]

([1]) Suprimir "União Europeia" no caso de países terceiros ou AESA.
([2]) Referência ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou ao Regulamento (UE) 2015/340 deve ser alterada de acordo com o âmbito do certificado.

Formulário 146 da AESA — Versão 2

CERTIFICADO DE CENTRO DE MEDICINA AERONÁUTICA

Anexo ([1]) ao número do certificado de AeMC:

PRERROGATIVAS E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

[Nome da organização] obteve prerrogativas para realizar exames e avaliações médicas aeronáuticas para fins de emissão de certificados médicos e de relatórios médicos para conforme indicado no quadro abaixo, e para emitir tais certificados médicos e relatórios médicos para:

	Iniciais/revalidação/renovação	Data de emissão
Classe 1		
Classe 2/LAPL/Tripulação de Cabina		
Classe 3 ([1])		

([1]) Classe 3 só deve ser acrescentada para os AeMC aprovados para realizar exames médicos aeronáuticos de classe 3.

Data de emissão: dd/mm/aaaa Assinatura: [Autoridade Competente]»;

([1]) Este anexo pode ser emitido como parte do certificado AeMC ou como documento separado.

23) O apêndice VII passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice VII ao ANEXO VI PARTE ARA

CERTIFICADO DE EXAMINADORES MÉDICOS AERONÁUTICOS (AME)

União Europeia ([1])

Autoridade Competente

CERTIFICADO DE EXAMINADOR MÉDICO AERONÁUTICO

NÚMERO/REFERÊNCIA DO CERTIFICADO:

Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão e do Regulamento (UE) 2015/340 ([2]) e tendo em conta as condições abaixo especificadas, a [autoridade competente] certifica

[NOME DO EXAMINADOR MÉDICO AERONÁUTICO]

[ENDEREÇO DO(S) CONSULTÓRIO(S) DO EXAMINADOR MÉDICO AERONÁUTICO]

como examinador médico aeronáutico

CONDIÇÕES:

1. O presente certificado de AME limita-se às prerrogativas especificadas no seu anexo;
2. O presente certificado exige a conformidade com as normas de execução e os procedimentos especificados na Parte MED / Parte ATCO.MED ([2]).
3. O presente certificado permanece válido de [dd/mm/aaaa] a [dd/mm/aaaa ([3])], sob reserva do cumprimento dos requisitos da Parte MED / Part ATCO.MED ([2]), salvo se tiver sido objeto de renúncia, substituição, suspensão ou cancelamento.

Data de emissão: dd/mm/aaaa Assinatura: [Autoridade Competente]

([1]) No caso de países terceiros, eliminar a designação "União Europeia".
([2]) Referências ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou ao Regulamento (UE) 2015/340, assim como à Parte MED e à Parte ATCO.MED, devem ser alteradas de acordo com o âmbito do certificado.
([3]) Formato do prazo de validade: dia/mês/ano.

Formulário 148 da AESA — Versão 2

CERTIFICADO DE EXAMINADOR MÉDICO AERONÁUTICO

Anexo ([1]) ao número de certificado de AME:

PRERROGATIVAS E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

[Nome e título académico do examinador médico aeronáutico] obteve prerrogativas para realizar exames e avaliações médicas aeronáuticas para fins de emissão de certificados médicos e de relatórios médicos para conforme indicado no quadro abaixo, e para emitir tais certificados médicos e relatórios médicos para:

Revalidação/renovação classe 1	[válido até]/[Não aplicável]
Classe 2/LAPL/Tripulação de cabina Inicial/Revalidação/ renovação	[válido até]
Classe 3 ([1]) revalidação/renovação	[válido até]/[Não aplicável]

([1]) Classe 3 só deve ser acrescentada para os AME aprovados para realizar exames médicos aeronáuticos de classe 3.

Data de emissão: dd/mm/aaaa Assinatura: [Autoridade Competente].

([1]) Este anexo pode ser emitido como parte do certificado de AME ou como documento separado.

ANEXO IV

Alterações ao anexo VII (Parte ORA) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011

O anexo VII é alterado do seguinte modo:

1) A secção ORA.FSTD.225 é alterada do seguinte modo:

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

1) O proémio passa a ter a seguinte redação:

«O certificado de qualificação de FSTD permanece válido nas seguintes condições:»;

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

«2) A autoridade competente deve ter acesso às instalações da organização, conforme definido na secção ORA.GEN.140, com vista a determinar o cumprimento permanente dos requisitos pertinentes previstos no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos seus atos delegados e de execução adotados com base no mesmo;»;

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

«b) Se a autoridade competente tiver prorrogado o período de avaliação periódica para um FSTD em conformidade com a secção ARA.FSTD.120, alínea c) do anexo VI (parte ARA), a organização deve designar uma pessoa ou grupo de pessoas com experiência adequada que devem realizar o seguinte num período de 60 dias antes e 30 dias após o início de cada período recorrente de 12 meses, em conformidade com a secção ARA.FSTD.120, alínea b), ponto 1), do anexo VI:

1) Rever a realização periódica da série completa de testes constante do guia de testes de qualificação principal (MQTG);

2) Realizar as funções pertinentes e os testes subjetivos;

3) Enviar um relatório dos resultados à autoridade competente.

c) Uma qualificação de BITD permanece válida na condição de a autoridade competente efetuar uma avaliação periódica da observância da base de qualificação aplicável, nos termos da secção ARA.FSTD.120. do anexo VI.»;

2) A secção ORA.AeMC.105 passa a ter a seguinte redação:

«ORA.AeMC.105 Âmbito de aplicação

A presente subparte estabelece os requisitos adicionais a cumprir por uma organização para poder emitir ou dar continuidade ao processo de certificação como centro de medicina aeronáutica (AeMC) para:

a) Fornecer conhecimentos médicos aeronáuticos e formação prática aos AME;

b) Emitir certificados médicos e relatórios médicos sobre a tripulação de cabina, incluindo certificados médicos iniciais de classe 1, ou certificados médicos de classe 3 em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/340 da Comissão (*), ou ambos, consoante o caso.

(*) Regulamento (UE) 2015/340 da Comissão, de 20 de fevereiro de 2015, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos relativos às licenças e aos certificados dos controladores de tráfego aéreo, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, e que revoga o Regulamento (UE) n.º 805/2011 da Comissão (JO L 63 de 6.3.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).»;

3) Na secção ORA.AeMC.115, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Além da documentação necessária para efeitos de homologação de uma organização exigida na secção ORA.GEN.115, fornecer pormenores sobre as atividades contratadas com hospitais ou institutos médicos designados para fins de realização de exames médicos especializados.»;

4) É aditada a secção ORA.AeMC.120, com a seguinte redação:

«ORA.AeMC.120 Certificado de AeMC

Uma organização titular de um certificado de AeMC não pode, em momento algum, ser titular de mais do que um certificado de AeMC emitido com o mesmo âmbito de aplicação, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os atos delegados e de execução adotados com base no mesmo regulamento.»;

5) A secção ORA.AeMC.135 passa a ter a seguinte redação:

«ORA.AeMC.135 Validade contínua

O certificado de AeMC é emitido por um período ilimitado. Permanece válido sob reserva de o titular e os examinadores médicos aeronáuticos da organização cumprirem as seguintes condições:

a) Cumprirem o disposto na secção MED.D.030 do anexo IV (parte MED) do presente regulamento ou da secção ATCO.MED.C.025 do anexo IV (parte ATCO.MED) do Regulamento (UE) 2015/340, conforme aplicável;

b) Assegurarem a continuidade da sua experiência através da realização de um número adequado de exames médicos de classe 1, ou exames médicos de classe 3 em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/340, ou exames médicos aeronáuticos militares equivalentes, consoante o caso, todos os anos.»;

6) É aditada a secção ORA.AeMC.160, com a seguinte redação:

«ORA.AeMC.160 Relatórios

O AeMC deve fornecer à autoridade competente relatórios estatísticos sobre as avaliações médicas aeronáuticas dos requerentes, incluindo relatórios do rastreio de drogas e álcool efetuado em conformidade com a secção MED.B.055, alínea b), do anexo IV (parte MED) e quaisquer fatores ou tendências de risco para a saúde identificados durante as avaliações médicas aeronáuticas.»;

7) A secção ORA.AeMC.200 é alterada do seguinte modo:

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

«a) De certificação médica em conformidade com a Parte MED;»;

b) É inserida a seguinte alínea a-A):

«a-A) Para facilitar a cooperação entre os AME e outros especialistas médicos do AeMC; e»;

8) É aditada a secção ORA.AeMC.205, com a seguinte redação:

«ORA.AeMC.205 Atividades contratadas

Sem prejuízo do disposto na secção ORA.GEN.205, aplica-se o seguinte:

a) Os exames médicos aeronáuticos mínimos exigidos devem ser realizados no âmbito da organização do AeMC, em conformidade com o âmbito e as prerrogativas definidos nos termos de certificação anexados ao certificado do AeMC;

b) Podem ser efetuados exames e investigações médicas adicionais por peritos ou organizações contratados. A organização deve assegurar que, ao contratar qualquer parte da sua atividade, o serviço ou produto contratado está em conformidade com os requisitos aplicáveis.»;

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

«ORA.AeMC.210 Requisitos aplicáveis ao pessoal

a) O AeMC deve ter no seu pessoal os seguintes elementos:

1) Um examinador médico aeronáutico (AME) nomeado chefe do AeMC, com privilégios para emitir certificados médicos de classe 1, ou certificados médicos de classe 3 em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/340, conforme aplicável, em conformidade com o âmbito definido nos termos de certificação anexados ao certificado do AeMC e experiência suficiente em medicina aeronáutica para exercer as suas funções;

2) Pelo menos um AME qualificado adicional com privilégios para emitir certificados médicos de classe 1, ou certificados médicos de classe 3 em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/340, conforme aplicável, em conformidade com o âmbito definido nos termos de certificação anexados aos privilégios do certificado do AeMC, e outro pessoal técnico;

3) Especialistas médicos disponíveis.

b) O chefe do AeMC é responsável por:

1) Coordenar a avaliação dos resultados dos exames;

2) Assinar relatórios, certificados e certificados médicos iniciais de classe 1 e certificados médicos de classe 3 em conformidade com o Regulamento (UE) 2015/340.».

ANEXO V

Alterações ao anexo VIII (Parte DTO) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011

No anexo VIII, a secção DTO.GEN.135 passa a ter a seguinte redação:

«**DTO.GEN.135 Fim da capacidade de prestação de formação**

a) Uma DTO deixa de poder prestar alguma ou a totalidade da formação especificada na sua declaração com base nessa declaração sempre que ocorre uma das seguintes situações:

   1) A DTO notificou a autoridade competente da cessação de algumas ou de todas as atividades de formação abrangidas pela declaração em conformidade com a secção DTO.GEN.116, alínea b);

   2) A DTO não prestou a formação durante mais de 36 meses consecutivos.

b) A DTO deve devolver sem demora à autoridade competente os certificados de aprovação em conformidade com a secção DTO.GEN.230, alínea c):

   1) Em caso de cessação das atividades de formação em conformidade com a alínea a);

   2) Em caso de revogação em conformidade com a secção ARA.GEN.350, alínea d-A), ponto 3), do anexo VI (parte ARA).».

ANEXO VI

Alterações ao anexo III (Parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012

Na secção ORO.FC.A.201, alínea b), ponto 2, do anexo III, a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:

«iii) formação de refrescamento e verificações em conformidade com a secção ORO.FC.230, sob reserva das seguintes condições:

A) a verificação não deve incluir manobras de descolagem;

B) a verificação deve incluir manobras de aterragem pelo menos na qualidade de piloto-monitor;».

ANEXO VII

Alterações ao anexo V (parte SPA) do Regulamento (UE) n.º 965/2012

Na secção SPA.HEMS.130 do anexo V, é aditada a seguinte alínea g):

«g) *Membros da tripulação de voo que tenham completado 60 anos de idade e que efetuem operações HEMS monopiloto em conformidade com a secção FCL.065, alínea a), do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011*

1) Para os tripulantes de voo que tenham completado 60 anos de idade e que efetuem operações HEMS monopiloto em conformidade com a secção FCL.065, alínea a), do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, o operador deve ter em conta, na sua avaliação dos riscos realizada em conformidade com a secção ORO.GEN.200, o aumento do risco de incapacidade devido a fatores cardiovasculares e cerebrovasculares associados a circunstâncias operacionais.

2) A formação e os controlos dos tripulantes de voo a que se refere o ponto 1) devem ser realizados por pessoal que tenha recebido formação adequada para os ajudar a detetar um ligeiro declínio cognitivo e a solicitar uma avaliação médica do membro da tripulação, se necessário.».