

REGULAMENTO (UE) N.º 245/2014 DA COMISSÃO**de 13 de março de 2014****que altera o 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****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 7.º, n.ºs 5 e 6,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão ⁽²⁾ estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil.
- (2) Alguns Estados-Membros consideraram que determinados requisitos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 lhes impõem, ou às partes interessadas, encargos administrativos ou económicos indevidos e desproporcionados e solicitaram derrogações de certos requisitos, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (3) Os pedidos de derrogação foram analisados pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, tendo suscitado, por sua vez, uma recomendação à Comissão de adoção de certas derrogações.
- (4) Os Estados-Membros detetaram igualmente no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão uma série de erros de redação que ocasionaram dificuldades de aplicação não intencionais.
- (5) Por conseguinte, os requisitos em vigor devem ser alterados, a fim de introduzir as derrogações que têm um claro efeito de regulamentação e corrigir erros de redação.
- (6) Acresce que o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão contém, no anexo I (Parte FCL), requisitos de formação e verificação para uma qualificação de voo por instrumentos (IR). Os requisitos aplicáveis à IR têm por base os antigos requisitos JAR-FCL, pelo que se afigura necessária a sua revisão.
- (7) Consequentemente, devem ser introduzidos requisitos adicionais de qualificação para a realização de voos em condições meteorológicas de voo por instrumentos e requisitos específicos para a operação de planadores em condições de nebulosidade.
- (8) Por forma a que a formação ou experiência de voo por instrumentos obtidas antes da aplicação do presente regulamento possam ser tidas em conta para efeitos de obtenção das qualificações em causa, devem ser estabelecidas as condições de creditação da referida formação ou experiência.
- (9) Os Estados-Membros devem poder atribuir créditos à experiência de voo por instrumentos de um titular de uma qualificação de um país terceiro, se for possível garantir um nível de segurança equivalente ao especificado no Regulamento (CE) n.º 216/2008. As condições de reconhecimento dessa experiência também devem ser estabelecidas.
- (10) Para assegurar uma transição suave e um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na União Europeia, as medidas de execução devem refletir as atualizações técnicas, incluindo as melhores práticas, e o progresso científico e técnico no domínio da formação dos pilotos. Neste contexto, os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos acordados pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e os requisitos já estipulados no anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, bem como a legislação nacional vigente, relativos a um ambiente nacional específico, devem ser tomados em consideração e refletir-se nesse conjunto de regras, tendo em conta as necessidades específicas dos pilotos da aviação geral na Europa.
- (11) A Agência elaborou um projeto de regras de execução, apresentando-o sob a forma de parecer à Comissão, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (12) Os Estados-Membros que instituíram um sistema nacional para autorizar os pilotos a realizarem voos em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC), com privilégios limitados que se restringem ao espaço aéreo nacional do Estado-Membro, e que podem apresentar prova de que o sistema é seguro e que existe uma necessidade local específica, devem ser autorizados a continuar a emitir tais autorizações por um período limitado, desde que sejam cumpridas determinadas condições.

⁽¹⁾ JO L 143 de 30.4.2004, p. 76.⁽²⁾ JO L 311 de 25.11.2011, p. 1.

- (13) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽¹⁾ permite que certos voos, designadamente com partilha de custos e de iniciação, sejam efetuados de acordo com as regras aplicáveis a operações não comerciais de aeronaves não complexas. É necessário, por conseguinte, garantir que os privilégios dos pilotos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 sejam coerentes com esta abordagem.
- (14) Consequentemente, os voos das categorias identificadas no Regulamento (UE) n.º 965/2012 devem poder ser pilotados por titulares de PPL, SPL, BPL ou LAPL.
- (15) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (16) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

- 1) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

Atribuição de licenças e certificação médica dos pilotos

1. Sem prejuízo do artigo 8.º do presente regulamento, os pilotos das aeronaves mencionadas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), e no artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 devem cumprir os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos previstos nos anexos I e IV do presente regulamento.

2. Não obstante os privilégios dos titulares de licenças, definidos no anexo I do presente regulamento, os titulares das licenças de piloto emitidas em conformidade com o anexo I, subpartes B ou C, do presente regulamento, podem efetuar os voos a que se refere o artigo 6.º, n.º 4-A, do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sem prejuízo do cumprimento de eventuais requisitos suplementares para o transporte de passageiros ou da realização das operações comerciais definidas no anexo I, subpartes B ou C, do presente regulamento.»

- 2) No artigo 4.º, é aditado o n.º 8 seguinte:

«8. Até 8 de abril de 2019, um Estado-Membro pode autorizar um piloto a exercer privilégios limitados específicos

para pilotar aviões de acordo com as regras de voo por instrumentos, antes de o piloto cumprir todos os requisitos necessários para a emissão de uma qualificação de voo por instrumentos em conformidade com o presente regulamento, sob reserva das seguintes condições:

- a) O Estado-Membro só pode emitir tais autorizações quando justificado por necessidades locais específicas que não podem ser satisfeitas pelas qualificações previstas no presente regulamento;
- b) O âmbito dos privilégios conferidos pela autorização deve basear-se numa avaliação do risco de segurança efetuada pelo Estado-Membro, tendo em conta o grau de formação necessário para alcançar o nível pretendido de competência do piloto;
- c) Os privilégios concedidos pela autorização ficam limitados ao espaço aéreo do território nacional do Estado-Membro ou a partes deste;
- d) A autorização deve ser concedida aos requerentes que completaram a formação adequada com instrutores qualificados e demonstraram as competências necessárias a um examinador qualificado, conforme determinado pelo Estado-Membro;
- e) O Estado-Membro deve informar a Comissão, a AESA e os restantes Estados-Membros das especificidades da referida autorização, incluindo a sua justificação e avaliação do risco de segurança.
- f) O Estado-Membro deve acompanhar as atividades associadas à autorização para garantir um nível aceitável de segurança e tomar as medidas adequadas em caso de identificação de um aumento do risco ou de quaisquer problemas de segurança;
- g) O Estado-Membro deve proceder a uma análise dos aspetos de segurança inerentes à implementação da autorização e apresentar um relatório à Comissão o mais tardar até 8 de abril de 2017.»

- 3) No artigo 12.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar, até 8 de abril de 2015, as disposições do regulamento aos pilotos titulares de uma licença e do certificado médico associado emitidos por um país terceiro envolvido na operação não comercial das aeronaves especificadas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) ou c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.»

- 4) Os anexos I, II, III e VI são alterados em conformidade com os anexos do presente regulamento.

⁽¹⁾ 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).

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 13 de março de 2014.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

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

1) O título da parte FCL.015 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.015 Pedido e emissão, revalidação e renovação de licenças, qualificações e certificados»

2) A parte FCL.020 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.020 Aluno piloto

a) Um aluno piloto não pode voar a solo, exceto quando autorizado a fazê-lo e sob a supervisão de um instrutor de voo.

b) Antes do seu primeiro voo a solo, um aluno piloto deve ter pelo menos:

1. No caso de aviões, helicópteros e aeróstatos: 16 anos de idade;

2. No caso de planadores e balões: 14 anos de idade.»

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

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«FCL.025 Exames de conhecimentos teóricos para a emissão de licenças e qualificações»

b) A alínea a), pontos 1 e 2, passa a ter a seguinte redação:

«1. Os requerentes realizarão o conjunto total de exames de conhecimentos teóricos para uma licença ou qualificação específicas sob a responsabilidade de um Estado-Membro.

2. Os requerentes apenas podem realizar o exame de conhecimentos teóricos por recomendação da organização de formação certificada (ATO) responsável pela sua formação e depois de terem completado os elementos adequados do curso de conhecimentos teóricos com um nível satisfatório.»

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

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

«1. É concedida aprovação num teste escrito do exame de conhecimentos teóricos a um requerente que obtenha pelo menos 75 % dos pontos atribuídos a esse teste. Não há pontos de penalização.»

ii) A alínea b), ponto 3 e o segundo parágrafo passam a ter a seguinte redação:

«3. Se um requerente reprovar num dos testes escritos do exame de conhecimentos teóricos após quatro tentativas, ou se reprovar em todos os testes escritos do exame após seis sessões de exame ou no período de tempo mencionado no ponto 2, deve repetir o conjunto completo de testes escritos.

Antes de repetir os exames de conhecimentos teóricos, o requerente tem de seguir uma formação suplementar numa ATO. A extensão e o âmbito da formação necessária são determinados pela ATO, com base nas necessidades do requerente.»

d) A alínea c), ponto 1, subalínea ii), passa a ter a seguinte redação:

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

4) A parte FCL.035 é alterada do seguinte modo:

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

i) O ponto 1 e o ponto 2, primeira frase, passam a ter a seguinte redação:

«1. Salvo especificação em contrário na presente parte, o tempo de voo a ser creditado para a obtenção de uma licença, de uma qualificação ou de um certificado deve ter sido completado na mesma categoria de aeronave para a qual a licença, a qualificação ou o certificado é requerido.

2. PIC ou em instrução»

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

«3. Tempo de voo como co-piloto ou co-piloto sob supervisão (PICUS). Salvo determinação em contrário na presente parte, o titular de uma licença de piloto, quando desempenhar funções de co-piloto ou de PICUS, tem direito a que lhe seja creditado todo o tempo de co-piloto tendo em vista o tempo de voo total necessário para uma graduação superior da licença de piloto;»

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

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

«1. A um requerente que tenha sido aprovado no exame de conhecimentos teóricos para uma licença de piloto de linha aérea devem ser atribuídos os créditos correspondentes aos requisitos dos conhecimentos teóricos para a licença de piloto de aeronaves ligeiras, licença de piloto privado, licença de piloto comercial e, exceto no caso de helicópteros, IR e EIR na mesma categoria de aeronave.»

ii) É aditado o ponto 5 seguinte:

«5. Sem prejuízo do disposto na alínea b), ponto 3, ao titular de uma IR(A) que tenha concluído um curso modular IR(A) baseado nas competências ou ao titular de uma EIR só devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos de instrução teórica e exame de IR noutras categorias de aeronaves quando também tiverem sido aprovados na instrução teórica e exame da parte IFR do curso, em conformidade com a parte FCL.720.A, alínea b), ponto 2, subalínea i).»

5) A parte FCL.055 é alterada do seguinte modo:

a) A frase introdutória da alínea d), passa a ter a seguinte redação:

«d) Requisitos específicos para titulares de qualificação de voo por instrumentos (IR) ou de qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR). Sem prejuízo dos parágrafos acima, os titulares de uma IR ou de uma EIR devem demonstrar aptidão para utilizar a língua inglesa a um nível que lhes permita.»

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

«e) A demonstração de proficiência linguística e a utilização da língua inglesa por parte dos titulares de uma IR ou de uma EIR será feita através de um método de avaliação estabelecido pela autoridade competente.»

6) A parte FCL-060, alínea b), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:

«3. Como co-piloto de substituição em cruzeiro, se não:

i) tiver cumprido os requisitos da alínea b), ponto 1, ou

ii) tiver efetuado, nos 90 dias anteriores, pelo menos três setores como co-piloto de substituição em cruzeiro no mesmo tipo ou classe de aeronave, ou

iii) tiver efetuado formação recente e de reciclagem de perícia de voo num FFS a intervalos não superiores a 90 dias. Esta formação de reciclagem poderá ser combinada com a formação de reciclagem do operador prescrita nos requisitos pertinentes da Parte ORO.»

7) A parte FCL.105.A, alínea b), passa a ter a seguinte redação:

«b) Os titulares de uma LAPL(A) só podem transportar passageiros quando tiverem completado 10 horas de tempo de voo como PIC em aviões ou TMG após a emissão da licença.»

8) A parte FCL.105.S, alínea b), passa a ter a seguinte redação:

«b) Os titulares de uma LAPL(S) só podem transportar passageiros quando tiverem completado 10 horas de tempo de voo ou 30 lançamentos como PIC em planadores ou motoplanadores após a emissão da licença.»

9) A parte FCL.105.B passa a ter a seguinte redação:

«FCL.105.B LAPL(B) – Privilégios

Os privilégios do titular de uma LAPL para balões habilitam-no a desempenhar funções de PIC em balões de ar quente ou aeróstatos de ar quente com uma capacidade de invólucro máxima de 3 400 m³ ou em balões de gás com uma capacidade de invólucro máxima de 1 260 m³, que transportem um máximo de três passageiros, de modo a que nunca estejam mais de quatro pessoas a bordo da aeronave.»

10) Na parte FCL.110.B, o título passa a ter a seguinte redação:

«FCL.110.B LAPL(B) – Requisitos de experiência e atribuição de créditos»

11) A parte FCL.235, alínea c), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. A reprovação em qualquer item de uma secção fará com que o requerente reprove em toda a secção. Caso o requerente reprove apenas numa secção, terá de repetir apenas essa secção. A reprovação em mais de uma secção fará com que o requerente reprove em toda a prova.»

- 12) A parte FCL.205.A, alínea b), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:
- «3. Realizar formação, exames e verificações das qualificações ou certificados associados a este tipo de licenças.»
- 13) A parte FCL.205.H, alínea b), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:
- «3. Realizar formação, exames e verificações das qualificações e certificados associados a este tipo de licenças.»
- 14) A parte FCL.205.As, alínea b), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:
- «3. Realizar formação, exames e verificações das qualificações ou certificados associados a este tipo de licenças.»
- 15) A parte FCL.205.S, alínea c), passa a ter a seguinte redação:
- «c) Não obstante o disposto na alínea b), ponto 2, o titular de uma SPL com privilégios de instrutor ou examinador pode receber remuneração por:
1. Ministrando instrução de voo para LAPL(S) ou para SPL;
 2. Realizar provas de perícia e verificações de proficiência para este tipo de licenças;
 3. Realizar formação, exames e verificações das qualificações e certificados associados a este tipo de licenças.»
- 16) A parte FCL.205.B é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Os privilégios do titular de uma BPL habilitam-no a desempenhar funções como PIC em balões;»
- b) A alínea c), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:
- «3. Realizar formação, exames e verificações das qualificações e certificados associados a este tipo de licenças.»
- 17) A parte FCL.230.B, alínea a), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
- «2. Um voo de treino com um instrutor num balão na classe adequada e dentro do maior grupo para o qual possuem privilégios;»
- 18) A parte FCL.510.A, alínea c), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
- «2. Os titulares de uma licença de técnico de voo emitida em conformidade com as regras nacionais aplicáveis serão creditados com 50 % do tempo de técnico de voo até um crédito máximo de 250 horas. Estas 250 horas podem ser creditadas para o requisito de 1 500 horas previsto na alínea b) e para o requisito de 500 horas previsto na alínea b), ponto 1, desde que o total de crédito atribuído para qualquer destes requisitos não exceda as 250 horas;»
- 19) A parte FCL.600 passa a ter a seguinte redação:
- «FCL.600 IR — Aspetos gerais**
- Salvaguardando as disposições de FCL.825, as operações em IFR num avião, helicóptero, aeróstato ou aeronave de descolagem vertical apenas podem ser conduzidas por titulares de uma PPL, CPL, MPL e ATPL que tenha averbada uma IR adequada à categoria de aeronave ou aquando da realização de uma prova de perícia ou instrução em duplo comando.»
- 20) A parte FCL.610 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea a), ponto 1, subalínea i), passa a ter a seguinte redação:
- «i) privilégios para voar de noite, em conformidade com o preceituado em FCL.810, se os privilégios IR forem exercidos durante a noite; ou»
- b) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Ter realizado pelo menos 50 horas de tempo de voo de navegação como PIC em aviões, TMG, helicópteros ou aeróstatos, das quais pelo menos 10 ou, no caso de aeróstatos, 20 horas na categoria de aeronave pertinente.»

- 21) A parte FCL.615, alínea b), passa a ter a seguinte redação:
- «b) Exame. Os requerentes devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos nas seguintes matérias:
 - direito aéreo,
 - conhecimentos gerais sobre a aeronave – instrumentação,
 - planeamento e monitorização de voo,
 - *performance* humana,
 - meteorologia,
 - radionavegação,
 - comunicações IFR.»
- 22) A parte FCL.625.H, alínea a), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
- «2. Quando não combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo, terão apenas de realizar a secção 5 e as partes pertinentes da secção 1 da verificação de proficiência estipulada no apêndice 9 da presente parte, para o tipo de helicóptero pertinente. Neste caso, pode ser utilizado um FTD 2/3 ou um FFS que represente o tipo de helicóptero pertinente, mas pelo menos uma de cada duas verificações de proficiência para a revalidação de uma IR(H) nestas circunstâncias terá de ser realizada num helicóptero;»
- 23) A parte FCL.710, alínea b), passa a ter a seguinte redação:
- «b) Caso não seja efetuado nenhum voo com a variante durante os dois anos seguintes à formação em diferenças, pode ser necessária uma formação adicional em diferenças ou uma verificação de proficiência nessa variante para manter os privilégios, exceto para tipos ou variantes dentro das qualificações de classe de aeronave monomotor de pistões e de TMG;»
- 24) A parte FCL.725, alínea b), ponto 4, passa a ter a seguinte redação:
- «4. No caso de aeronaves monopiloto classificadas como aviões de alta *performance*, o exame será escrito e terá pelo menos 100 perguntas de escolha múltipla distribuídas apropriadamente pelos domínios do programa;»
- 25) A parte FCL.720.A, alínea e), passa a ter a seguinte redação:
- «e) Não obstante o disposto na alínea d), um Estado-Membro pode emitir uma qualificação de tipo com privilégios limitados para aviões multipiloto que autorize o titular a desempenhar funções de co-piloto de substituição em cruzeiro acima do nível de voo 200, desde que dois outros membros da tripulação sejam titulares de uma qualificação de tipo conforme com o disposto na alínea d);»
- 26) A parte FCL.740.A, alínea a), ponto 4, passa a ter a seguinte redação:
- «4. A revalidação de uma qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR) ou de uma IR(A), caso se seja titular de tal qualificação, pode ser combinada com uma verificação de proficiência para a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo;»
- 27) A parte FCL.735.As, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) O curso de formação MCC terá pelo menos:
 - 1. 12 horas de instrução teórica e exercícios; e
 - 2. 5 horas de formação prática MCC;Será utilizado um FNPT II ou III qualificado para MCC, um FTD 2/3 ou um FFS;»
- 28) A parte FCL.810, alínea a), ponto 1, é alterada do seguinte modo:
- a) O ponto 1, primeiro parágrafo, passa a ter a seguinte redação:
 - «1. Se os privilégios de uma LAPL, de uma SPL ou de uma PPL para aviões, TMG ou aeróstatos se destinarem a ser exercidos em condições VFR de noite, os requerentes devem ter completado um curso de formação numa ATO. O curso consistirá em:»
 - b) A subalínea ii) passa a ter a seguinte redação:
 - «ii) pelo menos cinco horas de tempo de voo noturno na categoria de aeronave adequada, das quais pelo menos três horas de instrução em duplo comando, incluindo pelo menos uma hora de navegação com um mínimo de um voo de navegação em duplo comando de pelo menos 50 km (27 NM), assim como cinco descolagens a solo e cinco aterragens a solo com paragem total.»

29) São aditadas as novas partes FCL.825 e FCL.830 seguintes:

«**FCL.825 Qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR)**

a) Privilégios e condições

1. Os privilégios do titular de uma qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR) habilitam-no a operar voos diurnos IFR na fase em rota do voo, em aeronaves para as quais possua uma qualificação de classe ou tipo. O privilégio pode ser alargado à operação de voos noturnos em IFR na fase em rota do voo, desde que o piloto seja titular de uma qualificação de voo noturno em conformidade com a parte FCL.810.
2. O titular de uma EIR só deve iniciar ou continuar um voo nos termos dos privilégios atribuídos ao abrigo da sua qualificação se as mais recentes informações meteorológicas indicarem que:
 - i) as condições meteorológicas à partida permitem a realização do segmento de voo desde a descolagem até à transição planeada de VFR-para-IFR em conformidade com a VFR; e
 - ii) à hora prevista de chegada ao aeródromo de destino programado, as condições meteorológicas permitem a realização do segmento de voo desde a transição de IFR-para-VFR até à aterragem em conformidade com as VFR.

b) Pré-requisitos. Os requerentes de uma EIR devem ser, pelo menos, titulares de uma PPL(A) e ter completado no mínimo 20 horas de tempo de voo de navegação como PIC em aviões.

c) Curso de formação. Os requerentes de uma EIR devem ter completado, num período de 36 meses numa ATO:

1. Pelo menos, 80 horas de instrução teórica em conformidade com a parte FCL.615; e
2. Instrução de voo por instrumentos, em que:
 - i) o treino de voo para uma EIR monomotor tenha incluído, pelo menos, 15 horas de instrução de voo por instrumentos; e
 - ii) o treino de voo para uma EIR multimotor tenha incluído, pelo menos, 16 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais, no mínimo, 4 terão de ter sido em aviões multimotor.

d) Conhecimentos teóricos. Antes de efetuarem a prova de perícia, os requerentes devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, nas matérias referidas na parte FCL.615, alínea b).

e) Prova de perícia. Após a realização do treino, os requerentes terão de passar uma prova de perícia num avião com um IRE. No que se refere às EIR multimotor, a prova de perícia é realizada num avião multimotor. Para as EIR monomotor, a prova de perícia é realizada num avião monomotor.

f) Em derrogação das alíneas c) e d), os titulares de uma EIR monomotor que também possuam uma qualificação de classe ou de tipo multimotor e que pretendam obter uma EIR multimotor pela primeira vez, devem concluir um curso numa ATO que inclua, pelo menos, 2 horas de instrução de voo por instrumentos, na fase em rota do voo em aviões multimotor, devendo ainda obter aprovação na prova de perícia referida na alínea e).

g) Validade, revalidação e renovação.

1. A EIR será válida por um ano.
2. Os requerentes da revalidação de uma EIR devem:
 - i) superar uma verificação de proficiência efetuada num avião nos 3 meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação; ou
 - ii) nos 12 meses que precedem a data de expiração da qualificação, completar 6 horas como PIC em IFR e um voo de treino de, pelo menos, 1 hora com um instrutor com privilégios para ministrar formação em IR(A) ou EIR.
3. A cada duas revalidações subsequentes, o titular de uma EIR terá de superar uma verificação de proficiência em conformidade com a alínea g), ponto 2, subalínea i).
4. Caso uma EIR expire, de modo a renovar os seus privilégios, os requerentes devem:
 - i) concluir uma formação de reciclagem ministrada por um instrutor com privilégios para ministrar formação em matéria de IR(A) ou EIR, com vista a alcançar o nível de proficiência necessária; e
 - ii) realizar uma verificação de proficiência.

5. Caso a EIR não tenha sido revalidada ou renovada no prazo de 7 anos após a última data de expiração, o titular terá de passar novamente o exame de conhecimentos teóricos em EIR, em conformidade com a parte FCL.615, alínea b).
 6. No que se refere à EIR multimotor, a verificação de proficiência para efeitos de revalidação ou renovação, bem como o voo de treino exigido na alínea g), ponto 2, subalínea ii), terão de ser concluídos num avião multimotor. Se o piloto também for titular de uma EIR monomotor, esta verificação de proficiência abará também a revalidação ou renovação da EIR monomotor.
- h) Se o requerente da EIR tiver completado o tempo de instrução de voo por instrumentos com um IRI(A) ou um FI(A) com privilégios para ministrar formação para IR ou EIR, tais horas poderão ser creditadas nas horas exigidas na alínea c), ponto 2, subalíneas i) e ii), até um máximo de 5 e 6 horas respetivamente. As 4 horas de instrução de voo por instrumentos em aviões multimotor exigidas na alínea c), ponto 2, subalínea ii), não admitem creditação.
1. Para determinar a quantidade de horas a creditar e estabelecer as necessidades de formação, os requerentes devem submeter-se a uma prova de voo de entrada na ATO.
 2. A conclusão da instrução de voo por instrumentos ministrada por um IRI(A) ou FI(A) deve ser documentada num registo de formação específico, assinado pelo instrutor.
- i) Aos requerentes de uma EIR, titulares de uma PPL ou CPL nos termos da Parte FCL e de uma IR(A) válida, emitidas por um país terceiro ao abrigo dos requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago, podem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos relativos ao curso de formação referido na alínea c). Por forma a obterem a EIR, os requerentes devem:
1. Obter aprovação na prova de perícia relativa à EIR.
 2. Em derrogação da alínea d), demonstrar, perante o examinador da prova de perícia, que adquiriram um nível de conhecimentos teóricos adequado em matéria de direito aéreo, meteorologia e *performance* de voo (IR).
 3. Possuir uma experiência mínima de, pelo menos, 25 horas de tempo de voo em IFR como PIC em aviões.»

«FCL.830 Qualificação para operação de planadores em condições de nebulosidade

- a) Os titulares de uma licença de piloto com privilégios para executarem voos em planadores só poderão operar um planador com ou sem motor, à exceção dos TMG, em condições de nebulosidade se também forem titulares de uma qualificação para operação de planadores em condições de nebulosidade.
- b) Os requerentes de uma qualificação para operação de planadores em condições de nebulosidade devem ter completado, pelo menos:
 1. 30 horas de voo como PIC em planadores ou motoplanadores após a emissão da licença.
 2. Um curso de formação numa ATO, incluindo:
 - i) instrução teórica; e
 - ii) pelo menos 2 horas de instrução de voo em duplo comando em planador, com ou sem motor, durante as quais devem ter controlado o planador apenas com recurso aos instrumentos, das quais uma hora no máximo pode ter sido completada em TMG; e
 3. Uma prova de perícia com um FE devidamente qualificado para o efeito.
- c) Aos titulares de uma EIR ou de uma IR(A) serão atribuídos créditos correspondentes ao requisito estabelecido na alínea b), ponto 2, subalínea i). Em derrogação da alínea b), ponto 2, subalínea ii), durante a instrução de voo em duplo comando em planador com ou sem motor, à exceção dos TMG, pelo menos uma hora deve consistir no controlo do planador apenas com recurso aos instrumentos.
- d) Os titulares de uma qualificação de voo em condições de nebulosidade só poderão exercer os seus privilégios quando tiverem completado, nos últimos 24 meses, pelo menos 1 hora de tempo de voo, ou 5 voos como PIC, exercendo os privilégios conferidos pela qualificação de voo em condições de nebulosidade, em planadores ou motoplanadores, à exceção dos TMG.
- e) Os titulares de uma qualificação de voo em condições de nebulosidade que não cumpram os requisitos estipulados na alínea d) devem, antes de voltar a exercer os seus privilégios:

1. Submeter-se a uma verificação de proficiência por um FE devidamente qualificado para o efeito; ou
 2. Realizar o tempo de voo ou os voos adicionais exigidos na alínea d) sob a supervisão de um instrutor qualificado.
- f) Aos titulares de uma EIR válida ou de uma IR(A) serão atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos da alínea d).»
- 30) A parte FCL.915, alínea b), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
- «i) realizado pelo menos 15 horas de tempo de voo como piloto na classe ou no tipo de aeronave em que a instrução de voo será ministrada, das quais um máximo de 7 horas podem ter sido realizadas num FSTD que represente a classe ou o tipo de aeronave, se aplicável, ou»
- 31) A parte FCL.905.FI é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea f) passa a ter a seguinte redação:
 - «f) Uma qualificação para operações de reboque ou de voo acrobático ou, no caso de um FI(S), de voo em condições de nebulosidade, desde que seja titular de tais privilégios e que o FI tenha demonstrado a um FI certificado em conformidade com a alínea i) aptidão para dar instrução para essa qualificação;»
 - b) A frase introdutória da alínea g) passa a ter a seguinte redação:
 - «g) Uma EIR ou uma IR na categoria de aeronave adequada, desde que o FI:»
 - c) A alínea g), ponto 3, subalínea i), passa a ter a seguinte redação:
 - «i) para aviões multimotor, tenha cumprido os requisitos para a emissão de um CRI para aviões multimotor,»
 - d) A alínea h), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
 - «2. No caso de helicópteros, os requisitos previstos na parte FCL.910.TRI, alínea c), ponto 1, e os pré-requisitos para o curso de formação TRI(H) previstos na parte FCL.915.TRI, alínea d), ponto 2;»
- 32) A parte FCL.910.FI, alínea a), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:
- «3. Para qualificações de classe e de tipo relativas a aeronaves monopiloto monomotor, à exceção dos aviões monopiloto complexos e de alta *performance*, extensões de classe e grupo a balões e extensões de classe a planadores;»
- 33) A parte FCL.915.FI, alínea e), passa a ter a seguinte redação:
- «e) Para um certificado FI(S), ter completado 100 horas de tempo de voo e 200 lançamentos como PIC em planadores. Além disso, se o requerente pretender ministrar instrução de voo em TMG, terá de ter completado pelo menos 30 horas de tempo de voo como PIC em TMG e superado uma avaliação adicional de competências num TMG, em conformidade com a parte FCL.935, na presença de um FI qualificado, em conformidade com a parte FCL.905.FI, alínea i);»
- 34) A parte FCL.930.FI, alínea b), ponto 3, é alterada do seguinte modo:
- a) A subalínea v) passa a ter a seguinte redação:
 - «v) no caso de um FI(B), pelo menos 3 horas de instrução de voo, incluindo 3 descolagens.»
 - b) O ponto 3, segundo parágrafo, passa a ter a seguinte redação:
 - «4. Ao requererem um certificado FI noutra categoria de aeronave, serão creditadas aos pilotos que sejam ou tenham sido titulares de um certificado FI(A), (H) ou (As) 55 horas correspondentes ao requisito da alínea b), ponto 2, subalínea i), ou 18 horas correspondentes ao requisito da alínea b), ponto 2, subalínea ii).»
- 35) Na parte FCL.905.TRI, após a frase introdutória, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) A revalidação e a renovação da EIR ou da IR, desde que o TRI seja titular de uma IR válida;»

- 36) A parte FCL.905.CRI é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea a), ponto 1, passa a ter a seguinte redação:
 - «1. A emissão, revalidação ou renovação de qualificações de classe ou de tipo para aviões monopiloto, à exceção dos aviões monopiloto complexos e de alta *performance*, quando o requerente procurar obter privilégios para realizar operações monopiloto;»
 - b) É inserida a nova alínea c) seguinte:
 - «c) Os requerentes de um CRI para aviões multimotor que sejam titulares de um certificado CRI para aviões monomotor devem ter cumprido os pré-requisitos para um CRI previstos na parte FCL.915.CRI, alínea a), e os requisitos das partes FCL.930.CRI, alínea a), ponto 3, e FCL.935.»
- 37) A parte FCL.905.IRI, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) Os privilégios de um IRI habilitam-no a ministrar instrução para a emissão, revalidação e renovação de uma EIR ou de uma IR na categoria de aeronave adequada.»
- 38) A parte FCL.915.IRI, alínea a), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
- «2. No caso dos requerentes de um certificado IRI(A) para aviões multimotor, cumprir os requisitos estabelecidos nas partes FCL.915.CRI, alínea a), FCL.930.CRI e FCL.935;»;
- 39) A parte FCL.905.SFI, alínea d), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
- «2. Formação MCC, quando o SFI possuir privilégios para ministrar instrução para helicópteros multipiloto.»
- 40) A parte FCL.915.MCCI, alínea b), ponto 1, passa a ter a seguinte redação:
- «1. No caso de aviões, aeróstatos e aeronaves de descolagem vertical, 1 500 horas de experiência de voo como piloto em operações multipiloto;»
- 41) A parte FCL.940.MI passa a ter a seguinte redação:
- «FCL.940.MI Validade do certificado MI**
- O certificado MI é válido enquanto o certificado FI, TRI ou CRI for válido.»
- 42) A parte FCL.1015 é alterada do seguinte modo:
- a) Na alínea b), são aditados os pontos 4 e 5 seguintes:
 - «4. Uma sessão de informação sobre a necessidade de rever e aplicar os elementos mencionados no ponto 3 na condução de provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência de um requerente cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador; e
 - 5. Instrução sobre a forma de obter acesso, quando necessário, a estes procedimentos e requisitos nacionais de outras autoridades competentes;»
 - b) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:
 - «c) Os titulares de um certificado de examinador não podem conduzir provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência de um requerente cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador, exceto se tiverem examinado as informações disponíveis mais recentes sobre os procedimentos nacionais pertinentes da autoridade competente do requerente.»
- 43) A parte FCL.1030, alínea b), ponto 3, é alterada do seguinte modo:
- a) É inserida uma nova subalínea iv):
 - «iv) uma declaração de que o examinador reviu e aplicou os procedimentos e requisitos nacionais da autoridade competente do requerente, se a autoridade competente responsável pela licença do requerente não for a mesma que emitiu o certificado de examinador,»
 - b) É inserida uma nova subalínea v):
 - «v) uma cópia do certificado de examinador que inclua o âmbito dos seus privilégios como examinador no caso das provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência de um requerente cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador;»

44) A parte FCL.1005.FE é alterada do seguinte modo:

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

«5. Verificações de proficiência para a revalidação e renovação de EIR, desde que o FE tenha realizado pelo menos 1 500 horas de voo como piloto em aviões e cumpra os requisitos constantes da parte FCL.1010.IRE, alínea a), ponto 2;»

b) A alínea d), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:

«3. Provas de perícia para a extensão dos privilégios da SPL ou da LAPL(S) a TMG, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 300 horas de tempo de voo como piloto em planadores ou motoplanadores, das quais 50 horas de instrução de voo em TMG;

4. Provas de perícia e verificações de proficiência para a qualificação de voo em condições de nebulosidade, desde que o examinador tenha realizado pelo menos 200 horas de tempo de voo como piloto em planadores ou motoplanadores, das quais pelo menos 5 horas ou 25 voos de instrução de voo para a qualificação de voo em condições de nebulosidade ou, pelo menos, 10 horas de instrução de voo para a EIR ou a IR(A);»

45) A parte FCL.1005.TRE, alínea a), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de qualificações de tipo, de EIR e de IR;»

46) A parte FCL.1010.TRE, alínea b), ponto 5, subalínea ii), passa a ter a seguinte redação:

«ii) ser titular de uma CPL(H) ou ATPL(H).»

47) Na parte FCL.1005.CRE, alínea b), é aditado o ponto 3 seguinte:

«3. A revalidação e a renovação de EIR, desde que o CRE tenha realizado pelo menos 1 500 horas de voo como piloto em aviões e cumpra os requisitos constantes da parte FCL.1010.IRE, alínea a), ponto 2.»

48) A parte FCL.1005.IRE passa a ter a seguinte redação:

«FCL.1005.IRE IRE – Privilégios

Os privilégios do titular de um certificado IRE habilitam-no a realizar provas de perícia para a emissão de EIR ou IR e verificações de proficiência para a revalidação e a renovação de EIR ou IR.»

49) O anexo I (Parte FCL), apêndice 1, é alterado do seguinte modo:

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

«3.2. O requerente deve passar os exames de conhecimentos teóricos definidos na presente parte nas seguintes matérias, na categoria de aeronave adequada:

021— Conhecimentos gerais sobre a aeronave: estrutura e sistemas, eletrónica, grupo motopropulsor, equipamento de emergência;

022— Conhecimentos gerais sobre a aeronave: instrumentação;

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

070— Procedimentos operacionais; e

080— Princípios de voo.»

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

«4.1. A um requerente de uma IR ou de uma EIR que tenha passado os exames teóricos pertinentes para uma CPL na mesma categoria de aeronave serão atribuídos créditos correspondentes aos requisitos de conhecimentos teóricos sobre as seguintes matérias:

— *performance* humana,

— meteorologia.»

50) O anexo I (Parte FCL), apêndice 3, é alterado do seguinte modo:

a) Na secção E, na rubrica GERAL, o ponto 12, alínea d), passa a ter a seguinte redação:

«d) Seis horas de tempo de voo devem ser completadas num avião multimotor, se for utilizado um avião multimotor na prova de perícia;»

b) Na secção K, na rubrica GERAL, o ponto 3, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) Ter completado 155 horas de tempo de voo, incluindo 50 horas como PIC em helicópteros, das quais 10 horas devem ter sido em voo de navegação. As horas como PIC de outras categorias de aeronave podem ser contabilizadas nas 155 horas de tempo de voo, conforme previsto no ponto 11 da secção K;»

51) No anexo I (Parte FCL), apêndice 5, na rubrica GERAL, o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. A homologação de um curso de instrução MPL só será atribuída a uma ATO que faça parte de um operador de transporte aéreo comercial certificado em conformidade com a Parte ORO ou que tenha um acordo específico com um operador do género. A licença será limitada a esse operador específico até à conclusão do curso de conversão da companhia aérea.»

52) O apêndice 6 da Parte FCL passa a ter a seguinte redação:

a) A secção A é alterada do seguinte modo:

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

«2. Um requerente de um curso modular IR(A) deve ser titular de uma PPL(A) ou de uma CPL(A). Um requerente do Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos que não seja titular de uma CPL(A) deve ser titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos.

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

ii) O ponto 10.2 passa a ter a seguinte redação:

«10.2. O total da formação exigida nos números 7 ou 8 ao titular de uma IR(H) pode ser reduzido para 10 horas.»

b) É inserida uma nova secção Aa:

«Aa IR(A) – Curso de formação de voo modular baseado na competência

GERAL

1. O objetivo do curso de formação de voo modular baseado na competência consiste em treinar os titulares de PPL ou CPL para obtenção da qualificação de voo por instrumentos, tendo em conta a instrução e experiência prévias. Destina-se a fornecer o nível de proficiência necessário para operar aviões em condições de IFR e IMC. O curso consiste numa combinação de instrução de voo por instrumentos fornecida por um IRI(A) ou por um FI(A) com privilégios para ministrar formação para a IR e de instrução de voo numa ATO.
2. Qualquer requerente de IR(A) modular baseada na competência deve ser titular de uma PPL(A) ou de uma CPL(A).
3. O curso de instrução teórica terá de ser realizado num período de 18 meses. A instrução de voo por instrumentos e a prova de perícia devem ser realizadas no prazo de validade da aprovação nos exames de conhecimentos teóricos.
4. O curso consistirá em:
 - a) instrução teórica ao nível exigido para a IR(A);
 - b) instrução de voo por instrumentos.

CONHECIMENTOS TEÓRICOS

5. Um curso modular IR(A) baseado nas competências aprovado consistirá em pelo menos 80 horas de instrução teórica. O curso teórico poderá incluir uma componente de formação assistida por computador e componentes de aprendizagem em linha. De acordo com a parte ORA.ATO.305, exige-se uma formação mínima em sala.

TREINO DE VOO

6. De acordo com o curso modular, a obtenção de uma IR(A) baseia-se nas competências. Contudo, o requerente deve cumprir os requisitos mínimos abaixo indicados. As competências exigidas poderão obrigar à obtenção de formação adicional.
- a) Um curso modular para a qualificação IR(A) monomotor baseado em competências deve incluir pelo menos 40 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais um máximo de 10 horas pode ser de tempo de voo por instrumentos em terra num FNPT I ou um máximo de 25 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de 5 horas de tempo de voo por instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I.
- i) Nos casos em que o requerente tenha:
- A) concluído uma instrução de voo por instrumentos ministrada por um IRI(A) ou por um FI(A) com privilégios para ministrar formação para IR; ou
- B) tempo de voo prévio em IFR como PIC em aviões, com uma qualificação que lhe atribua privilégios para voar em IFR e IMC,
- essas horas poderão ser creditadas nas 40 horas acima referidas, até um máximo de 30 horas.
- ii) Sempre que o requerente possua tempo de instrução de voo por instrumentos que não o especificado na alínea a), subalínea i), essas horas poderão ser creditadas nas 40 horas acima referidas, até um máximo de 15 horas.
- iii) Em qualquer dos casos, o treino de voo deve incluir pelo menos 10 horas de instrução de voo por instrumentos em avião numa ATO.
- iv) O tempo total de instrução de voo por instrumentos em duplo comando não deve ser inferior a 25 horas.
- b) Um curso modular para a qualificação IR(A) multimotor baseado em competências deve incluir pelo menos 45 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais um máximo de 10 horas pode ser de tempo de voo por instrumentos em terra num FNPT I ou um máximo de 30 horas num FFS ou FNPT II. Um máximo de 5 horas de tempo de voo por instrumentos em terra num FNPT II ou FFS pode ser realizado num FNPT I.
- i) Nos casos em que o requerente tenha:
- A) concluído uma instrução de voo por instrumentos ministrada por um IRI(A) ou por um FI(A) com privilégios para ministrar formação para IR; ou
- B) tempo de voo prévio em IFR como PIC em aviões, com uma qualificação que lhe atribua privilégios para voar em IFR e IMC,
- essas horas poderão ser creditadas nas 45 horas acima referidas, até um máximo de 35 horas.
- ii) Sempre que o requerente possua tempo de instrução de voo por instrumentos que não o especificado na alínea b), subalínea i), essas horas poderão ser creditadas nas 45 horas acima referidas, até um máximo de 15 horas.
- iii) Em qualquer dos casos, o treino de voo deve incluir pelo menos 10 horas de instrução de voo por instrumentos em avião multimotor numa ATO.
- iv) O tempo total de instrução de voo por instrumentos em duplo comando não deve ser inferior a 25 horas, das quais pelo menos 15 horas devem ter sido completadas num avião multimotor.
- c) Para determinar a quantidade de horas a creditar e estabelecer as necessidades de formação, os requerentes devem submeter-se a uma prova de voo de entrada na ATO.
- d) A conclusão da instrução de voo por instrumentos ministrada por um IRI(A) ou FI(A), em conformidade com a alínea a), subalínea i), ou com a alínea b), subalínea i), deve ser documentada num registo de formação específico, assinado pelo instrutor.

7. A instrução de voo para a IR(A) modular baseada nas competências deve incluir:
- a) procedimentos e manobras para o voo básico por instrumentos abrangendo pelo menos:
 - i) voo por instrumentos básico sem referências visuais externas;
 - ii) voo horizontal;
 - iii) subida;
 - iv) descida;
 - v) voltas em voo nivelado, a subir, a descer;
 - vi) circuito de instrumentos;
 - vii) volta apertada;
 - viii) radionavegação;
 - ix) recuperação após atitudes não usuais;
 - x) painel limitado; e
 - xi) reconhecimento e recuperação de perdas de velocidade incipientes e totais;
 - b) procedimentos pré-voo para voos em condições IFR, incluindo a utilização do manual de voo e dos documentos adequados de serviços de tráfego aéreo na preparação de um plano de voo em IFR;
 - c) procedimentos e manobras para operação em IFR em condições normais, excecionais e de emergência, que incluam pelo menos:
 - i) transição de voo visual para voo por instrumentos na descolagem;
 - ii) partidas e chegadas normais por instrumentos;
 - iii) procedimentos IFR em rota;
 - iv) procedimentos de espera;
 - v) aproximações por instrumentos nos mínimos especificados;
 - vi) procedimentos de aproximação falhada; e
 - vii) aterragens com aproximações por instrumentos, incluindo aproximação em circuito;
 - d) manobras em voo e características particulares de voo;
 - e) se necessário, a operação de um avião multimotor nos exercícios supracitados, incluindo:
 - i) a operação do avião apenas por referência a instrumentos com simulação de motor inoperante;
 - ii) paragem e rearranque do motor (o último exercício será realizado a uma altitude segura, exceto quando realizado num FFS ou FNPT II).
8. Aos requerentes de uma IR(A) modular baseada nas competências, titulares de uma PPL ou CPL nos termos da Parte FCL e de uma IR(A) válida, emitidas por um país terceiro ao abrigo dos requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago, podem ser atribuídos todos os créditos correspondentes ao curso de formação referido no ponto 4. Por forma a obterem a IR(A), os requerentes devem:
- a) obter aprovação na prova de perícia para a IR(A), em conformidade com o apêndice 7;
 - b) demonstrar, perante o examinador da prova de perícia, que adquiriram um nível de conhecimentos teóricos adequado em matéria de direito aéreo, meteorologia e planeamento e *performance* de voo (IR); e
 - c) possuir uma experiência mínima de, pelo menos, 50 horas de tempo de voo em IFR como PIC em aviões.

PROVA DE VOO DE ENTRADA

9. O conteúdo e a duração da prova de voo de entrada serão determinados pela ATO com base na experiência prévia do requerente em matéria de voo por instrumentos.

MULTIMOTOR

10. Os titulares de uma IR(A) monomotor que também possuam uma qualificação de classe ou de tipo multimotor e que pretendam obter uma IR(A) multimotor pela primeira vez devem concluir um curso numa ATO que inclua, pelo menos, 5 horas de instrução de voo por instrumentos em aviões multimotor, das quais três horas poderão ser realizadas num FFS ou FNPT II, devendo ainda obter aprovação numa prova de perícia.»
- c) A secção B é alterada do seguinte modo:
- i) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. Um requerente de um curso modular IR(H) deve ser titular de uma PPL(H), ou de uma CPL(H) ou ATPL(H). Antes de dar início à fase de instrução em aeronave do curso IR(H), o requerente deve ser titular da qualificação de tipo do helicóptero utilizado na prova de perícia IR(H) ou ter realizado uma formação de qualificação de tipo aprovada nesse tipo. O requerente deve ser titular de um certificado de conclusão satisfatória da MCC caso a prova de perícia seja realizada em condições multipiloto.»
- ii) O ponto 9.2 passa a ter a seguinte redação:
- «9.2. O número de horas de instrução exigido ao titular de uma IR(A) pode ser reduzido para 10 horas.»
- iii) É inserido o ponto 9.3 seguinte:
- «9.3. O titular de uma PPL(H) com qualificação de voo noturno para helicópteros ou de uma CPL(H) poderá ter o tempo total de instrução de voo por instrumentos necessário, com uma redução de 5 horas.»
- 53) O anexo I (Parte FCL), apêndice 9, é alterado do seguinte modo:
- a) Na secção B, o ponto 5, alínea f), subalínea i), passa a ter a seguinte redação:
- «i) a qualificação do FFS ou FNPT II, como estabelecido nos requisitos pertinentes da Parte ARA e da Parte ORA;»
- b) A secção C é alterada do seguinte modo:
- i) A frase introdutória do ponto 4 passa a ter a seguinte redação:
- «4. Os limites aplicáveis são os seguintes, corrigidos para ter em conta condições de turbulência e as qualidades de manobra e *performance* do helicóptero utilizado.»
- ii) O ponto 10, subalínea i), passa a ter a seguinte redação:
- «i) A qualificação do FSTD, como estabelecido nos requisitos pertinentes da Parte ARA e da Parte ORA;»
- iii) Na secção D, o ponto 8, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) A qualificação dos dispositivos de treino de simulação de voo, como estabelecido nos requisitos pertinentes da Parte ARA e da Parte ORA;»
- iv) Na secção E, ponto 8, a frase introdutória e a alínea a) passam a ter a seguinte redação:
- «8. Serão utilizados dispositivos de Treino de Simulação de Voo serão utilizados para a formação prática e as provas caso façam parte de um curso de qualificação de tipo. Para a homologação do curso aplicam-se os seguintes critérios:
- a) A qualificação dos dispositivos de treino de simulação de voo, como estabelecido nos requisitos pertinentes da Parte ARA e da Parte ORA;»
-

ANEXO II

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

1) A secção A. «Aviões», ponto 1, é alterada do seguinte modo:

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

«b) Demonstrar conhecer as partes pertinentes dos requisitos operacionais e da Parte FCL;»

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

«d) Cumprir os requisitos a seguir especificados:

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença "Parte FCL" de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 como PIC em aviões multipiloto	Nenhum	ATPL(A)	Não aplicável	a)
ATPL(A)	> 1 500 em aviões multipiloto	Nenhum	como em 4c)	como em 5c)	b)
ATPL(A)	> 500 em aviões multipiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento e <i>performance</i> de voo como exigido por FCL.515	ATPL(A), com qualificação de tipo limitada a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções de PIC como exigido pelo apêndice 9 da Parte FCL	c)
CPL/IR(A) e ter superado um exame teórico ATPL da ICAO no Estado-Membro que emitiu a licença		i) demonstrar conhecimentos de planeamento e <i>performance</i> de voo como exigido por FCL.310 e FCL.615, alínea b) ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.A, alínea c)	CPL/IR(A) com créditos teóricos ATPL	Não aplicável	d)
CPL/IR(A)	> 500 em aviões multipiloto, ou em operações multipiloto em aviões monopiloto CS-23 da categoria <i>commuter</i> ou equivalente em conformidade com os requisitos da Parte CAT e da Parte ORO para o transporte aéreo comercial	i) passar um exame de conhecimentos ATPL(A) no Estado-Membro que emitiu a licença (*) ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.A, alínea c)	CPL/IR(A) com créditos teóricos ATPL	Não aplicável	e)
CPL/IR(A)	< 500 como PIC em aviões monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e <i>performance</i> de voo para o nível CPL/IR	como em 4f)	Obter uma qualificação de tipo multipiloto em conformidade com a Parte FCL	g)

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença "Parte FCL" de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)	> 500 como PIC em aviões monopiloto	Qualificação de voo noturno, se aplicável	CPL(A), com qualificação de tipo/classe limitada a aviões monopiloto		h)
CPL(A)	< 500 como PIC em aviões monopiloto	i) qualificação de voo noturno, se aplicável; ii) demonstrar conhecimentos de <i>performance</i> e planeamento de voo como exigido por FCL.310	como em 4h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 segundo as IFR		PPL/IR(A) (a IR limitada à PPL)	Demonstrar conhecimentos de <i>performance</i> e planeamento de voo como exigido por FCL.615, alínea b)	j)
PPL(A)	≥70 em aviões	Demonstrar a utilização de ajudas de radionavegação	PPL(A)		k)

(*) Os titulares de uma CPL que já sejam titulares de uma qualificação de tipo para um avião multipiloto não necessitam de passar um exame teórico para ATPL(A) se continuarem a operar o mesmo tipo de avião, mas não lhes serão atribuídos créditos de conhecimentos teóricos ATPL(A) para uma licença Parte FCL. Caso pretendam outra qualificação de tipo para um avião multipiloto diferente, têm de cumprir o disposto na coluna 3, linhas e) e i), da tabela acima.»

2) A secção B. «Helicópteros», ponto 1, é alterada do seguinte modo:

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

«b) Demonstrar conhecer as partes pertinentes dos requisitos operacionais e da Parte FCL;»

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

«d) Cumprir os requisitos a seguir especificados:

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença "Parte FCL" de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) e IR(H) válida	> 1 000 como PIC em helicópteros multipiloto	Nenhum	ATPL(H) e IR	Não aplicável	a)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	> 1 000 como PIC em helicópteros multipiloto	Nenhum	ATPL(H)		b)

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença "Parte FCL" de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) e IR(H) válida	> 1 000 em helicópteros multipiloto	Nenhum	ATPL(H) e IR com qualificação de tipo limitada a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções como PIC conforme estipulado pelo apêndice 9 da Parte FCL	c)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	> 1 000 em helicópteros multipiloto	Nenhum	Qualificação de tipo ATPL(H) limitada a co-piloto	Demonstrar capacidade para desempenhar funções como PIC conforme estipulado pelo apêndice 9 da Parte FCL	d)
ATPL(H) e IR(H) válida	> 500 em helicópteros multipiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e <i>performance</i> de voo como exigido por FCL.515 e por FCL.615, alínea b)	como em 4c)	como em 5c)	e)
ATPL(H) sem privilégios IR(H)	> 500 em helicópteros multipiloto	como em 3e)	como em 4d)	como em 5d)	f)
CPL/IR(H) e ter passado um exame teórico ATPL(H) da ICAO no Estado-Membro que emitiu a licença		<ul style="list-style-type: none"> i) demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e <i>performance</i> de voo como exigido por FCL.310 e FCL.615, alínea b) ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.H, alínea b) 	CPL/IR(H) com créditos teóricos ATPL(H), desde que o exame teórico ATPL(H) da ICAO seja avaliado como estando ao nível ATPL da Parte FCL	Não aplicável	g)
CPL/IR(H)	> 500 horas em helicópteros multipiloto	<ul style="list-style-type: none"> i) passar um exame de conhecimentos teóricos ATPL(H) da Parte FCL no Estado-Membro que emitiu a licença (*) ii) cumprir os restantes requisitos de FCL.720.H, alínea b) 	CPL/IR(H) com créditos teóricos ATPL(H) da Parte FCL	Não aplicável	h)

Licença nacional de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Eventuais requisitos adicionais	Licença "Parte FCL" de substituição e condições (se for caso disso)	Eliminação de condições	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Nenhum	CPL/IR(H) com qualificação de tipo limitada a helicópteros monopiloto	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido pela Parte FCL	i)
CPL/IR(H)	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e <i>performance</i> de voo como exigido por FCL.310 e por FCL.615, alínea b)	como em 4i)		j)
CPL(H)	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Qualificação de voo noturno	CPL(H), com qualificação de tipo limitada a helicópteros monopiloto		k)
CPL(H)	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Qualificação de voo noturno – demonstrar conhecimentos de <i>performance</i> e planeamento de voo como exigido por FCL.310	como em 4k)		l)
CPL(H) sem qualificação de voo noturno	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto		como em 4k e limitada a operações diurnas VFR	Obter uma qualificação de tipo multipiloto como exigido pela Parte FCL e uma qualificação de voo noturno	m)
CPL(H) sem qualificação de voo noturno	< 500 como PIC em helicópteros monopiloto	Demonstrar conhecimentos de planeamento de voo e <i>performance</i> de voo como exigido por FCL.310	como em 4k e limitada a operações diurnas VFR		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 segundo as IFR		PPL/IR(H) (a IR limitada à PPL)	Demonstrar conhecimentos de <i>performance</i> e planeamento de voo como exigido por FCL.615, alínea b)	o)
PPL(H)	≥ 75 em helicópteros	Demonstrar a utilização de ajudas de radionavegação	PPL(H)		p)

(*) Os titulares de uma CPL que já sejam titulares de uma qualificação de tipo para helicóptero multipiloto não necessitam de passar um exame teórico ATPL(H) se continuarem a operar o mesmo tipo de helicóptero, mas não lhes serão atribuídos créditos teóricos ATPL(H) para uma licença Parte FCL. Caso pretendam outra qualificação de tipo para um helicóptero multipiloto diferente, terão de cumprir o disposto na coluna 3, linhas h) e i), da tabela acima.»

ANEXO III

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

1) A secção A. «Validação das licenças» é alterada do seguinte modo:

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

«1. Uma licença de piloto emitida em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago por um país terceiro pode ser validada pela autoridade competente de um Estado-Membro.

Os pilotos devem apresentar o pedido à autoridade competente do Estado-Membro de residência ou de estabelecimento. Caso não residam no território de um Estado-Membro, os pilotos devem apresentar o pedido à autoridade competente do Estado-Membro no qual o operador para o qual realizam voos ou pretendem realizar voos tem o seu estabelecimento principal ou no qual a aeronave em que realizam voos ou pretendem realizar voos está matriculada.»

b) O ponto 3 é alterado do seguinte modo:

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

«b) Demonstrar que adquiriu conhecimentos das partes pertinentes dos requisitos operacionais e da Parte FCL;

c) Demonstrar que adquiriu proficiência linguística em conformidade com a parte FCL.055;»

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

«e) No caso de aviões, cumprir os requisitos de experiência estabelecidos na tabela seguinte:

Licença de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Privilégios	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 horas como PIC em aviões multipiloto	Transporte aéreo comercial em aviões multipiloto como PIC	a)
ATPL(A) ou CPL(A)/IR (*)	> 1 500 horas como PIC ou co-piloto em aviões multipiloto de acordo com os requisitos operacionais	Transporte aéreo comercial em aviões multipiloto como co-piloto	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como PIC em transporte aéreo comercial após obter uma IR	Transporte aéreo comercial em aviões monopiloto como PIC	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como PIC ou como co-piloto em aviões monopiloto de acordo com os requisitos operacionais	Transporte aéreo comercial em aviões monopiloto como co-piloto em conformidade com os requisitos operacionais	d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 horas em aviões, com exceção de TMG, incluindo 200 horas na função para a qual pretende aceitação, e 50 horas nessa função nos últimos 12 meses	Exercício de privilégios em aviões em operações que não de transporte aéreo comercial	e)
CPL(A)	> 1 500 horas como PIC no transporte aéreo comercial, incluindo 500 horas em operações em hidroaviões	Transporte aéreo comercial em aviões monopiloto como PIC	f)

(*) Os titulares de uma CPL(A)/IR para aviões multipiloto devem ter demonstrado conhecimentos do nível ATPL(A) da ICAO antes da aceitação.»

- c) O ponto 4 é alterado do seguinte modo:
- i) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:
 - «c) Demonstrar que adquiriu proficiência linguística em conformidade com a parte FCL.055;»
 - ii) A alínea e) passa a ter a seguinte redação:
 - «e) Possuir uma experiência mínima de pelo menos 100 horas de tempo de voo por instrumentos como PIC na categoria de aeronave pertinente.»
- d) O ponto 6, alínea b), passa a ter a seguinte redação:
- «b) Trabalhe, direta ou indiretamente, para um fabricante de aviões.»
- 2) A secção B. «CONVERSÃO DE LICENÇAS», ponto 1, passa a ter a seguinte redação:
- «1. Uma licença PPL/BPL/SPL, CPL ou ATPL emitida por um país terceiro em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago pode ser convertida numa PPL/BPL/SPL da Parte FCL com uma qualificação de classe ou de tipo monopiloto pela autoridade competente de um Estado-Membro.»
-

ANEXO IV

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

1) Na secção II da subparte FCL, a parte ARA.FCL.205, alínea b), passa a ter a seguinte redação:

«b) A autoridade competente mantém uma lista dos examinadores por ela certificados. A lista deve indicar os privilégios dos examinadores e ser publicada e atualizada pela autoridade competente.»

2) Na secção II da subparte FCL, a parte ARA.FCL.210 passa a ter a seguinte redação:

«ARA.FCL.210 Informações para os examinadores

a) A autoridade competente deve informar a Agência sobre os procedimentos administrativos nacionais e os requisitos em matéria de proteção de dados pessoais, responsabilidade, seguros contra acidentes e taxas aplicáveis no seu território, os quais devem ser utilizados pelos examinadores na realização de provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência dos requerentes cuja autoridade competente não seja a mesma que emitiu o certificado de examinador.

b) Para facilitar a divulgação e o acesso às informações recebidas das autoridades competentes nos termos da alínea a), a Agência deve publicar tais informações de acordo com um modelo por si estabelecido.

c) A autoridade competente pode fornecer aos examinadores que certificou e aos examinadores certificados por outras autoridades competentes que exercem os seus privilégios no seu território os critérios de segurança a observar durante as provas de perícia e as verificações de proficiência realizadas numa aeronave.»

3) A SUBPARTE MED é alterada do seguinte modo:

a) Na secção I, a parte ARA.MED.130 passa a ter a seguinte redação:

«ARA.MED.130 Modelo de certificado médico

O certificado médico deve ser conforme com as seguintes especificações:

a) Conteúdo

1. Estado em que a licença de piloto foi emitida ou requerida (I),
2. Classe do certificado médico (II),
3. Número do certificado, 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 caracteres latinos (III),
4. Nome do titular (IV),
5. Nacionalidade do titular (VI),
6. Data de nascimento do titular: (dd/mm/aaaa) (XIV),
7. Assinatura do titular (VII),
8. Limitação(ões) (XIII),
9. Prazo de validade do certificado médico (IX) para:
 - i) Classe 1 – Operações comerciais monopiloto de transporte de passageiros,
 - ii) Classe 1 – Outras operações comerciais,
 - iii) Classe 2,
 - iv) LAPL,
- 10) Data do exame médico,
- 11) Data do último eletrocardiograma,
- 12) Data do último audiograma,
- 13) Data de emissão e assinatura do AME ou do avaliador médico que emitiu o certificado. Este campo pode ser usado para acrescentar os GMP, caso tenham competência para emitir certificados médicos ao abrigo da legislação do Estado-Membro de emissão da licença.
- 14) Selo ou carimbo (XI)

- b) Material: exceto no caso das LAPL emitidas por um GMP, o papel ou outro material utilizado deve impedir ou revelar imediatamente 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 devem ser redigidos na(s) língua(s) nacional(is) e em inglês, bem como noutras línguas que a autoridade responsável pelo licenciamento considere pertinentes.
 - d) As datas mencionadas no certificado médico devem obedecer ao formato dd/mm/aaaa.»
- b) Na secção II, a parte ARA.MED.200 Examinadores médicos aeronáuticos (AME), alínea b), passa a ter a seguinte redação:
- «b) 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 da presente parte.»
- 4) No apêndice II «Modelo AESA de certificado de tripulante de cabina», a parte «Instruções» é alterada do seguinte modo:
- a) As alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:
 - «a) O certificado de tripulante de cabina deve incluir todos as rubricas especificadas no formulário 142 da AESA, de acordo com as rubricas 1 a 12 infra.
 - b) A dimensão deve ser 105 mm × 74 mm (um oitavo do formato A4) ou 85 mm × 54 mm e o material utilizado deve impedir ou revelar imediatamente eventuais alterações ou rasuras.»
 - b) A rubrica 8 passa a ter a seguinte redação:

«Rubrica 8: identificação da autoridade competente do Estado-Membro de emissão do certificado, incluindo a designação completa da autoridade competente, morada postal e selo ou carimbo oficial ou, quando aplicável, logótipo;»
 - c) A frase introdutória da rubrica 9 passa a ter a seguinte redação:

«se a autoridade competente coincidir com o organismo emissor, designação «autoridade competente», acompanhada de selo, carimbo oficial ou logótipo;»
- 5) O apêndice V CERTIFICAÇÃO DE CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA (AEMC) passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice V do ANEXO VI DA PARTE ORA

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 tendo em conta as condições adiante 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 exigida 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 Assinatura:

(1) No caso dos Estados não membros da UE, eliminar a designação «União Europeia»
Formulário 146 da AESA, edição 1.»

6) O conteúdo do apêndice VI é suprimido e passa a ter a seguinte redação:

«PÁGINA EM BRANCO»
