

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/2036 DA COMISSÃO**de 9 de dezembro de 2020****que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 no que respeita aos requisitos aplicáveis à competência e aos métodos de formação da tripulação de voo e ao adiamento das datas de aplicação de certas medidas no contexto da pandemia de COVID-19**

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, (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 31.º;

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽²⁾ estabelece os requisitos a que os operadores de aeronaves devem obedecer no que respeita à formação operacional periódica e ao controlo dos seus pilotos.
- (2) O Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação, adotado pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por «Agência») nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139, identificou que é fundamental para o pessoal da aviação revestir-se das competências adequadas e adaptar os métodos de formação a fim de assegurar que o pessoal é capaz de lidar com as novas tecnologias emergentes e a complexidade crescente do sistema aeronáutico.
- (3) Em 2013, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) publicou o «Manual da formação baseada em evidências» (Doc. 9995 AN/497), que inclui um quadro de competências («competências de base») necessário para operar de forma segura, eficaz e eficiente num ambiente de transportes aéreos comerciais, assim como as descrições correspondentes e indicadores comportamentais relacionados para avaliar essas competências. As competências de formação baseada em evidências («EBT») abrangem o que já era conhecido na formação de pilotos como conhecimentos, competências e atitudes técnicos e não técnicos («KSA»).
- (4) O objetivo da EBT é melhorar a segurança e as competências das tripulações de voo para uma operação segura da aeronave em todos os regimes de voo e que sejam capazes de identificar e gerir situações inesperadas. O conceito de EBT é concebido para maximizar a aprendizagem e limitar os controlos oficiais.
- (5) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 deve ser alterado em conformidade com o Doc. 9995 da OACI, «Manual da formação baseada em evidências», a fim de introduzir requisitos em matéria de formação, controlos e avaliação do programa EBT, e para permitir que as autoridades aproveem a base de referência da EBT, que substitui anteriores controlos, a saber, o controlo de proficiência do operador (OPC) e a verificação da proficiência da licença (LPC). Tal permitirá uma abordagem única da formação periódica no operador.
- (6) A pandemia de COVID-19 prejudicou gravemente a capacidade dos Estados-Membros e do setor da aviação de se prepararem para a aplicação de uma série de regulamentos de execução que foram recentemente adotados no domínio da segurança da aviação.

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ 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).

- (7) O Regulamento (UE) n.º 965/2012 exige que seja instalado e utilizado a partir de 1 de janeiro de 2021 o equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR, com uma capacidade de registo de 25 horas). Para evitar encargos financeiros desproporcionados para os operadores de aeronaves e os fabricantes aeronáuticos com entregas aos operadores previstas para antes de 1 de janeiro de 2021, mas subsequentemente perturbadas pela pandemia de COVID-19, a aplicação dessa exigência deve ser adiada.
- (8) A Agência verificou que o adiamento da aplicação da exigência referida no considerando 7 por um período de tempo limitado é possível sem ter um efeito negativo sobre a segurança da aviação.
- (9) A Agência elaborou um projeto de regras de execução que apresentou com o Parecer n.º 08/2019 ⁽³⁾ 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.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído nos termos do artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações ao Regulamento (UE) n.º 965/2012

Os anexos I, II e III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Data de entrada em vigor e aplicação

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

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

Feito em Bruxelas, em 9 de dezembro de 2020.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

ANEXO

Os anexos I, II e III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão são alterados do seguinte modo:

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

São aditadas as seguintes definições:

- «23-A “Competência”, uma dimensão do desempenho humano utilizada para prever de forma fiável o desempenho em funções bem sucedido e que é manifestada e observada através de comportamentos que mobilizam os conhecimentos, as competências e as atitudes relevantes para a realização de atividades ou funções em condições especificadas;
- 23-B “Formação baseada nas competências”, programas de avaliação e formação caracterizados por uma orientação para o desempenho, pela ênfase nas normas de desempenho e na sua medição e pelo desenvolvimento da formação de acordo com as normas de desempenho especificadas;
- 23-C “Quadro de competências”, um conjunto completo de competências identificadas que são desenvolvidas, treinadas e avaliadas no programa do operador de formação baseada em evidências com a utilização de cenários relevantes para as operações e que é suficientemente abrangente para preparar o piloto para ameaças e erros tanto previstos como imprevistos;
- 42-D “Módulo EBT”, uma combinação de sessões num dispositivo de treino de simulação de voo qualificado como parte do período trienal de avaliação e formação periódicas;
- 47-A “Inscrição”, a ação administrativa executada pelo operador sempre que um piloto participa no programa EBT do operador;
- 47-B “Piloto inscrito”, o piloto que participa no programa de formação periódica de EBT;
- 47-C “Equivalência de abordagens”, todas as abordagens que colocam dificuldades adicionais a uma tripulação competente, independentemente de serem ou não utilizadas nos módulos EBT;
- 47-D “Equivalência de avarias”, todas as avarias que causam dificuldades consideráveis a uma tripulação competente, independentemente de serem ou não utilizadas nos módulos EBT;
- 47-E “Fase de avaliação”, uma das fases de um módulo EBT que consiste num cenário de voo orientado para a linha representativo do ambiente do operador durante o qual há uma ou mais ocorrências para avaliar elementos-chave do quadro de competências definido;
- 47-F “Formação baseada em evidências (EBT)”, a avaliação e a formação baseadas em dados operacionais e que se caracterizam pelo desenvolvimento e avaliação das capacidades globais de um piloto numa gama de competências (quadro de competências), em vez de pela medição do desempenho em eventos ou manobras individuais;
- 69-B “Instrução no lugar”, uma técnica utilizada na fase de formação de manobras ou na fase de formação baseada em cenários, em que os instrutores podem:
 - a) dar instruções simples a um piloto; ou
 - b) executar exercícios predeterminados agindo, no lugar de piloto, como piloto de voo (PF) ou de monitorização (PM) para:
 - 1) demonstração de técnicas; e/ou
 - 2) levar o outro piloto a intervir ou interagir;
- 69-C “Concordância do instrutor”, a coerência ou estabilidade das pontuações entre diferentes instrutores de EBT que revela a pontuação (ou pontuações) da homogeneidade ou consenso existentes nas classificações atribuídas pelos instrutores (avaliadores);
- 72-A “Cenário de voo orientado para a linha”, a avaliação e a formação que implicam uma simulação realista e em tempo real de cenários representativos das operações de linha;
- 76-B “Fase de treino de manobras”, uma fase de um módulo EBT durante a qual, de acordo com a geração de aeronaves, as tripulações têm tempo para praticar e melhorar o desempenho em exercícios baseados em competências globalmente psicomotoras através da realização de uma trajetória de voo prescrita ou executando um evento prescrito para um resultado prescrito;

- 76-C “Programa EBT misto”, um programa de formação periódica e controlos do operador, tal como previsto na secção ORO.FC.230, parte do qual é dedicada à aplicação de EBT, mas que não substitui as verificações de proficiência do apêndice 9 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
- 98-A “Proficiente”, que demonstrou as competências, o conhecimento e as atitudes necessários para executar as tarefas definidas com a qualidade prescrita;
- 105-B “Fase de formação baseada em cenários”, uma fase de um módulo EBT centrada no desenvolvimento de competências, sendo o piloto treinado para atenuar os riscos mais críticos identificados para a geração de aeronaves. Deve incluir a gestão de ameaças e erros específicos para o operador, num ambiente orientado para a linha em tempo real;»

(2) O anexo II (parte ARO) é alterado do seguinte modo:

É aditada a secção ARO.OPS.226, com a seguinte redação:

«ARO.OPS.226 Aprovação e supervisão de programas de formação baseada em evidências

- a) Sempre que uma autoridade competente conceder uma aprovação para programas EBT, os inspetores devem receber qualificações e formação nos princípios EBT, sua aplicação, processos de aprovação e supervisão contínua.
- b) A autoridade competente deve avaliar e supervisionar o programa EBT, juntamente com os processos que apoiam a execução do programa EBT e a sua eficácia.
- c) Ao receber um pedido de aprovação de um programa EBT, a autoridade competente deve:
- 1) Assegurar a resolução das constatações de nível 1 nas áreas que apoiarão a aplicação do programa EBT;
 - 2) Avaliar a capacidade do operador para apoiar a aplicação do programa EBT. No mínimo, devem ser considerados os seguintes elementos:
 - i) maturidade e capacidade do sistema de gestão do operador nas áreas que apoiarão a aplicação do programa EBT — em especial, a formação da tripulação de voo;
 - ii) adequação do programa EBT do operador — o programa EBT deve corresponder à dimensão do operador e à natureza e complexidade das suas atividades, tendo em conta os perigos e riscos associados inerentes a essas atividades;
 - iii) adequação do sistema de manutenção de registos do operador, nomeadamente os registos de formação das tripulações de voo, dos controlos e das qualificações, a saber, as secções ORO.GEN.220 e ORO.MLR.115, alíneas c) e d);
 - iv) adequação do sistema de graduação do operador para avaliar as competências do piloto;
 - v) competência e experiência dos instrutores e outro pessoal envolvido no programa EBT na utilização dos processos e procedimentos que apoiam a execução do programa EBT; e ainda
 - vi) plano de execução EBT do operador e uma avaliação dos riscos para a segurança em apoio do programa EBT a fim de demonstrar como se pode alcançar um nível de segurança equivalente ao do atual programa de formação.
- d) A autoridade competente deve conceder uma aprovação do programa EBT uma vez que a avaliação conclua que está assegurada a conformidade com pelo menos as secções ORO.FC.146, ORO.FC.231 e ORO.FC.232.
- e) Sem prejuízo do disposto na secção ARO.GEN.120, alíneas d) e e), a autoridade competente notifica a Agência quando inicia a avaliação de meios de conformidade alternativos relativos à EBT.»

(3) O anexo III (parte ORO) é alterado do seguinte modo:

- a) A secção ORO.FC.145 passa a ter a seguinte redação:

«ORO.FC.145 Formação, controlos e avaliação

- a) Toda a formação, controlos e avaliação requeridos nesta secção devem ser realizados em conformidade com os programas e planos de formação estabelecidos pelo operador no manual de operações;
 - b) Ao estabelecer os programas e planos de formação, o operador deve incluir os elementos pertinentes definidos na parte obrigatória dos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012.
 - c) No caso das operações CAT, os programas de formação e de controlo, incluindo os módulos dos cursos e o uso de dispositivos individuais de treino de simulação de voo (FSTD), devem ser aprovados pela autoridade competente.
 - d) Os FSTD devem ser réplicas o mais aproximadas possível das aeronaves utilizadas pelo operador. As diferenças entre os FSTD e as aeronaves devem ser descritas e tratadas numa sessão de informação ou ação de formação, conforme adequado.
 - e) O operador deve instituir um sistema para monitorização adequada das alterações aos FSTD e garantir que essas alterações não afetam a adequação dos programas de formação.»;
- b) É aditada a secção ORO.FC.146, com a seguinte redação:
- «ORO.FC.146 Pessoal encarregado da formação, controlos e avaliação
- a) Toda a formação, controlos e avaliação requeridos nesta secção devem ser realizados por pessoal devidamente qualificado.
 - b) No caso da formação e dos controlos de voo e em simulador de voo, o pessoal que ministra a formação e efetua os controlos deve ser qualificado nos termos do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
 - c) No que respeita ao programa EBT, o pessoal encarregado da avaliação e formação deve:
 - 1) ser titular de um certificado de instrutor ou examinador em conformidade com o anexo I (parte FCL);
 - 2) completar o programa de standardização do instrutor EBT do operador. Tal incluirá um programa de standardização inicial e um programa de standardização periódica.

A realização da standardização inicial do EBT do operador habilitará o instrutor para efetuar avaliações práticas no domínio da EBT.
 - d) Sem prejuízo do disposto na alínea b), a avaliação de competência de linha deve ser efetuada por um comandante devidamente qualificado nomeado pelo operador e standardizado nos conceitos EBT e na avaliação de competências (avaliador de linha).»;
- c) É aditada a secção ORO.FC.231, com a seguinte redação:
- «ORO.FC.231 Formação baseada em evidências
- a) PROGRAMA EBT
 - 1) O operador pode substituir os requisitos da secção ORO.FC.230 através do estabelecimento, da execução e da manutenção de um programa EBT adequado aprovado pela autoridade competente.

O operador deve demonstrar a sua capacidade para apoiar a execução do programa EBT (incluindo um plano de execução) e realizar uma avaliação dos riscos para a segurança que demonstre a forma como é alcançado um nível equivalente de segurança.
 - 2) O programa EBT deve:
 - i) corresponder à dimensão do operador e à natureza e complexidade das suas atividades, tendo em conta os perigos e riscos associados inerentes a essas atividades;
 - ii) assegurar a competência dos pilotos através de uma avaliação e do desenvolvimento das competências dos pilotos necessárias para uma operação segura, eficaz e eficiente das aeronaves;
 - iii) assegurar que cada piloto está exposto aos tópicos de avaliação e formação derivados de acordo com a secção ORO.FC.232;
 - iv) incluir pelo menos seis módulos EBT distribuídos por um programa de 3 anos; cada módulo EBT consistirá numa fase de avaliação e numa fase de formação. O período de validade de um módulo EBT é de 12 meses;

- A) A fase de avaliação compreende um cenário (ou cenários) de voo orientado para a linha para avaliar todas as competências e identificar as necessidades individuais de formação.
- B) A fase de formação compreende:
 - a) A fase de formação das manobras, compreendendo a formação para alcançar proficiência em determinadas manobras definidas;
 - b) A fase de formação com base em cenários, incluindo um cenário (ou cenários) de voo orientado para a linha para avaliar todas as competências e identificar as necessidades individuais de formação.

A fase de formação deve ser realizada em tempo útil após a fase de avaliação.

- 3) O operador deve assegurar que cada piloto inscrito no programa EBT completa:
 - i) Um mínimo de dois módulos EBT dentro do prazo de validade da qualificação de tipo, separados por um período não inferior a três meses. O módulo EBT é completado sempre que:
 - A) O teor do programa EBT está concluído para esse módulo EBT (exposição do piloto aos tópicos de avaliação e formação); e
 - B) Que tenha sido demonstrado um nível aceitável de desempenho em todas as competências observadas;
 - ii) Avaliações de linha de competência; e
 - iii) Formação em terra.
- 4) O operador deve estabelecer um programa de standardização e garantia de concordância do instrutor EBT a fim de assegurar que os instrutores envolvidos na EBT estão devidamente qualificados para desempenhar as suas funções.
 - i) Todos os instrutores devem estar sujeitos a este programa;
 - ii) O operador deve utilizar métodos e métricas adequados para avaliar a concordância;
 - iii) O operador deve demonstrar que os instrutores têm suficiente concordância.
- 5) O programa EBT pode incluir procedimentos de contingência para circunstâncias imprevistas que possam afetar a prossecução dos módulos EBT. O operador deve demonstrar a necessidade desses procedimentos. Os procedimentos devem assegurar que um piloto não prossiga as operações de linha se o desempenho observado foi inferior ao nível mínimo aceitável. Podem incluir:
 - i) Um período de separação diferente entre módulos EBT; e
 - ii) Uma ordem diferente das fases do módulo EBT.

b) QUADRO DE COMPETÊNCIAS

O operador deve utilizar um quadro de competências para todos os aspetos da avaliação e formação no âmbito do programa EBT. O quadro de competências deve:

- 1) Ser inclusivo, exato e utilizável;
- 2) Incluir comportamentos observáveis necessários às operações seguras, eficazes e eficientes;
- 3) Incluir um conjunto definido de competências, suas descrições e seus comportamentos observáveis associados.

c) DESEMPENHO DO SISTEMA DE FORMAÇÃO

- 1) O desempenho do sistema EBT deve ser medido e avaliado através de um processo de retorno da informação a fim de:
 - i) validar e afinar o programa EBT do operador;
 - ii) constatar que o programa EBT do operador desenvolve competências de piloto.
- 2) O processo de retorno da informação deve ser incluído no sistema de gestão do operador.
- 3) O operador deve desenvolver procedimentos que regulem a proteção dos dados EBT.

d) SISTEMA DE GRADUAÇÃO

- 1) O operador utiliza um sistema de graduação para avaliar as competências do piloto. O sistema de graduação deve assegurar:
 - i) Um nível de pormenor suficiente para permitir medições precisas e úteis do desempenho individual;
 - ii) Um critério de desempenho e uma escala para cada competência, com um ponto na escala que determine o nível mínimo aceitável a atingir para a realização de operações de linha. O operador deve desenvolver procedimentos para resolver o baixo desempenho do piloto;
 - iii) Integridade dos dados;
 - iv) Segurança dos dados.
- 2) O operador deve verificar periodicamente a exatidão do sistema de graduação face a um sistema referenciado por critérios.

e) DISPOSITIVOS DE FORMAÇÃO ADEQUADOS E VOLUME DE HORAS PARA COMPLETAR O PROGRAMA EBT DO OPERADOR

- 1) Cada módulo EBT deve ser conduzido num FSTD com um nível de qualificação adequado para assegurar a correta prossecução dos tópicos de avaliação e formação.
- 2) O operador deve fornecer um volume suficiente de horas no dispositivo de formação adequado para que o piloto possa completar o programa EBT do operador. Os critérios para determinar o volume do programa EBT são os seguintes:
 - i) O volume corresponde à dimensão e complexidade do programa EBT;
 - ii) O volume é suficiente para completar o programa EBT;
 - iii) O volume assegura um programa EBT eficaz, tendo em conta as recomendações formuladas pela OACI, a Agência e a autoridade competente;
 - iv) O volume corresponde à tecnologia dos dispositivos de formação utilizados.

f) EQUIVALÊNCIA DAS AVARIAS

- 1) Cada piloto deve receber avaliação e formação sobre gestão das avarias do sistema da aeronave.
- 2) As avarias do sistema da aeronave que causam dificuldades significativas a uma tripulação proficiente devem ser organizadas com base nas seguintes características:
 - i) imediatismo;
 - ii) complexidade;
 - iii) degradação do controlo da aeronave;
 - iv) perda de instrumentação;
 - v) gestão das consequências.
- 3) Cada piloto deve ser exposto a pelo menos uma avaria correspondente a cada uma das características com uma frequência determinada pelo quadro de tópicos de avaliação e formação.
- 4) A proficiência demonstrada na gestão de uma avaria é considerada equivalente à proficiência demonstrada na gestão de outras avarias com as mesmas características.

g) EQUIVALÊNCIA DE APROXIMAÇÕES RELEVANTES PARA AS OPERAÇÕES

- 1) O operador deve assegurar que cada piloto recebe regularmente formação sobre os tipos de aproximação e os métodos de aproximação relevantes para as operações.
- 2) Esta formação deve incluir aproximações que pressuponham uma dificuldade adicional para uma tripulação competente.
- 3) Esta formação deve incluir aproximações que exijam aprovações específicas em conformidade com o anexo V (parte SPA) do presente regulamento.

h) AVALIAÇÃO DE LINHA DE COMPETÊNCIA

- 1) Cada piloto deve realizar periodicamente uma avaliação de linha da sua competência numa aeronave para demonstrar a realização segura, eficaz e eficiente de operações normais de linha descritas no manual de operações.

- 2) O período de validade de uma avaliação de linha de competência é de 12 meses.
 - 3) O operador aprovado para EBT pode, com a aprovação da autoridade competente, prorrogar a validade da avaliação de linha de competência até:
 - i) quer dois anos, mediante uma avaliação dos riscos;
 - ii) quer três anos, mediante um processo de retorno da informação para monitorização das operações de linha, que identifica as ameaças às operações, minimiza os riscos dessas ameaças e aplica medidas de gestão do erro humano nas operações.
 - 4) Para a conclusão com êxito da avaliação de linha de competência, o piloto deve demonstrar um nível aceitável de desempenho em todas as competências observadas.
- i) FORMAÇÃO EM TERRA
- 1) A cada 12 meses, todos os pilotos devem ser sujeitos a:
 - i) Formação em terra de carácter técnico;
 - ii) Avaliação e formação no local e utilização de todo o equipamento de segurança e de emergência a bordo da aeronave.
 - 2) O operador pode, com a aprovação da autoridade competente e mediante avaliação dos riscos, prorrogar o período de avaliação e formação no local e de utilização de todo o equipamento de segurança e de emergência a bordo da aeronave para 24 meses.»;
- d) É aditada a secção ORO.FC.232, com a seguinte redacção:
- «ORO.FC.232 Tópicos de avaliação e formação do programa EBT
- a) O operador deve assegurar que cada piloto seja exposto aos tópicos de avaliação e formação.
 - b) Os tópicos de avaliação e formação devem ser:
 - 1) derivados de dados de segurança e operacionais utilizados para identificar os domínios a melhorar e a dar prioridade na formação de piloto para nortear a construção de programas EBT adequados;
 - 2) distribuídos por um período de três anos com uma frequência definida;
 - 3) relevantes para o tipo ou variante de aeronave em que o piloto opera.»;
- e) A secção ORO.FC.235, alínea a), passa a ter a seguinte redacção:
- «ORO.FC.235 Qualificação de piloto para operar em qualquer dos postos de pilotagem
- a) Os comandantes cujas funções obrigam a realizar operações em qualquer dos postos de pilotagem e que desempenham as funções de copiloto, ou os comandantes que ministram formação ou efetuam controlos, devem completar uma formação adicional e submeter-se aos controlos especificados no manual de operações. O controlo pode ser realizado juntamente com o controlo de proficiência do operador prescrito na secção ORO.FC.230, alínea b), ou no programa EBT prescrito na secção ORO.FC.231.».
- (4) O anexo IV (parte CAT) é alterado do seguinte modo:
- A secção CAT.IDE.A.185, alínea c), ponto 1, passa a ter a seguinte redacção:
- «(1) As últimas 25 horas, no caso dos aviões com MCTOM superior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2022; ou».
- (5) O anexo VI (parte NCC) é alterado do seguinte modo:
- A secção NCC.IDE.A.160, alínea b), ponto 1, passa a ter a seguinte redacção:
- 1) As últimas 25 horas, no caso dos aviões com MCTOM superior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2022; ou».
- (6) O anexo VIII (parte SPO) é alterado do seguinte modo:
- A secção SPO.IDE.A.140, alínea b), ponto 1, passa a ter a seguinte redacção:
- 1) As últimas 25 horas, no caso dos aviões com MCTOM superior a 27 000 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2022; ou».
-