

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/359 DA COMISSÃO**de 4 de março de 2020****que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão ⁽²⁾ estabelece os requisitos aplicáveis aos pilotos envolvidos na operação de aeronaves tal como se especifica no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (2) À luz da natureza específica do licenciamento de tripulantes de voo de balões e planadores, devem ser estabelecidos requisitos de licenciamento específicos em regulamentos separados, nomeadamente no Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão ⁽³⁾ e no Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão ⁽⁴⁾.
- (3) Simultaneamente, os requisitos de licenciamento para as licenças de piloto de planador e de piloto de balão estabelecidos no anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 devem ser suprimidos, e alguns requisitos do anexo I (Parte FCL) que abordam questões transversais, tais como as disposições em matéria de atribuição de créditos entre as licenças de piloto de planador e de piloto de balão e licenças para outras categorias de aeronaves, devem ser revistos à luz dos novos requisitos de licenciamento para pilotos de balões e de planadores.
- (4) Os requisitos do anexo IV (Parte MED), do anexo VI (Parte ARA), do anexo VII (Parte ORA) e do anexo VIII (Parte DTO) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 devem continuar a aplicar-se às licenças de tripulação de voo de balões e de planadores.
- (5) A fim de continuar a melhorar a segurança da aviação, os pilotos que exercem atividades de desporto aéreo e recreativas devem ser incentivados a obter privilégios de voo em conformidade com as regras de voo por instrumentos («IFR»). Por conseguinte, as regras em vigor em matéria de privilégios IFR devem ser adaptadas mediante a introdução da qualificação de voo básico por instrumentos («BIR») no anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011. A BIR deve ser especificamente adaptada às necessidades dos pilotos que praticam desportos aeronáuticos e atividades aéreas recreativas no que toca ao teor da sua formação e ao âmbito dos seus privilégios.
- (6) Com a introdução da BIR, a qualificação de voo por instrumentos em rota («EIR») da secção FCL.825 do anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 torna-se redundante, devendo, por conseguinte, ser suprimida. Contudo, os atuais titulares de EIR devem ter o direito de continuar a exercer os seus privilégios e receber créditos decorrentes da sua EIR sempre que procurem obter uma BIR. Deve igualmente ser possível prosseguir uma formação em curso para obtenção de uma EIR que tenha tido início antes da aplicação do presente regulamento, concluindo-a como uma formação para obtenção de uma BIR.

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, de 13 de março de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com balões, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 71 de 14.3.2018, p. 10).

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, de 14 de dezembro de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com planadores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 326 de 20.12.2018, p. 64).

- (7) A atualização técnica do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deve ser efetuada com base nos ensinamentos retirados, nomeadamente, no domínio da navegação baseada no desempenho (PBN), da formação em prevenção da perda de controlo e recuperação do controlo (UPRT) e das qualificações de instrutor e examinador.
- (8) As medidas previstas no presente regulamento baseiam-se no Parecer 01/2019 ⁽⁵⁾ da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alínea b) e com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

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

«Artigo 1.º

Objeto

1. O presente regulamento estabelece regras detalhadas relativas ao seguinte:

- a) As diferentes qualificações para as licenças de piloto, as condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou revogação das licenças, os privilégios e as responsabilidades dos titulares das licenças, as condições para a conversão das atuais licenças nacionais de piloto e das licenças nacionais de técnico de voo em licenças de piloto;
- b) A certificação das pessoas responsáveis por ministrar treino de voo ou treino de voo simulado e por avaliar a perícia dos pilotos;
- c) Os diferentes certificados médicos para pilotos, as condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou revogação dos certificados médicos, os privilégios e as responsabilidades dos titulares dos certificados médicos, assim como as condições para a conversão dos certificados médicos nacionais em certificados médicos de reconhecimento mútuo;
- d) A certificação dos examinadores médicos aeronáuticos, assim como as condições em que os médicos generalistas podem exercer a função de examinadores médicos aeronáuticos;
- e) A avaliação médica aeronáutica periódica dos membros da tripulação de cabina, assim como as qualificações das pessoas responsáveis por essa avaliação;
- f) As condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou cancelamento de certificados de tripulante de cabina, bem como os privilégios e as responsabilidades dos titulares de certificados de tripulante de cabina;
- g) As condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou cancelamento de certificados das organizações de formação de pilotos e dos centros de medicina aeronáutica envolvidos na qualificação e na avaliação médica aeronáutica das tripulações da aviação civil;
- h) Os requisitos para a certificação dos dispositivos de treino de simulação de voo e das organizações que operam e utilizam esses dispositivos;
- i) Os requisitos para o sistema administrativo e de gestão, a cumprir pelos Estados-Membros, a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («EASA») e as organizações em relação às regras mencionadas nas alíneas a) a h).

2. Os artigos 11.º-B e 11.º-C do presente regulamento, assim como o anexo IV (Parte MED), o anexo VI (Parte ARA), o anexo VII (parte ORA) e o anexo VIII (parte DTO) do presente regulamento são aplicáveis às licenças de piloto de balão e de planador.

⁽⁵⁾ Easier access for GA pilots to IFR flying & Revision of the balloon and sailplane licensing requirements, (Parecer N.º 01/2019 (A) & (B), 19.2.2019), disponível em: <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

2) No artigo 2.º, o ponto 19 passa a ter a seguinte redação:

«19) “Instrutor de voo (FI)” – um instrutor com privilégios para ministrar formação a bordo de uma aeronave, de acordo com o anexo I, subparte J (parte FCL) do presente regulamento, subparte FI do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 (*), ou subparte FI do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 (**);

(*) Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, de 13 de março de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com balões, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 71 de 14.3.2018, p. 10).

(**) Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, de 14 de dezembro de 2018, que estabelece regras pormenorizadas para as operações aéreas com planadores, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 326 de 20.12.2018, p. 64).»;

3) No artigo 4.º, n.º 8, «8 de abril de 2021» é substituído por «8 de setembro de 2021».

4) É inserido o seguinte artigo 4.º-C:

«Artigo 4.º-C

Medidas transitórias para titulares de uma qualificação de voo por instrumentos em rota

1. Até 8 de setembro de 2022 inclusive, os titulares de uma qualificação de voo por instrumentos em rota (“EIR”), estabelecida na secção FCL.825 do anexo I (Parte FCL) devem:

- a) Ter o direito de continuar a exercer os privilégios da sua EIR;
- b) Receber a revalidação ou renovação da sua EIR, em conformidade com a secção FCL.825, alínea g) do Regulamento Delegado (UE) da Comissão (*);
- c) Ter o direito de receber crédito total pelos requisitos de formação da secção FCL.835, alínea c), ponto 2, subalíneas i) e ii), do anexo I (Parte FCL), ao requerer a emissão de uma qualificação de voo básico por instrumentos (BIR) em conformidade com a secção FCL.835 do anexo I (Parte FCL); e
- d) Receber crédito total da forma estabelecida para os titulares de EIR no anexo I (Parte FCL).

2. A partir de 8 de setembro de 2021, os cursos de formação de EIR referidos no n.º 1 que tenham tido início antes dessa data podem ser prosseguidos e são considerados cursos de formação de BIR. Com base numa avaliação do requerente, a organização de formação autorizada responsável pelo curso de formação para obtenção da BIR deve determinar a percentagem da formação EIR a creditar para emissão da BIR.

3. Aos requerentes da BIR que sejam titulares de uma EIR ou que tenham aprovado no exame de conhecimentos teóricos para obtenção de uma EIR em conformidade com a secção FCL.825, alínea d), antes de 8 de setembro de 2021, devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos de instrução e de exame de conhecimentos teóricos para obtenção da BIR.

(*) Regulamento Delegado (UE) da Comissão, de 4 de março de 2020, (ainda não publicado no Jornal Oficial).»;

5) O artigo 11.º-C passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º-C

Medidas transitórias

Os Estados-Membros devem:

- a) Até 8 de abril de 2021, o mais tardar, transferir para a AESA todos os registos relacionados com a supervisão das organizações que ministram formação com vista a licenças de piloto em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/395 e o Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 e relativamente às quais a AESA é a autoridade competente em conformidade com o artigo 78.º do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (*);

- b) Em coordenação com a AESA, concluir os processos de certificação iniciados antes de 8 de abril de 2020 e emitir o certificado no seguimento do qual a AESA assume todas as suas responsabilidades enquanto autoridade competente por essas organizações certificadas.

(*) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).»;

- 6) No artigo 12.º, é suprimido o n.º 2-A.
- 7) No artigo 12.º, n.º 4, a data «20 de junho de 2020» é substituída pela data «20 de junho de 2021».
- 8) O anexo I (Parte FCL) é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.
- 9) O anexo IV (Parte MED) é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.
- 10) O anexo VI (Parte ARA) é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento.
- 11) O anexo VII (Parte ORA) é alterado em conformidade com o anexo IV do presente regulamento.
- 12) O anexo VIII (Parte DTO) é alterado em conformidade com o anexo V do presente regulamento.

Artigo 2.º

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento é aplicável a partir de 8 de abril de 2020.
3. Em derrogação ao n.º 2, as seguintes disposições aplicam-se a partir de 8 de setembro de 2021:
- a) No anexo I, pontos 1, alínea e), 4, alínea b), 5 a 7, 32, 34, 36, alínea d), 40, alínea a), 41, 42, 44, 46 a 48, 52, alínea f), 53, alínea a), a 53, alínea c), 53, alínea e), 53, alínea f), 54, 55, 56, alínea a) a 56, alínea c) e 57;
- b) No anexo II, a alínea b);
- c) No anexo III, o ponto 10, alínea d), subalínea ii).
4. Em derrogação ao n.º 2, o artigo 1.º, ponto 7, e os pontos 49, 53, alínea d), 58, alínea b), 58, alínea d) e 58, alínea e), do anexo I, aplicam-se a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

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

Feito em Bruxelas, em 4 de março de 2020.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

O anexo I (Parte FCL) do Regulamento (CE) n.º 1178/2011 da Comissão passa a ter a seguinte redação:

1) A secção FCL.010 é alterada do seguinte modo:

a) A definição de «aeróstato» passa a ter a seguinte redação:

«Aeróstato», aeronave acionada por motor e menos pesada do que o ar, com a exceção dos aeróstatos de ar quente, que são considerados balões em conformidade com o artigo 2.º, n.º 7, do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão.»;

b) A definição de «tempo de voo» passa a ter a seguinte redação:

«Tempo de voo»,

Para aviões, motoplanadores e aeronaves de descolagem vertical, significa o tempo total desde o momento em que a aeronave se começa a movimentar com o propósito de descolar até ao momento em que se imobiliza definitivamente no fim do voo;

Para helicópteros, significa o tempo total desde que as pás do rotor começam a girar até ao momento em que o helicóptero se imobiliza no fim do voo e as pás do rotor param de girar;

Para os aeróstatos, significa o tempo total desde que um aeróstato é desengatado do mastro com o propósito de descolar até ao momento em que o aeróstato se imobiliza definitivamente no fim do voo e é engatado ao mastro.»;

c) A definição de «planador motorizado» passa a ter a seguinte redação:

«Planador motorizado», um planador equipado com um ou mais motores e que, com os motores desligados, possui as características de um planador.»;

d) A definição de «motoplanador» passa a ter a seguinte redação:

«Motoplanador (TMG)», salvo especificação em contrário na sequência do processo de certificação em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, uma classe específica de planadores motorizados de motor integrado e não retrátil e com uma hélice não retrátil. Deve ser capaz de descolar e ganhar altitude com o próprio motor em conformidade com o seu manual de voo.»;

e) São aditadas as seguintes definições:

i) «Voo IFR em rota», a fase de um voo IFR que tem início após a conclusão de um procedimento de partida IFR e que termina quando se inicia um procedimento de aproximação IFR.»; e

ii) «Voo com painel de instrumentos parcial», a interpretação da atitude por referência à interpretação por instrumentos de reserva após perda do sistema de referência principal de atitude e de rumo.»;

f) São suprimidas as seguintes definições:

«Classe de balão», e

«Grupo de balões»;

2) A secção FCL.015 é alterada do seguinte modo:

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

«a) Os pedidos de emissão, revalidação ou renovação de licenças de piloto e qualificações e certificados associados, assim como quaisquer alterações que lhes sejam feitas, serão apresentados à autoridade competente na forma e do modo estabelecidos por essa autoridade. O pedido deve ser acompanhado da prova de que os requerentes cumprem os requisitos para a emissão, revalidação ou renovação da licença ou certificado, bem como das qualificações ou averbamentos associados, como preceituado no presente anexo (Parte FCL) e no anexo IV (Parte MED).»;

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

«b) Salvo especificação em contrário no presente anexo, qualquer limitação ou extensão dos privilégios concedidos por uma licença, qualificação ou certificado deve ser averbada na licença ou no certificado pela autoridade competente.»;

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

«d) O titular de uma licença deve apresentar os pedidos nos termos da alínea a) à autoridade competente designada pelo Estado-Membro em que a sua licença foi emitida em conformidade com o presente anexo (Parte FCL), com o anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão ou com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável.»;

- d) São aditadas as seguintes alíneas e) e f):
- «e) O titular de uma licença emitida em conformidade com o presente anexo (Parte FCL) pode solicitar à autoridade competente designada por outro Estado-Membro uma alteração da autoridade competente relativa a todas as licenças de que é titular, tal como especificado na alínea d).
 - f) Para a emissão de uma licença, qualificação ou certificado, o titular deve apresentar o pedido o mais tardar seis meses após ter concluído com aproveitamento a prova de perícia ou a avaliação de competência.»;
- 3) Na secção FCL.020, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Antes do seu primeiro voo a solo, um aluno piloto deve ter pelo menos 16 anos de idade.»;
- 4) A secção FCL.025, alínea c), ponto 1, é alterada do seguinte modo:
- a) A subalínea i) passa a ter a seguinte redação:
 - «i) por um período de 24 meses, para a emissão de uma licença de piloto de aeronaves ligeiras ou de uma licença de piloto particular;»;
 - b) As subalíneas ii) e iii), passam a ter a seguinte redação:
 - «ii) por um período de 36 meses, para a emissão de uma licença de piloto comercial ou de uma qualificação de voo por instrumentos (IR);
 - iii) por um período ilimitado, para a emissão de uma qualificação de voo básico por instrumentos (BIR).
- Os períodos referidos nas subalíneas i) e ii) são contados a partir do dia em que o piloto conclui com sucesso o exame de conhecimentos teóricos, em conformidade com a alínea b), ponto 2.»;
- 5) Na secção FCL.030, é aditada a alínea c) com a seguinte redação:
- «c) Para a emissão de uma BIR, o requerente de uma prova de perícia deve primeiro completar todos os módulos de formação e ser recomendado para a prova de perícia por uma ATO. Os registos de formação devem ser disponibilizados ao examinador pela ATO.»;
- 6) Na secção FCL.035, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Atribuição de créditos de conhecimentos teóricos
 1. Aos requerentes que tenham sido aprovados 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 particular, licença de piloto comercial e, exceto no caso de helicópteros, IR e BIR na mesma categoria de aeronave.
 2. Aos requerentes que tenham sido aprovados no exame de conhecimentos teóricos para uma licença de piloto comercial devem ser atribuídos os créditos correspondentes aos requisitos dos conhecimentos teóricos para:
 - i) a licença de piloto de aeronaves ligeiras na mesma categoria de aeronave;
 - ii) a licença de piloto particular na mesma categoria de aeronave; e
 - iii) a matéria “comunicações” no caso da BIR. Este crédito incluirá a Parte IFR da matéria “comunicações” apenas se essa matéria tiver sido concluída em conformidade com a secção FCL.310, com aplicação a partir de 20 de dezembro de 2019.
 3. Aos titulares de uma IR ou aos requerentes que tenham sido aprovados nos exames de conhecimentos teóricos de IR para uma categoria de aeronave devem ser atribuídos créditos correspondentes aos requisitos em termos de instrução e de exame teóricos para:
 - i) uma IR noutra categoria de aeronave; e
 - ii) a BIR.
 4. Aos titulares de uma licença de piloto devem ser atribuídos créditos correspondentes aos requisitos em termos de instrução e exame teóricos para uma licença noutra categoria de aeronave em conformidade com o apêndice 1 da presente parte. Este crédito também se aplica aos requerentes de uma licença de piloto que já tenham obtido aprovação nos exames de conhecimentos teóricos para a emissão da dita licença noutra categoria de aeronave, desde que o exame de conhecimentos teóricos esteja dentro do período de validade especificado na secção FCL.025, alínea c).
 5. Em derrogação do disposto na alínea b), ponto 3, aos titulares de uma IR(A) que tenham concluído um curso modular IR(A) baseado nas competências 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 secção FCL.720.A, alínea b), ponto 2, subalínea i).»;

- 7) A secção FCL.055 é alterada do seguinte modo:
- a) Na alínea d), a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:
«d) Requisitos específicos para titulares de uma qualificação de voo por instrumentos (IR). Em derrogação dos pontos *supra*, os titulares de uma IR devem ter demonstrado a sua aptidão para utilizar a língua inglesa ao nível de proficiência adequado tal como definido no apêndice 2 do presente anexo.»;
 - 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 será feita através de um método de avaliação estabelecido pela autoridade competente.»;
- 8) A secção FCL.060 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea a) é suprimida;
 - b) Na alínea b), a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:
«b) Aviões, helicópteros, aeronaves de descolagem vertical e aeróstatos. Um piloto não pode operar uma aeronave no transporte aéreo comercial ou no transporte de passageiros.»;
- 9) A secção FCL.065 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:
«b) 65 anos. Os titulares de uma licença de piloto que tenham atingido os 65 anos não podem desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo comercial.»;
 - b) A alínea c) é suprimida;
- 10) A secção FCL.100 passa a ter a seguinte redação:
- «FCL.100 LAPL – Idade mínima**
- Os requerentes de uma LAPL para aviões ou helicópteros devem ter pelo menos 17 anos de idade.»;
- 11) A secção FCL.120 passa a ter a seguinte redação:
- «FCL.120 LAPL — Exames de conhecimentos teóricos**
- Os requerentes de uma LAPL devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através de exames sobre o seguinte:
- a) Matérias comuns:
 - direito aéreo,
 - performance humana,
 - meteorologia,
 - comunicações e
 - navegação.
 - b) Matérias específicas relativas às diferentes categorias de aeronaves:
 - princípios de voo,
 - procedimentos operacionais,
 - performance e planeamento do voo, e
 - conhecimentos gerais sobre a aeronave.»;
- 12) Na secção FCL.110.A, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Requisitos específicos para os requerentes que sejam titulares de uma SPL emitida em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, incluindo privilégios para pilotar motoplanadores (TMG). Os requerentes de uma LAPL(A) titulares de uma SPL com privilégios para pilotar TMG devem ter completado pelo menos 21 horas de voo em TMG após o averbamento dos privilégios relativos aos TMG e ter cumprido os requisitos da secção FCL.135.A, alínea a), relativos a aviões.»;

- 13) Na secção FCL.135.A, é aditada a alínea c) com a seguinte redacção:
- «c) Aos requerentes da extensão dos privilégios da LAPL(A) a TMG que também forem titulares de uma SPL em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, incluindo os privilégios para pilotar TMG, devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos previstos na alínea a).»;
- 14) As secções 4 e 5 da subparte B são suprimidas;
- 15) O título da subparte C passa a ter a seguinte redacção:
- «LICENÇA DE PILOTO PARTICULAR (PPL)»;**
- 16) A secção FCL.200 passa a ter a seguinte redacção:
- «FCL.200 Idade mínima**
- Os requerentes de uma PPL devem ter pelo menos 17 anos de idade.»;
- 17) Na secção FCL.210, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redacção:
- «a) Os requerentes de uma PPL devem concluir um curso de formação numa DTO ou numa ATO.
- b) O curso incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo adequados aos privilégios da PPL requerida.»;
- 18) A secção FCL.215 passa a ter a seguinte redacção:
- «FCL.215 Exame de conhecimentos teóricos**
- Os requerentes de uma PPL devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através de exames sobre o seguinte:
- a) Matérias comuns:
- direito aéreo,
 - performance humana,
 - meteorologia, e
 - comunicações; e
 - navegação.
- b) Matérias específicas relativas às diferentes categorias de aeronaves:
- princípios de voo,
 - procedimentos operacionais,
 - performance e planeamento do voo, e
 - conhecimentos gerais sobre a aeronave.»;
- 19) A secção FCL.235 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea a) passa a ter a seguinte redacção:
- «a) Os requerentes de uma PPL devem demonstrar através da realização de uma prova de perícia a sua aptidão para realizar, como PIC, numa categoria de aeronave adequada, os seus conhecimentos dos procedimentos e manobras pertinentes com a competência adequada aos privilégios concedidos.»;
- b) A alínea b) passa a ter a seguinte redacção:
- «b) Os requerentes da prova de perícia devem ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave a ser utilizada para a prova de perícia.»;
- 20) A secção FCL.210.A, alínea c), é alterada do seguinte modo:
- a) O próémio passa a ter a seguinte redacção:
- «c) Requisitos específicos para os requerentes que sejam titulares de uma SPL emitida em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, incluindo privilégios para pilotar motoplanadores (TMG). Os requerentes de uma PPL(A) titulares de uma SPL com privilégios para pilotar TMG devem ter concluído.»;

- b) O ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. Pelo menos 24 horas de voo em TMG após o averbamento dos privilégios TMG; e»;
- 21) Na secção FCL.210.As, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Aos requerentes titulares de uma BPL emitida em conformidade com o disposto no anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e qualificados para pilotar aeróstatos de ar quente serão atribuídos créditos de 10 % do tempo de voo total como PIC no mesmo tipo de aeróstatos até um máximo de 5 horas.»;
- 22) Na subparte C, são suprimidas as secções 5 e 6;
- 23) A secção FCL.600 passa a ter a seguinte redação:
- «FCL.600 IR — General**
- Salvaguardando as disposições de FCL.835, 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, se não estiver disponível uma IR adequada à categoria de aeronave, apenas aquando da realização de uma prova de perícia ou instrução em duplo comando.»;
- 24) Na secção FCL.620, é aditada a alínea c) com a seguinte redação:
- «c) Aos requerentes que tenham concluído uma prova de perícia para uma IR multimotor num avião monopiloto multimotor para o qual seja necessária uma qualificação de classe também será emitida uma qualificação IR monomotor para as qualificações de classe ou de tipo de aviões monomotor que possuam.»;
- 25) Na secção FCL.700, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Os titulares de uma licença de piloto só atuam como pilotos de uma aeronave se estiverem na posse de uma qualificação de classe ou de tipo válida e adequada, exceto se for aplicável alguma das seguintes situações:
1. Quando exercem os privilégios de uma LAPL;
 2. Quando se submetem a provas de perícia ou a verificações da proficiência para renovação de qualificações de classe ou de tipo;
 3. Se receberem instrução de voo;
 4. Se forem titulares de uma qualificação de voos de ensaio emitida em conformidade com a secção FCL.820.»;
- 26) Na secção FCL.725, é aditada a alínea f) com a seguinte redação:
- «f) Aos requerentes de uma qualificação de classe para TMG que também forem titulares de uma SPL em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, incluindo os privilégios para pilotar TMG, devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos previstos nas alíneas a), b) e c).»;
- 27) A secção FCL.740.A é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea a), ponto 4, passa a ter a seguinte redação:
- «4. A revalidação de uma BIR, 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.»;
- b) A alínea b), ponto 1, passa a ter a seguinte redação:
- «1. Qualificações de classe de avião monomotor de pistões e qualificações de classe TMG. Para revalidação de qualificações de classe de aviões monopiloto e monomotor de pistões ou de qualificações de classe TMG, os requerentes devem:»;
- c) É aditada a alínea b), ponto 5, com a seguinte redação:
- «5. A verificação da proficiência para a revalidação de uma qualificação de classe de avião monopiloto monomotor pode ser combinada com a verificação de proficiência para a revalidação de uma BIR em conformidade com a secção FCL.835, alínea g), ponto 8.»;
- 28) A secção FCL.800 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Os titulares de uma licença de piloto com privilégios para pilotar aviões ou TMG apenas efetuam voos acrobáticos se possuírem uma qualificação de voo acrobático em conformidade com a presente alínea.»;
- b) A alínea b), ponto 1, passa a ter a seguinte redação:
- «1. Após a emissão da licença, pelo menos 30 horas de voo como PIC em aviões ou TMG;»;

- c) A alínea b), ponto 2, subalínea ii), passa a ter a seguinte redação:
- «ii) pelo menos cinco horas de instrução acrobática em aviões ou TMG operados com a potência do motor.»;
- d) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Os privilégios da qualificação de voo acrobático devem ser limitados ao voo acrobático quer em aviões quer em TMG operados com a potência do motor, consoante a aeronave relativamente à qual foram respeitados os requisitos da alínea b), pontos 1 e 2, subalínea ii). Esta limitação é levantada a pedido sempre que um piloto tenha concluído com aproveitamento pelo menos três voos de treino em duplo comando em aviões ou TMG operados com a potência do motor, conforme aplicável, que abranjam todo o programa de treino acrobático.»;
- e) É aditada a seguinte alínea d):
- «d) Os requerentes de uma qualificação de voo acrobático que também sejam titulares de uma qualificação de classe TMG, assim como de privilégios acrobáticos avançados para planadores com privilégios especificados na secção SFCL.200, alínea d), do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão devem:
 1. Estar isentos de obter a sua qualificação acrobática limitada a aviões, tal como especificado na alínea c), caso tenham cumprido os requisitos estabelecidos na alínea b), pontos 1 e 2, subalínea ii), em aviões, ou
 2. Receber crédito total relativamente aos requisitos da alínea b) pela emissão de uma qualificação acrobática limitada a TMG operados com a potência do motor. Esta limitação é levantada a pedido sempre que um piloto tenha concluído a formação especificada na alínea c).»;
- 29) A secção FCL.805 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea b), ponto 2, subalínea iii), passa a ter a seguinte redação:
- «iii) exceto para titulares de uma SPL em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, cinco voos de familiarização num planador lançado por uma aeronave.»;
- b) É aditada a seguinte alínea g):
- «g) Aos requerentes de uma qualificação de reboque de planadores ou de reboque de publicidade aérea em TMG em conformidade com a presente alínea devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos previstos nas alíneas b) ou c), conforme aplicável, caso detenham uma qualificação de reboque de planadores ou de reboque de publicidade aérea em conformidade com a secção SFCL.205 do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável, ou caso tenham preenchido todos os requisitos para a emissão dessa qualificação.»;
- 30) A secção FCL.810 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea a) é alterada do seguinte modo:
- i) o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. Os requerentes devem ter concluído um curso de formação no decorrer de um período máximo de seis meses numa DTO ou numa ATO a fim de exercer os privilégios de uma LAPL ou de uma PPL para aviões, TMG ou aerostatos em condições VFR de noite. O curso consistirá em:»;
- ii) é aditado o seguinte ponto 4:
- «4. Aos requerentes de uma qualificação de voo noturno em avião ou TMG em conformidade com o presente ponto devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes aos requisitos previstos nos pontos 1 e 2, caso detenham uma qualificação de voo noturno em TMG em conformidade com a secção SFCL.210 do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, ou caso tenham preenchido todos os requisitos para a emissão dessa qualificação.»;
- b) A alínea c) é suprimida;
- 31) Na secção FCL.815, a frase introdutória da alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Privilégios. Os privilégios do titular de uma qualificação de voo de montanha habilitam-no a conduzir voos com aviões ou TMG para e de superfícies designadas como necessitando de tal qualificação pelas autoridades adequadas designadas pelos Estados-Membros.
- Os titulares de uma LAPL ou de uma PPL com privilégios para pilotar aviões ou TMG podem obter a qualificação inicial de voo de montanha quer em:»;
- 32) A secção FCL.825 é suprimida;
- 33) A secção FCL.830 é suprimida;

34) É aditada a seguinte secção FCL.835:

«FCL.835 Qualificação de voo básico por instrumentos (BIR)

a) Privilégios e condições

1. Os privilégios de um titular de uma BIR consistem em conduzir voos IFR em aviões monopiloto para os quais são detidas qualificações de classe, à exceção de aviões de alta performance e de variantes de aviões caso os dados de adequação operacional tenham determinado que é necessária uma IR.
2. Os privilégios BIR só podem ser exercidos em conformidade com a secção FCL.205.A.
3. Os privilégios BIR só podem ser exercidos durante a noite se o piloto for titular de uma qualificação de voo noturno em conformidade com a secção FCL.810.
4. Os privilégios de uma BIR multimotor devem igualmente ser válidos em aviões monomotor para os quais o piloto seja titular de uma qualificação de classe monomotor válida.
5. O exercício de privilégios BIR está sujeito às seguintes condições:
 - i) a altura de decisão (DH) ou altitude de descida mínima (MDH) utilizada nos mínimos de operação de aeródromo deve ser pelo menos 200 pés superior à que seria calculada em conformidade com a secção “NCO.OP.110 Mínimos de operação de aeródromo — aviões e helicópteros” e a secção “NCO.OP.111 Mínimos de operação de aeródromo — operações NPA, APV e CAT I” do anexo VII do Regulamento (UE) n.º 965/2012; e
 - ii) a visibilidade utilizada nos mínimos de operação de aeródromo não deve ser inferior a 1 500 m;
 - iii) o piloto-comandante não deve iniciar um voo em IFR nem efetuar uma transição VFR-para-IFR, exceto se:
 - A) no aeródromo de partida, a visibilidade for de pelo menos 1 500 m e o teto de nuvens for de pelo menos 600 pés, ou o mínimo de aproximação em circuito publicada aplicável à categoria de avião, consoante o que for maior; e
 - B) no aeródromo de destino, e em qualquer aeródromo alternativo necessário, as informações meteorológicas atuais disponíveis indicarem, para o período compreendido entre 1 hora antes até 1 hora depois da hora prevista de chegada, ou a partir da hora efetiva de partida até 1 hora após a hora prevista de chegada, consoante o período que for mais curto, uma visibilidade de pelo menos 1 500 m e um teto de nuvens de pelo menos 600 pés, ou o mínimo de aproximação em circuito publicada aplicável à categoria de avião, ou a DH/MDH incrementada em 200 pés em conformidade com a subalínea i), seja qual for maior.

b) Pré-requisitos. Os requerentes de uma BIR devem ser titulares de, pelo menos, uma PPL(A).

c) Curso de formação. Os requerentes de uma BIR devem ter realizado numa ATO:

1. A instrução de conhecimentos teóricos em conformidade com a secção FCL.615, alínea a); e
2. Instrução de voo que compreenda os seguintes módulos de instrução de voo por instrumentos:
 - i) módulo 1 — o módulo central de treino de voo de competências de voo exclusivamente por referência a instrumentos;
 - ii) módulo 2 — o módulo aplicado de treino de voo para os procedimentos de saída, espera e de aproximação 2D e 3D em IFR;
 - iii) módulo 3 — o módulo aplicado de treino de voo para os procedimentos IFR em rota; e
 - iv) módulo 4 — se o que se pretender for uma BIR multimotor, o módulo aplicado de treino de voo com um motor inoperativo deve incluir procedimentos de aproximação por instrumentos assimétrica e de borrego; e
3. Instrução de voo, com as seguintes características:
 - i) o módulo especificado na alínea c), ponto 2), subalínea i), deve ser concluído em primeiro lugar. Os módulos especificados nas subalíneas ii), iii) e, se aplicável, na subalínea iv), podem ser concluídos na ordem escolhida pelo requerente.
 - ii) os módulos especificados na alínea c), ponto 2), podem ser concluídos em aviões, FSTD ou numa combinação dos dois. De qualquer forma, o requerente deve receber formação no avião a utilizar para a prova de perícia.

- iii) os módulos especificados na alínea c), ponto 2), subalíneas i), ii) e iv), podem ser iniciados fora de uma ATO, mas devem ser concluídos numa ATO. O módulo especificado na alínea c), ponto 2), subalínea iii), pode ser concluído fora de uma ATO.
 - iv) antes de iniciar o módulo especificado na alínea c), ponto 2, subalínea iv), um piloto que não seja titular de uma qualificação de classe ou de tipo de avião multimotor deve ter recebido a formação multimotor especificada na Subparte H do presente anexo (Parte FCL).
- d) Conhecimentos teóricos. Antes de efetuar a prova de perícia e através de exames nas matérias referidas na secção FCL.615, alínea b), os requerentes devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos. O exame de conhecimentos teóricos consistirá num exame associado a cada módulo, tal como especificado na alínea c), ponto 2), subalíneas i), ii) e iii).
- e) Prova de perícia. Após a realização do curso de formação especificado na alínea c), os requerentes terão de passar uma prova de perícia num avião em conformidade com o disposto no apêndice 7 do presente anexo. No que se refere à BIR multimotor, a prova de perícia é realizada num avião multimotor. Para a BIR monomotor, a prova de perícia é realizada num avião monomotor. Um avião multimotor de impulso axial será considerado um avião monomotor para efeitos da presente alínea.
- f) Em derrogação da alínea d), os titulares de uma BIR monomotor que também possuam uma qualificação de classe multimotor e que pretendam obter uma BIR multimotor pela primeira vez, devem concluir um curso de formação numa ATO que inclua a instrução especificada na alínea c), ponto 2, subalínea iv), e devem concluir com aproveitamento a prova de perícia referida na alínea e).
- g) Validade, revalidação e renovação.
1. A BIR será válida por um ano.
 2. Os requerentes da revalidação de uma BIR devem:
 - i) nos três meses imediatamente anteriores à data de expiração da qualificação, passar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 da presente parte; ou
 - ii) dentro do período de validade, completar seis horas como PIC em IFR, incluindo três procedimentos de aproximação por instrumentos, e um voo de treino de, pelo menos, uma hora com um instrutor com privilégios para ministrar formação para BIR.
 3. A cada duas revalidações subsequentes, o titular de uma BIR terá de superar uma verificação de proficiência em conformidade com o ponto 2, subalínea i), num avião.
 4. Caso o piloto optar por cumprir os requisitos de revalidação especificados na alínea g), ponto 2, subalínea i), antes do previsto naquela alínea, o novo período de validade tem início a partir da data da verificação de proficiência.
 5. Os requerentes que reprovem na secção pertinente de uma verificação de proficiência BIR antes da data de expiração da BIR não poderão exercer os privilégios da BIR enquanto não passarem na verificação de proficiência.
 6. Caso uma BIR expire, de modo a renovar os seus privilégios, os requerentes devem:
 - i) sempre que necessário para atingir o nível de proficiência necessário, completar uma formação de refrescamento prestada por uma ATO ou, caso a BIR tenha expirado há três anos ou menos, por um instrutor que possua privilégios para prestar formação para efeitos da BIR; e
 - ii) superar uma verificação de proficiência num avião.
 7. No que se refere à BIR 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.
 8. A verificação de proficiência para revalidação ou renovação de uma BIR pode ser combinada com uma verificação de proficiência para revalidação ou renovação de uma qualificação de classe de aviões monopiloto relativamente à qual possam ser exercidos privilégios BIR em conformidade com a secção FCL.835, alínea a), ponto 1.
- h) Aos requerentes de uma BIR, titulares de uma PPL ou CPL emitida em conformidade com o anexo I (Parte FCL) e de uma IR(A) válida, emitida 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 na alínea c), ponto 2. Por forma a obterem a BIR, os requerentes devem:
1. Obter aprovação na prova de perícia referida na alínea e);

2. Demonstrar, oralmente, 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; e
 3. Possuir uma experiência de, pelo menos, 25 horas de voo em IFR como PIC em aviões.
- j) Ao titular de uma IR devem ser atribuídos todos os créditos correspondentes ao requisito previsto na alínea c), ponto 2.»;
- 35) A secção FCL.915, alínea c), passa a ter a seguinte redação:
- «c) Atribuição de créditos tendo em vista certificados de instrutor adicionais e para efeitos de revalidação:
1. Podem ser atribuídos créditos totais correspondentes a aptidões de ensino e aprendizagem a:
 - i) titulares de um certificado de instrutor que solicitem outros certificados de instrutor; e
 - ii) requerentes de um certificado de instrutor que já sejam titulares de um certificado de instrutor emitido em conformidade com o anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão ou com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.»;
- 36) A secção FCL.905.FI é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Uma PPL e uma LAPL na categoria de aeronave adequada;»;
- b) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Qualificações de classe e de tipo para aeronaves monopiloto, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance;»;
- c) A alínea g) passa a ter a seguinte redação:
- «g) Uma qualificação de reboque ou de voo acrobático, desde que seja titular de tais privilégios e que o FI tenha demonstrado a um FI certificado em conformidade com a alínea j) aptidão para dar instrução para essa qualificação;»;
- d) A alínea h) passa a ter a seguinte redação:
- «h) Uma BIR ou IR na categoria de aeronave adequada, desde que o FI preencha todas as condições seguintes:
1. Tenham completado como alunos piloto o curso de formação IRI e superado uma avaliação de competência para um certificado IRI;
 2. Cumpram o disposto nas secções FCL.915.CRI, alínea a), FCL.930.CRI e FCL.935, no caso dos aviões multimotor, e nas secções FCL.910.TRI, alínea c), ponto 1, e FCL.915.TRI, alínea d), ponto 2, no caso de helicópteros multimotor;
- Além das condições 1 e 2:
3. Se durante um curso de formação aprovado numa ATO, o FI prestar formação em FSTD ou supervisionar voos de treino de SPIC em IFR, o FI deve ter completado pelo menos 50 horas de voo em IFR após emissão da BIR ou da IR, das quais até 10 horas podem ser de instrumentos em terra num FFS, num FTD 2/3 ou num FNPT II;
 4. Se o FI prestar formação num avião, deve ter completado pelo menos 200 horas de voo em IFR, das quais até 50 horas podem ser de instrumentos em terra num FFS, num FTD 2/3 ou num FNPT II.»
- e) A alínea j), ponto 1, passa a ter a seguinte redação:
- «1. Completaram pelo menos 500 horas de instrução de voo na categoria de aeronave adequada;»;
- 37) A secção FCL.910.FI é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea a) é alterada do seguinte modo:
- i) o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. Para a emissão de uma PPL e de uma LAPL;»;

ii) o 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;»;

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

«3. Para FI(As), 15 horas ou 50 descolagens em instrução de voo que cubram a totalidade do programa de treino de voo para a emissão de uma PPL(As).»;

38) Na secção FCL.915.FI, são suprimidas as alíneas e) e f);

39) A secção FCL.930.FI, alínea b), é alterada do seguinte modo:

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

«2. Pelo menos, 100 horas de instrução de conhecimentos teóricos, incluindo testes de progresso;»;

b) No ponto 3:

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

«ii) no caso de um certificado FI(As), pelo menos 20 horas de instrução de voo, das quais 15 horas devem ser de instrução de voo em duplo comando.»;

ii) são suprimidas as subalíneas iii), iv) e v);

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

«4. Aos requerentes de um certificado FI noutra categoria de aeronave que sejam ou tenham sido titulares de um FI (A), (H) ou (As) serão creditadas 55 horas correspondentes ao requisito da alínea b), ponto 2.»;

40) A secção FCL.940.FI, alínea a), é alterada do seguinte modo:

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

«A) No caso de um FI(A) e de um FI(H), pelo menos 50 horas de instrução de voo na categoria de aeronave adequada como FI, TRI, CRI, IRI, MI ou examinadores. Caso se trate de revalidar os privilégios de instrução para a BIR e a IR, 10 dessas 50 horas devem ser de instrução de voo para uma BIR ou uma IR e devem ter sido realizadas nos últimos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado de FI;»;

b) São suprimidos o ponto 1, subalínea i), ponto C) e o ponto 1, subalínea i), ponto D);

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

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

41) Na secção FCL.905.TRI, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

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

42) Na secção FCL.905.IRI, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Os privilégios dos IRI habilitam-nos a ministrar instrução para a emissão, revalidação e renovação de uma BIR e de uma IR na categoria de aeronave adequada.»;

43) A secção FCL.915.IRI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.915.IRI

Os requerentes de um certificado IRI devem:

a) No caso de um IRI(A):

1. Prestar formação em FSTD durante um curso de formação aprovado numa ATO, ter completado pelo menos 200 horas de voo em IFR após a emissão da BIR ou da IR, das quais pelo menos 50 horas em aviões;

2. Prestar formação num avião, ter completado pelo menos 800 horas de voo em IFR, das quais pelo menos 400 horas em aviões;
 3. Para requerer um IRI(A) para aviões multimotor, cumprir os requisitos estabelecidos nas secções FCL.915.CRI, alínea a), FCL.930.CRI e FCL.935;
- b) Para um certificado IRI(H):
1. Prestar formação em FSTD durante um curso de formação aprovado numa ATO, ter completado pelo menos 125 horas de voo em IFR após a emissão da IR, das quais pelo menos 65 horas devem ser de tempo de voo por instrumentos em helicópteros;
 2. Prestar formação num helicóptero, ter completado pelo menos 500 horas de voo em IFR, das quais pelo menos 250 horas devem ser de tempo de voo por instrumentos em helicópteros; e
 3. Para requerer um certificado IR(H) para helicópteros multimotor, cumprir os requisitos previstos na secção FCL.905.FI, alínea h), ponto 2;
- c) Os requerentes a um certificado IRI(As) devem ter completado pelo menos 300 horas de voo em IFR, das quais pelo menos 100 horas por instrumentos em aeróstatos.»;
- 44) Na secção FCL.905.STI, a alínea a), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
- «2. A emissão, revalidação e renovação de uma BIR, IR, e de uma qualificação de classe ou de tipo para aeronaves monopiloto, com exceção de aviões complexos monopiloto e de alta performance.»;
- 45) Na secção FCL.1005.FE, são suprimidas as alíneas d) e e).
- 46) Na secção FCL.1005.TRE, a alínea a), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
- «2. Verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de qualificações de tipo e de IR;»;
- 47) Na secção FCL.1005.CRE, a alínea b), ponto 4, passa a ter a seguinte redação:
- «4. Revalidação e renovação de BIR, desde que o CRE tenha completado:
- i) 1 500 horas de voo como piloto em aviões; e
 - ii) 450 horas de voo em IFR; e»;
- 48) A secção FCL.1005.IRE passa a ter a seguinte redação:
- «FCL.1005.IRE IRE – Privilégios**
- Os privilégios dos titulares de um certificado de examinador de qualificação de voo por instrumentos (IRE) habilitam-no a realizar provas de perícia para a emissão e verificações de proficiência para a revalidação e a renovação de BIR ou IR.»;
- 49) Na secção FCL.1010.SFE, a alínea a), pontos 1 e 2, é alterada como se segue:
- «a) SFE(A)
- Os requerentes de um certificado SFE(A) devem cumprir cumulativamente as seguintes condições:
1. No caso de aviões multipiloto:
 - i) ser ou ter sido titulares de uma ATPL(A) e de uma qualificação de tipo;
 - ii) ser titulares de um certificado SFI(A) para o tipo de avião aplicável; e
 - iii) ter pelo menos 1 500 horas de voo como pilotos em aviões multipiloto;
 2. No caso de aviões monopiloto complexos e de alta performance:
 - i) ser ou ter sido titulares de uma CPL(A) ou de uma ATPL(A) e de uma qualificação de tipo;
 - ii) ser titulares de um certificado SFI(A) para o tipo ou a classe de avião aplicável; e
 - iii) ter pelo menos 500 horas de voo como pilotos em aviões monopiloto;»

50) A secção FCL.1005.FIE, alínea c), é alterada do seguinte modo:

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

51) Na secção FCL.1010.FIE, são suprimidas as alíneas d) e e);

52) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

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

«1. **LAPL e PPL**»;

- b) Os pontos 1.1 e 1.2 passam a ter a seguinte redação:

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

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

- c) É suprimido o ponto 1.2-A;

- d) O ponto 1.3 passa a ter a seguinte redação:

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

- e) O ponto 1.4 passa a ter a seguinte redação:

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

- f) O ponto 4.1 passa a ter a seguinte redação:

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

- performance humana,
- meteorologia.»;

53) O apêndice 3 é alterado do seguinte modo:

- a) No capítulo A, o parágrafo que se segue ao ponto 9, alínea f), ponto 3, subalínea ii), passa a ter a seguinte redação:

«Aos requerentes que sejam titulares de uma BIR ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos serão creditadas até 10 horas no tempo de instrução de instrumentos exigido. As horas efetuadas num BITD não serão creditadas.»;

- b) No capítulo C, o parágrafo que se segue ao ponto 8, alínea e), ponto 2, subalínea ii), passa a ter a seguinte redação:

«Aos requerentes que sejam titulares de uma BIR ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos serão creditadas até 10 horas no tempo de instrução de instrumentos exigido. As horas efetuadas num BITD não serão creditadas; e»;

- c) No capítulo D, o ponto 8, alínea e), passa a ter a seguinte redação:

«e) 10 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais até cinco horas podem ser de instrumentos em terra num FNPT I, FTD 2, FNPT II ou FFS. Aos requerentes que sejam titulares de uma BIR ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos serão creditadas até 10 horas no tempo de instrução de instrumentos exigido. As horas efetuadas num BITD não serão creditadas.»;

- d) No capítulo E, ponto 3, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Ter completado 150 horas de voo; incluindo 50 horas como PIC em aviões, das quais 10 horas devem ter sido em voo de navegação.
À exceção do requisito de 50 horas como PIC em aviões, as horas como PIC noutras categorias de aeronaves podem contar para as 150 horas de voo em avião em qualquer dos seguintes casos:
 1. 20 horas em helicópteros, caso os requerentes sejam titulares de uma PPL(H);
 2. 50 horas em helicópteros, caso os requerentes sejam titulares de uma CPL(H);
 3. 10 horas em TMG ou em planadores;
 4. 20 horas em aeróstatos, caso os requerentes sejam titulares de uma PPL(As);
 5. 50 horas em aeróstatos, caso os requerentes sejam titulares de uma CPL(As).»;
- e) No capítulo E, o ponto 9 passa a ter a seguinte redação:
- «9. Aos requerentes que sejam titulares de uma IR(A) válida serão creditados para efeitos de cumprimento do tempo de instrução de instrumentos em duplo comando. Aos requerentes titulares de uma IR(H) válida serão creditadas até cinco horas do tempo de instrução de instrumentos em duplo comando, caso em que pelo menos cinco horas de tempo instrução de instrumentos em duplo comando devem ser efetuadas num avião. Aos requerentes que sejam titulares de uma BIR ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos serão creditadas até 10 horas no tempo de instrução de instrumentos exigido.»;
- f) No capítulo E, o ponto 12, alínea c), passa a ter a seguinte redação:
- «c) 10 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais um máximo de cinco horas pode ser em tempo de instrumentos em terra num FNPT I, FNPT II ou FFS. Aos requerentes que sejam titulares de uma BIR ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos serão creditadas até 10 horas no tempo de instrução de instrumentos exigido. As horas efetuadas num BITD não serão creditadas.»;
- 54) No apêndice 6, o capítulo A é alterado do seguinte modo:
- a) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:
 - «2. Os requerentes de um curso modular IR(A) devem ser titulares de uma PPL(A) ou de uma CPL(A). Os requerentes do Módulo de Procedimentos de Voo por Instrumentos que não sejam titulares de uma CPL(A) devem ser titulares de uma BIR ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos.»;
 - B) O ponto 10.1 passa a ter a seguinte redação:
 - «10.1. Aos titulares de uma CPL(A), de uma BIR, ou de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos devem ser creditadas até 10 horas do total de formação exigido nos pontos 7 ou 8 anteriores.»;
- 55) No apêndice 6, o capítulo Aa é alterado do seguinte modo:
- a) Os pontos 9 e 10 são renumerados e passam a pontos 11 e 12;
 - b) São inseridos os pontos 9 e 10 seguintes:
 - «9. Aos requerentes de uma IR(A) modular baseada nas competências que sejam titulares de uma BIR em conformidade com a secção FCL.835 e que tenham recebido pelo menos 10 horas de instrução numa ATO de tempo de voo por instrumentos podem ser creditados a título do curso de formação referido no ponto 4, desde que todos os tópicos de qualificação de voo por instrumentos baseados nas competências tenham sido incluídos nessa formação de BIR e sejam avaliados pela ATO que forneça o curso modular de treino de voo baseado nas competências.
10. Os requerentes de uma IR(A) modular baseada nas competências que sejam titulares de uma BIR e possuam experiência de pelo menos 50 horas de voo em IFR como PIC em aviões devem:
- a) Numa ATO:
 - i) ser avaliados como possuindo um nível aceitável de conhecimentos teóricos de qualificação de voo por instrumentos baseada nas competências;
 - ii) receber treino de voo adequado para alargar os seus privilégios de IFR em conformidade com a secção FCL.605.IR, alínea a);

- b) Após conclusão do disposto na alínea a);
- i) obter aprovação na prova de perícia para a IR(A), em conformidade com o apêndice 7;
 - ii) demonstrar, oralmente, 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;»;
- 56) O apêndice 7 é alterado do seguinte modo:
- a) O título passa a ser «**Prova de perícia para obtenção de uma BIR e de uma IR**»;
 - b) O ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os requerentes devem ter recebido instrução de voo na mesma classe ou no mesmo tipo de aeronave que o da utilizada na prova, que deve estar devidamente equipada para a realização da formação e dos exames.»;
 - c) O ponto 9 passa a ter a seguinte redação:

«9. Os requerentes devem indicar ao examinador as verificações e tarefas realizadas, incluindo a identificação dos equipamentos/meios de radiocomunicações. As verificações devem ser realizadas em conformidade com a lista de verificações autorizada para a aeronave em que a prova é realizada. Durante a preparação pré-voo para a prova, será exigido aos requerentes que determinem as definições de potências e as velocidades. Os requerentes devem calcular os dados de desempenho para descolagem, aproximação e aterragem em conformidade com o manual de operações ou o manual de voo da aeronave utilizada.»;
 - d) No ponto 11, no final do quadro relativo aos «aviões», a nota de pé de página (++) passa a ter a seguinte redação:

«(++) Para estabelecer privilégios PBN, a aproximação (tanto no âmbito da secção 4 como da secção 5) deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.»;
 - e) No ponto 11, no final do quadro relativo aos «helicópteros», a nota de pé de página (+) passa a ter a seguinte redação:

«(+) Para estabelecer privilégios PBN, a aproximação (tanto no âmbito da secção 4 como da secção 5) deve ser RNP APCH. Se a RNP APCH não for praticável, a aproximação deve efetuar-se num FSTD com o equipamento adequado.»;
- 57) O título do apêndice 9 passa a ser «**Treino, prova de perícia e verificação de proficiência para MPL, ATPL, qualificações de tipo e de classe e verificações de proficiência para obtenção de BIR e IR**».
- 58) O apêndice 9 é alterado do seguinte modo:
- a) No ponto 5 da secção B, o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

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

Em derrogação do parágrafo anterior, nos casos em que uma verificação de proficiência para a revalidação de privilégios PBN não inclui um exercício RNP APCH, os privilégios PBN do piloto não devem incluir RNP APCH. A restrição é levantada se o piloto tiver concluído uma verificação de proficiência que inclua um exercício RNP APCH.»;
 - b) No ponto 6 da secção B, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) A letra “M” na coluna da prova de perícia ou da verificação de proficiência indica exercício obrigatório ou uma escolha no caso de aparecer mais do que um exercício.»;
 - c) No ponto 6 da secção B, a alínea j) passa a ter a seguinte redação:

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

Em derrogação do parágrafo anterior, nos casos em que uma verificação de proficiência para a revalidação de privilégios PBN não inclui um exercício RNP APCH, os privilégios PBN do piloto não devem incluir RNP APCH. A restrição é levantada se o piloto tiver concluído uma verificação de proficiência que inclua um exercício RNP APCH.»;

- d) No ponto 6 da secção B, no quadro que se segue à alínea j), a linha correspondente ao exercício 3.8.3.4 passa a ter a seguinte redação:

<p>«3.8.3.4* Manualmente, com simulação de um motor inoperativo durante a aproximação final, quer até tocar no solo quer durante todo o procedimento de aproximação falhada (conforme aplicável), com início:</p> <p>i) antes de passar os 1 000 pés acima do nível do aeródromo; e</p> <p>ii) depois de passar os 1 000 pés acima do nível do aeródromo.</p> <p>Em aviões não certificados na categoria de transporte (JAR/FAR 25) ou na categoria de aviões de transporte regional (commuter) (SFAR 23), a aproximação com falha de motor simulada e o subsequente «borrego» devem ser iniciados em conjugação com o procedimento de aproximação 2D em conformidade com o ponto 3.8.4. O «borrego» será iniciado ao atingir a altura/altitude livre de obstáculos publicada (OCH/A); mas não depois de atingir uma altura/altitude de descida mínima (MDH/A) de 500 pés acima da soleira da pista. Em aviões que tenham o mesmo desempenho que um avião da categoria de transporte no que diz respeito à massa à descolagem e à altitude de densidade, o instrutor pode simular a falha de motor em conformidade com o exercício 3.8.3.4.</p>	P →	→		M»	
---	-----	---	--	----	--

- e) No ponto 6 da secção B, no quadro que se segue à alínea j), a linha correspondente ao exercício 3.8.3.5 é suprimida.

- f) Na secção C, é inserido um ponto 8-A, com a seguinte redação:

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

Em derrogação do parágrafo anterior, nos casos em que uma verificação de proficiência para a revalidação de privilégios PBN não inclui um exercício RNP APCH, os privilégios PBN do piloto não devem incluir RNP APCH. A restrição é levantada se o piloto tiver concluído uma verificação de proficiência que inclua um exercício RNP APCH.».

ANEXO II

A secção MED.A.030 do anexo IV (Parte MED) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão passa a ter a seguinte redação:

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

«c) Quando exerce os privilégios de:

1. Uma licença de piloto de aeronaves ligeiras (LAPL), de uma licença de piloto de balão (BPL) emitida em conformidade com o anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, ou de uma licença de piloto de planador (SPL) emitida em conformidade com o anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico para LAPL válido;
2. Uma licença de piloto particular (PPL), o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico de classe 2 válido;
3. Uma BPL para efeitos de:
 - i) balonismo comercial de passageiros, o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico de classe 2 válido;
 - ii) uma operação comercial diferente do balonismo comercial de passageiros, com mais de 4 pessoas a bordo da aeronave, o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico de classe 2 válido;
4. Uma SPL, para efeitos de operações comerciais de planadores diferentes das referidas no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, o piloto deve possuir, pelo menos, um certificado médico de classe 2 válido;
5. Uma licença de piloto comercial (CPL), uma licença de piloto de tripulação múltipla (MPL) ou uma licença de piloto de linha aérea (ATPL), o piloto deve possuir um certificado médico de classe 1 válido.»;

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

«e) Se for admitida uma qualificação de voo por instrumentos ou uma qualificação de voo básico por instrumentos a uma PPL, o titular da licença deve efetuar exames audiométricos de som puro de acordo com a periodicidade e o nível exigidos para os titulares de certificados médicos de classe 1.».

—

ANEXO III

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

- 1) Na secção ARA.GEN.220, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
 - «b) A autoridade competente estabelece e mantém atualizada uma lista de todos os certificados de organizações, dos certificados de qualificação de FSTD e das licenças, certificados e atestados que emitiu, bem como das declarações DTO recebidas e dos programas de formação DTO cuja conformidade com o anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, ou anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão verificou ou aprovou.»;
- 2) A secção ARA.GEN.350 é alterada do seguinte modo:
 - a) O próémio da alínea d)-a passa a ter a seguinte redação:
 - «d)-a Sem prejuízo do disposto nas alíneas a) a d), no caso das DTO, se durante a supervisão ou por quaisquer outros meios a autoridade competente encontrar provas do incumprimento dos requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139, dos requisitos do anexo I (Parte FCL) e do anexo VIII (Parte DTO) do presente regulamento, ou dos requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão por parte de uma DTO, deve:»;
 - b) A alínea e) passa a ter a seguinte redação:
 - «e) Sem prejuízo de medidas repressivas adicionais, se a autoridade de um Estado-Membro, no cumprimento do disposto na secção ARA.GEN.300, alínea d), identificar casos de não conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139, com os requisitos do anexo I (Parte FCL), do anexo VII (Parte ORA) e do anexo VIII (Parte DTO) do presente regulamento, ou com os requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, a autoridade competente recetora deve, sem demora injustificada, requerer à autoridade competente do titular da licença a transferência, sem demora injustificada, da totalidade dos seguintes elementos:
 1. Verificação da licença;
 2. Cópias dos registos médicos do titular da licença conservadas por aquela autoridade competente em conformidade com as secções ARA.GEN.220 e ARA.MED.150. Os registos médicos devem ser transferidos em conformidade com a secção MED.A.015 do anexo IV (Parte MED) e devem incluir um resumo dos antecedentes médicos relevantes do requerente, verificado e assinado pelo avaliador médico.»;
- 3) Na secção ARA.GEN.360, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
 - «a) Ao receber o pedido do titular de uma licença de mudança de autoridade competente, tal como especificado na secção FCL.015, alínea e), do anexo I (Parte FCL), na secção BFCL.015, alínea f), do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, ou na secção SFCL.015, alínea f), do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, a autoridade competente recetora deve, sem demora injustificada, requerer à autoridade competente do titular da licença a transferência, sem demora injustificada, da totalidade dos seguintes elementos:
 1. Verificação da licença;
 2. Cópias dos registos médicos do titular da licença conservadas por aquela autoridade competente em conformidade com as secções ARA.GEN.220 e ARA.MED.150. Os registos médicos devem ser transferidos em conformidade com a secção MED.A.015 do anexo IV (Parte MED) e devem incluir um resumo dos antecedentes médicos relevantes do requerente, verificado e assinado pelo avaliador médico.»;
- 4) Na secção ARA.FCL.200, é aditada a alínea e) com a seguinte redação:
 - «e) Instrutores para os certificados FI(B) ou FI(S). A autoridade competente deve desenvolver procedimentos adequados para a realização dos voos de treino sob supervisão especificados:
 1. Nas secções BFCL.315, alínea a), ponto 5, subalínea ii) e BFCL.360, alínea a), ponto 2, do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão; e
 2. Nas secções SFCL.315, alínea a), ponto 7, subalínea ii) e SFCL.360, alínea a), ponto 2, do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.»;
- 5) Na secção ARA.FCL.250, alínea a), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:
 - «3. Incumprimento dos requisitos aplicáveis do anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, ou do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão por parte do titular da licença;»;

6) Na secção ARA.FCL.300, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) A autoridade competente adota todas as medidas e procedimentos necessários para que os requerentes possam realizar os exames de conhecimentos teóricos de acordo com os requisitos aplicáveis do anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, ou do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.»;

7) É aditada a secção ARA.ATO.110, a seguir à secção ARA.ATO.105, com a seguinte redação:

«ARA.ATO.110 Aprovação das listas de equipamento mínimo

Sempre que a autoridade competente receber um pedido de aprovação de uma lista de equipamento mínimo ao abrigo da secção ORO.MLR.105 do anexo III (Parte ORO) e da secção NCC.GEN.101 do anexo VI (Parte NCC) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, deve agir em conformidade com a secção ARO.OPS.205 do anexo II (Parte ARO) daquele regulamento.»;

8) Na secção ARA.DTO.100, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Caso a declaração não inclua as informações requeridas, ou inclua informações que indiquem uma não conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139, com os requisitos do anexo I (Parte FCL) e do anexo VIII (Parte DTO) do presente regulamento, ou com os requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, a autoridade competente deve agir em conformidade com a secção ARA.GEN.350, alínea d)-a.»;

9) Na secção ARA.DTO.110, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Após receção do programa de formação da parte de uma DTO, incluindo eventuais alterações, notificado em conformidade com o anexo VIII (Parte DTO), secção DTO.GEN.115, alínea c), ou o pedido de autorização do programa de formação de uma DTO apresentado em conformidade com a secção DTO.GEN.230, alínea c), do mesmo anexo, a autoridade competente deve verificar a conformidade desses programas de formação com os requisitos do anexo I (Parte FCL), do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável.»;

10) O apêndice I é alterado do seguinte modo:

a) A frase introdutória após a rubrica «Licença de tripulante de voo» passa a ter a seguinte redação:

As licenças de tripulante de voo emitidas por um Estado-Membro de acordo com o anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, e anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão devem ser conformes com as seguintes especificações:»;

b) A alínea a), ponto 1, subalínea III), passa a ter a seguinte redação:

«III) número de série da licença, começando pelo código ONU do Estado de emissão da licença, seguido de “FCL”, “BFCL” ou “SFCL”, conforme aplicável, e de um código numérico, alfabético ou alfanumérico em numeração árabe e caracteres latinos.»;

c) A alínea a), ponto 2, subalínea XII), passa a ter a seguinte redação:

«XII) qualificações, certificados e, no caso de balões e planadores, privilégios: certificados de classe, tipo, instrutor, etc., com as respetivas validades, conforme aplicável. Os privilégios radiotelefónicos (R/T) podem constar da licença ou de um certificado separado.»;

d) O modelo que se segue à alínea c), com o título «Página de rosto» (Formulário 141 da AESA, edição 2), é alterado do seguinte modo:

i) a frase «Emitida em conformidade com a Parte FCL» passa a ter a seguinte redação:

«Emitida em conformidade com a Parte FCL/Parte BFCL/Parte SFCL (suprimir o que não interessa);»;

ii) a frase «Esta licença cumpre as normas da ICAO, exceto para os privilégios LAPL e EIR» passa a ter a seguinte redação:

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

e) No modelo que se segue ao título «Página 2», a frase «O número de série da licença começa sempre pelo código ONU do país de emissão da licença, seguido de «FCL» (observação associada ao campo n.º III — Número da licença) passa a ter a seguinte redação:

«O número de série da licença começa sempre pelo código ONU do país de emissão da licença, seguido de «FCL», «BFCL» ou «SFCL», conforme aplicável.»;

- f) O modelo que se segue ao título «Página 3» é alterado do seguinte modo:
- i) a frase «As abreviaturas usadas são idênticas às utilizadas na Parte FCL [por ex. PPL(H), ATPL(A), etc.]» (texto associado ao campo n.º II — Título da licença, data da emissão inicial e código do país) passa a ter a seguinte redação:
- «As abreviaturas usadas são idênticas às utilizadas na Parte FCL [por ex. PPL(H), ATPL(A), etc.], na Parte BFCL e na Parte SFCL»;
- ii) após a frase «No caso das LAPL: as LAPL que não tenham sido emitidas em conformidade com as normas da ICAO» (texto associado ao campo n.º XIII — Observações) é aditado o seguinte texto:
- «No caso das SPL, exceto nos casos referidos no artigo 3.º-B, n.º 2, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão: Os privilégios para voo acrobático e em planador em condições de nebulosidade, assim como relativos aos métodos de lançamento, a exercer em conformidade com as secções SFCL.155, SFCL.200 e SFCL.215 do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável.».
- 11) O apêndice III passa a ter a seguinte redação:

«CERTIFICADO PARA ORGANIZAÇÕES DE FORMAÇÃO AUTORIZADAS (ATO)»

União Europeia*

Autoridade competente

CERTIFICADO DE ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO AUTORIZADA

[NÚMERO/REFERÊNCIA DO CERTIFICADO]

Nos termos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão [e do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão/Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão (AJUSTAR CONFORME O NECESSÁRIO)] e tendo em conta as condições especificadas abaixo, a [Autoridade Competente] certifica que

[NOME DA ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO]

[ENDEREÇO DA ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO]

é uma organização de formação certificada de acordo com a Parte ORA e está autorizada a ministrar cursos de formação em conformidade com a Parte FCL, incluindo a utilização de FSTD, conforme previsto na homologação do curso de formação em anexo/cursos de formação da Parte BFCL/cursos de formação da Parte SFCL [AJUSTAR CONFORME O NECESSÁRIO].

CONDIÇÕES:

O presente certificado limita-se aos privilégios e ao âmbito da formação, incluindo a utilização de FSTD prevista na homologação do curso de formação em anexo.

O presente certificado é válido enquanto a organização autorizada continuar a cumprir o disposto nas Partes ORA, FCL, BFCL, SFCL [AJUSTAR CONFORME O NECESSÁRIO] e noutros regulamentos aplicáveis.

Desde que cumpridas as condições atrás referidas, o presente certificado permanece válido até ser objeto de renúncia, substituição, restrição, suspensão ou cancelamento.

Data de emissão:

Assinatura:

[Autoridade Competente]

* No caso dos Estados não membros da UE, eliminar a designação «União Europeia».

CERTIFICADO DE ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO AUTORIZADA**HOMOLOGAÇÃO DE CURSO DE FORMAÇÃO**

Anexo ao certificado ATO número:

[NÚMERO/REFERÊNCIA DO CERTIFICADO]

[NOME DA ORGANIZAÇÃO DE FORMAÇÃO]

obteve o privilégio de fornecer e ministrar os seguintes cursos de formação em conformidade com a Parte FCL/Parte BFCL/Parte SFCL [AJUSTAR CONFORME O NECESSÁRIO] e utilizar os seguintes FSTD:

Curso de formação	FSTD utilizado(s), incluindo o código alfabético ⁽¹⁾

⁽¹⁾ conforme indicado no certificado de qualificação

A homologação deste curso de formação permanece válida enquanto:

- O certificado ATO não for objeto de renúncia, substituição, restrição, suspensão ou cancelamento, e e
- Todas as operações forem conduzidas de acordo com as Partes ORA, FCL, BFCL, SFCL [AJUSTAR CONFORME O NECESSÁRIO] e outra regulamentação aplicável e, se pertinente, com os procedimentos constantes da documentação da organização, conforme previsto na Parte ORA.

Data de emissão:

Assinatura: [Autoridade Competente]

Pelo Estado-Membro/AESA

FORMULÁRIO 143 DA AESA, edição 2 – página 2/2;

12) O apêndice VIII passa a ter a seguinte redação:

«Autorização do programa de formação

de uma organização de formação declarada (DTO)

União Europeia (*)

Autoridade competente

Autoridade emissora:

Designação da DTO:

Número de referência da DTO:

Programa(s) de formação autorizado(s):	Referência do documento:	Observações:
Standardização de examinador — FE(S), FE(B) (**)		
Seminário de refrescamento para examinadores — FE(S), FE(B) (**)		

O(s) programa(s) de formação anteriormente referido(s) foi(foram) verificado(s) pela autoridade competente supramencionada e considerado(s) em conformidade com os requisitos do anexo I (Parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.

Data de emissão:

Assinatura: [Autoridade Competente]

(*) No caso dos Estados não membros da UE, eliminar a designação «União Europeia».

(**) A ajustar conforme necessário.

ANEXO IV

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

1) A secção ORA.ATO.110 é alterada do seguinte modo:

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

«1. Assegurar que a formação ministrada é conforme com o anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável, e, no caso do treino para voos de ensaio, que os requisitos pertinentes do anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão e o programa de formação foram estabelecidos;»;

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

«d) Os instrutores de voo e os instrutores de voo simulado devem ter as qualificações exigidas pelo anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão para o tipo de formação que ministram.»;

2) Na secção ORA.ATO.125, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) O programa de formação deve cumprir os requisitos do anexo I (Parte FCL), do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável, e, no caso do treino para voos de ensaio, os requisitos pertinentes do anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão.».

ANEXO V

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

1) A secção DTO.GEN.110 é alterada do seguinte modo:

a) Os pontos 3 e 4 da alínea a) passam a ter a seguinte redação:

«3. Para planadores, em conformidade com os requisitos do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão:

a) Instrução de conhecimentos teóricos para SPL;

b) Instrução de voo para SPL;

c) Formação com vista a extensão de privilégios a planadores ou TMG, em conformidade com a secção SFCL.150;

d) Formação para métodos de lançamento adicionais, em conformidade com a secção SFCL.155;

e) Formação para qualificações e privilégios adicionais: privilégios de voo acrobático básico e avançado, qualificação de reboque de planadores e de publicidade aérea, qualificação de voo noturno em TMG e privilégios conferidos pela operação de planadores em condições de nebulosidade;

f) Formação para certificado de instrutor de voo para planadores (FI(S));

g) Curso de refrescamento para FI(S);

4. Para balões, em conformidade com os requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão:

a) Instrução de conhecimentos teóricos para BPL;

b) Instrução de voo para BPL;

c) Formação para prorrogação de classe ou de grupo, em conformidade com a secção BFCL.150;

d) Formação para qualificações adicionais: voo de balões de ar quente cativos, voo noturno e qualificação de operação comercial;

g) Formação para certificado de instrutor de voo para balões (FI(B));

h) Curso de refrescamento para FI(B);

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

«b) A DTO fica autorizada igualmente a prestar os cursos de formação de examinadores referidos nas secções BFCL.430 e BFCL.460, alínea b), ponto 1, do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão para FE(B), assim como nas secções SFCL.430 e SFCL.460, alínea b), ponto 1, do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão para FE(S), desde que tenha apresentado uma declaração em conformidade com a secção DTO.GEN.115 e a autoridade competente tenha autorizado o programa de formação em conformidade com a secção DTO.GEN.230, alínea c).»;

2) Na secção DTO.GEN.115, alínea a), o ponto 8 passa a ter a seguinte redação:

«8. Declaração onde se confirme que a DTO cumpre e, durante todas as atividades de formação abrangidas pela declaração, continuará a cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139, os requisitos do anexo I (Parte FCL) e do anexo VIII (Parte DTO) do presente regulamento e os requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.»;

3) A secção DTO.GEN.210 é alterada do seguinte modo:

a) A alínea a), ponto 2, subalínea i), passa a ter a seguinte redação:

«i) Que a formação prestada cumpre os requisitos do anexo I (Parte FCL), do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão e o programa de formação da DTO;»;

- b) A alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) Os instrutores de voo e os instrutores de voo simulado devem ter as qualificações exigidas pelo anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão para o tipo de formação que ministram.»;
- 4) A secção DTO.GEN.230 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Os programas de formação devem cumprir os requisitos do anexo I (Parte FCL), anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável.»;
- b) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) A DTO fica autorizada a prestar a formação referida na secção DTO.GEN.110, alínea b), apenas se o seu programa para essa formação, e eventuais alterações a esse programa, foram licenciados pela autoridade competente, na sequência de pedido da DTO, mediante autorização, onde se confirme que o programa de formação e quaisquer alterações cumprem os requisitos do anexo I (Parte FCL), do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão, e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão, conforme aplicável. A DTO deve requerer essa autorização através da apresentação da sua declaração em conformidade com a secção DTO.GEN.115.»;
- 5) No apêndice 1, a secção 9 do formulário de declaração passa a ter a seguinte redação:

«9.	<p>Declaração</p> <p>A DTO desenvolveu uma política de segurança em conformidade com o anexo VIII (Parte DTO) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, nomeadamente a secção DTO.GEN.210, alínea a), ponto 1, subalínea ii), e aplicará essa política durante todas as atividades de formação abrangidas pela declaração.</p> <p>A DTO cumpre e, durante todas as atividades de formação abrangidas pela declaração, continuará a cumprir os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139, os requisitos do anexo I (Parte FCL) e do anexo VIII (Parte DTO) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, e os requisitos do anexo III (Parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão e do anexo III (Parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão.</p> <p>Confirma-se que todas as informações incluídas na presente declaração, incluindo os seus anexos (se for aplicável), são completas e corretas.</p> <p>Nome, data e assinatura do representante da DTO</p> <p>Nome, data e assinatura do chefe do departamento de formação da DTO».</p>
-----	---