

## II

(Atos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2020/723 DA COMISSÃO

de 4 de março de 2020

**que estabelece regras pormenorizadas no que diz respeito à aceitação da certificação de pilotos de países terceiros e que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011**

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 <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 68.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) Com a adoção do Regulamento (UE) 2018/1139 e, nomeadamente, o seu artigo 68.º, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados no que diz respeito à aceitação de certificados e outra documentação comprovativas do cumprimento das regras da aviação civil, emitidos nos termos da legislação de um país terceiro e que garantam um nível de segurança equivalente ao previsto no Regulamento (UE) 2018/1139.
- (2) O principal objetivo do presente regulamento é alinhar o atual quadro jurídico pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e, por conseguinte, o teor do artigo 8.º, do anexo III e das disposições conexas do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão <sup>(2)</sup>, relativas à aceitação de certificados de países terceiros, deve ser transferido para um ato delegado. Além disso, essas disposições devem passar a incluir regras sobre a aceitação de certificados de planadores e balões de países terceiros.
- (3) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 enumera as condições para a aceitação de licenças de países terceiros. Em determinadas condições, uma licença de piloto emitida por um país terceiro pode atualmente ser aceite pelos Estados-Membros ou o titular dessa licença de um país terceiro pode obter crédito ao requerer uma licença em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011. Esse crédito é atualmente determinado com base numa recomendação de uma organização de formação certificada.
- (4) As regras aplicáveis às organizações de formação que dispensam formação para a obtenção de certas licenças e qualificações de piloto não comerciais foram simplificadas e a organização de formação declarada («DTO») foi introduzida, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1119 da Comissão <sup>(3)</sup>. Por conseguinte, as regras relativas à aceitação de licenças de países terceiros devem ser atualizadas, a fim de permitir que as DTO concedam crédito aos titulares de licenças de países terceiros que solicitem uma licença emitida ao abrigo do quadro jurídico da União.
- (5) O artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, bem como o anexo III do mesmo regulamento, que contém atualmente requisitos para a aceitação de licenças de países terceiros, devem, por conseguinte, ser suprimidos,

<sup>(1)</sup> JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2018/1119 da Comissão, de 31 de julho de 2018, que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no que diz respeito às organizações de formação declaradas (JO L 204 de 13.8.2018, p. 13).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

## SECÇÃO 1

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1.º

#### Âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece regras pormenorizadas relativas às condições de aceitação de licenças de piloto, qualificações, privilégios ou certificados, bem como certificados médicos conexos, emitidos em conformidade com a legislação de países terceiros.

#### Artigo 2.º

#### Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições constantes do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, do Regulamento (UE) 2018/395 da Comissão <sup>(4)</sup> e do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976 da Comissão <sup>(5)</sup>.
2. Além disso, para efeitos do presente regulamento, entendem-se por «voos dos fabricantes» os voos referidos no artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão <sup>(6)</sup>.

#### Artigo 3.º

#### Aceitação de licenças de países terceiros

Sem prejuízo dos acordos internacionais celebrados entre a União e os países terceiros em conformidade com o artigo 68.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/1139, os Estados-Membros podem:

- a) de acordo com a secção 2 do presente regulamento, aceitar as licenças de piloto e as qualificações, privilégios ou certificados conexos, bem como os certificados médicos conexos, emitidos em conformidade com a legislação de países terceiros;
- b) em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, o artigo 3.º-A do Regulamento (UE) 2018/395 ou o artigo 3.º-A do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976, conforme aplicável, emitir licenças equivalentes aos requerentes que já sejam titulares de uma licença, uma qualificação, um privilégio ou um certificado equivalente, em conformidade com o anexo 1 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em 7 de dezembro de 1944 em Chicago («Convenção de Chicago»), emitido por um país terceiro, desde que esses requerentes cumpram os requisitos da secção 3 e tendo em conta qualquer crédito com base numa recomendação de uma organização de formação certificada ou de uma organização de formação declarada;
- c) conceder todos os créditos no que respeita aos requisitos para frequentar um curso de formação antes da realização dos exames de conhecimentos teóricos e da prova de perícia aos titulares de uma licença de piloto de transporte aéreo («ATPL») emitida por um país terceiro, ou em seu nome, em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago, desde que esses titulares cumpram os requisitos de experiência para a emissão de uma ATPL na categoria de aeronave pertinente, conforme estabelecido no anexo I, subparte F, do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, e desde que a licença do país terceiro inclua uma qualificação de tipo válida para a aeronave utilizada para a prova de perícia ATPL;
- d) emitir qualificações de tipo para aviões ou helicópteros aos titulares de licenças emitidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 que cumpram os requisitos estabelecidos por um país terceiro para a emissão dessas qualificações; essas qualificações serão limitadas às aeronaves registadas nesse país terceiro, mas essa restrição pode ser eliminada logo que o piloto cumpra os requisitos do artigo 10.º do presente regulamento.

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> 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).

## SECÇÃO 2

## VALIDAÇÃO DE LICENÇAS

## Artigo 4.º

**Disposições gerais relativas à validação de licenças**

1. Uma autoridade competente de um Estado-Membro pode validar uma licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago.
2. Para efeitos do disposto no presente regulamento, a autoridade competente do Estado-Membro é a seguinte:
  - a) para os pilotos residentes no território da União — uma autoridade competente do Estado-Membro do local de residência ou estabelecimento do piloto.
  - b) Caso não residam no território de um Estado-Membro, os pilotos devem apresentar o pedido a uma autoridade competente do Estado-Membro no qual o operador para o qual realizam voos ou pretendem realizar voos tem o seu estabelecimento principal ou no qual a aeronave em que realizam voos ou pretendem realizar voos está matriculada.
3. A validação de uma licença tem um período de validade, que não pode exceder um ano e os privilégios por ela concedidos só podem ser exercidos enquanto permanecer válida.

A autoridade competente que validou a licença pode prorrogar a mesma uma única vez, por um período máximo de um ano, se durante o período de validade o piloto tiver requerido uma licença em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou estiver a receber formação com vista à emissão dessa licença. Neste caso, a prorrogação deve abranger o período necessário para que a licença seja emitida em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

4. Os titulares de uma licença validada por um Estado-Membro devem exercer os seus privilégios em conformidade com os requisitos enunciados no anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

## Artigo 5.º

**Licenças de piloto para transporte aéreo comercial e outras atividades comerciais**

Para a validação das licenças de piloto para transporte aéreo comercial e outras atividades comerciais, o titular deve cumprir os requisitos seguintes, conforme aplicável, no que respeita aos privilégios pretendidos:

- a) Preencher, no caso da prova de perícia, os requisitos de revalidação de tipo ou de qualificação de classe do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, conforme pertinente, para os privilégios da licença de que é titular;
- b) Demonstrar conhecimento das partes pertinentes dos requisitos operacionais e do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
- c) Demonstrar proficiência linguística em conformidade com a secção FCL.055 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
- d) Ser titular de um certificado médico de classe 1 válido, emitido em conformidade com o anexo IV (parte MED) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
- e) No caso dos aviões, além dos requisitos das alíneas a) a d), cumprir os requisitos de experiência estabelecidos no quadro 1 do anexo do presente regulamento;
- f) No caso de helicópteros, além dos requisitos das alíneas a) a d), cumprir os requisitos de experiência estabelecidos no quadro 2 do anexo do presente regulamento.

## Artigo 6.º

**Licenças de piloto para atividades não comerciais com qualificação de instrumentos**

No que respeita à validação de licenças de piloto privado com qualificação de instrumentos ou de licenças de piloto comercial («CPL») e de piloto de linha aérea («ATPL») com qualificação de instrumentos em que o piloto apenas tenciona exercer os privilégios de piloto privado, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

- a) Completar a prova de perícia para a qualificação de instrumentos e as qualificações de tipo ou de classe pertinentes para os privilégios da licença de que é titular, em conformidade com os apêndices 7 e 9 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;

- b) Demonstrar que adquiriu conhecimentos de direito aéreo, códigos de meteorologia aeronáutica, planeamento e performance de voo (IR) e performance humana;
- c) Demonstrar proficiência linguística em conformidade com a secção FCL.055 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
- d) Possuir pelo menos um certificado médico de classe 2 válido, emitido em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
- e) Possuir uma experiência mínima de pelo menos 100 horas de voo por instrumentos como piloto comandante («PIC») na categoria de aeronave pertinente.

#### Artigo 7.º

##### **Licenças de piloto para atividades não comerciais sem uma qualificação de instrumentos**

No que respeita às licenças de piloto privado ou às licenças CPL e ATPL sem uma qualificação de instrumentos em que o piloto apenas tenciona exercer os privilégios de piloto privado, o titular tem de cumprir os seguintes requisitos:

- a) Demonstrar que adquiriu conhecimentos de direito aéreo e performance humana;
- b) Passar a prova de perícia da licença de piloto particular («PPL») conforme estabelecido na secção FCL.235 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
- c) Cumprir os requisitos pertinentes da subparte H do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 para a emissão de uma qualificação de tipo ou de classe, relevantes para os privilégios da licença de que é titular;
- d) Possuir pelo menos um certificado médico de Classe 2 emitido em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
- e) Demonstrar proficiência linguística em conformidade com a secção FCL.055 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
- f) Possuir uma experiência mínima de pelo menos 100 horas como piloto na categoria de aeronave pertinente.

#### Artigo 8.º

##### **Validação de licenças de piloto para tarefas específicas de duração limitada**

1. Não obstante o disposto nos artigos *supra*, no caso dos voos dos fabricantes, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem aceitar uma licença emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago por um máximo de 12 meses para tarefas específicas de duração limitada, tais como voos de instrução para entrada inicial em serviço, de demonstração, voos *ferry* ou voos de teste, desde que o requerente cumpra os seguintes requisitos:

- a) Seja titular de uma licença e do certificado médico adequados e das qualificações ou aptidões conexas, emitidos em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
- b) Trabalhe, direta ou indiretamente, para um fabricante de aeronaves ou uma autoridade da aviação.

Neste caso, os privilégios do titular devem ser limitados pela autoridade competente à realização de instrução de voo e provas para a emissão inicial de qualificações de tipo, à supervisão de voos de linha iniciais pelos pilotos do operador, aos voos de entrega ou *ferry*, aos voos de linha iniciais, às demonstrações de voo ou aos voos de teste, conforme adequado às tarefas previstas no presente número.

2. Em derrogação ao disposto nos artigos 4.º a 7.º, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem, para voos de competição ou de exibição de duração limitada, validar uma licença emitida por um país terceiro que permita ao seu titular exercer os privilégios de uma PPL, tal como especificado no anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, de uma licença de piloto de balão (BPL), tal como especificado no anexo III (parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395, ou de uma licença de piloto de planador (SPL), tal como especificado no anexo III (parte FCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976, desde que o requerente cumpra todos os seguintes requisitos:

- a) Antes do evento, o organizador dos voos de competição ou de exibição deve fornecer à autoridade competente provas adequadas da forma como irá garantir que o piloto se encontra familiarizado com as informações de segurança pertinentes e está apto a gerir qualquer risco associado aos voos;
- b) O requerente seja titular de uma licença e do certificado médico adequados e das qualificações ou aptidões conexas, emitidos em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago.

3. Em derrogação do disposto nos artigos 4.º a 7.º, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem validar licenças equivalentes às referidas no n.º 2 e emitidas por um país terceiro em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago, por um máximo de 28 dias por ano civil para tarefas não comerciais específicas, desde que o requerente cumpra todos os seguintes requisitos:

- a) Seja titular de uma licença e do certificado médico adequados e das qualificações ou aptidões conexas, emitidos em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
- b) Tenha realizado pelo menos um voo de aclimatização com um instrutor qualificado antes da realização das tarefas específicas de duração limitada.

### SECÇÃO 3

#### CONVERSÃO DE LICENÇAS

##### Artigo 9.º

#### Condições para a conversão de licenças

1. A autoridade competente de um Estado-Membro pode converter uma licença para a categoria de aeronave em causa numa PPL em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 com uma qualificação de classe ou de tipo monopiloto, numa licença de piloto de balão («BPL»), nos termos do anexo III (parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 ou numa licença de piloto de planador («SPL») em conformidade com o anexo III (parte FCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976, se a licença original for emitida em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago por um país terceiro e se for, em alternativa:

- a) uma licença equivalente às licenças referidas no n.º 1;
- b) uma CPL ou uma ATPL.

2. O titular da licença a converter deve cumprir os seguintes requisitos mínimos, para a categoria de aeronave pertinente:

- a) Passar um exame escrito de direito aéreo e performance humana;
- b) Passar a prova de perícia para PPL, BPL ou SPL, conforme pertinente, como preceituado no anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, no anexo III (parte BFCL) do Regulamento (UE) 2018/395 ou no anexo III (parte SFCL) do Regulamento de Execução (UE) 2018/1976;
- c) Cumprir os requisitos para a emissão da qualificação de classe ou de tipo pertinente, em conformidade com a subparte H;
- d) Possuir um atestado médico válido, tal como exigido e emitido em conformidade com o anexo IV (parte MED) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
- e) Demonstrar proficiência linguística em conformidade com a secção FCL.055 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
- f) ter completado pelo menos 100 horas de voo como piloto.

### SECÇÃO 4

#### ACEITAÇÃO DAS QUALIFICAÇÕES DE CLASSE E DE TIPO

##### Artigo 10.º

#### Condições para a aceitação das qualificações de classe e de tipo

Uma qualificação de classe ou de tipo válida constante de uma licença emitida por um país terceiro pode ser inserida numa licença emitida em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, desde que o requerente:

- a) Satisfaça os requisitos e pré-requisitos de experiência para a emissão da qualificação de tipo ou de classe aplicável em conformidade com a parte FCL;
- b) Passe a prova de perícia pertinente para a emissão da qualificação de tipo ou de classe aplicável em conformidade com a parte FCL;

- c) Esteja em atividade;
- d) Tenha, pelo menos:
  - i) para qualificações de classe para aviões, 100 horas de experiência de voo como piloto na mesma classe;
  - ii) para qualificações de tipo para aviões, 500 horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo;
  - iii) para helicópteros monomotor com uma massa máxima à descolagem certificada até 3 175 kg, 100 horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo;
  - iv) para todos os outros helicópteros, 350 horas de experiência de voo como piloto no mesmo tipo.

*Artigo 11.º*

**Alterações ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011**

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

- a) O artigo 8.º é suprimido;
- b) O anexo III é suprimido.

*Artigo 12.º*

**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 4 de março de 2020.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANEXO

**Condições para a aceitação de licenças emitidas por ou em nome de países terceiros**

## Quadro 1

**Requisitos de experiência para os aviões**

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

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

## Quadro 2

**Requisitos de experiência para helicópteros**

Licença de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Privilégios	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H); IR válida	> 1 000 horas como PIC em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como PIC em operações VFR e IFR	a)
ATPL(H) sem privilégios IR	> 1 000 horas como PIC em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como PIC em operações VFR	b)
ATPL(H); IR válida	> 1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como copiloto em operações VFR e IFR	c)

Licença de que é titular	Total de horas de experiência de voo	Privilégios	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) sem privilégios IR	> 1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como copiloto em operações VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 horas como piloto em helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial em helicópteros multipiloto como copiloto	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 horas como PIC em transporte aéreo comercial após obter uma IR	Transporte aéreo comercial em helicópteros monopiloto como PIC	f)
ATPL(H) com ou sem privilégios IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 horas em helicópteros que não os certificados nos termos da CS-27/29 ou equivalente, incluindo 200 horas na função para a qual pretende aceitação, e 50 horas nessa função nos últimos 12 meses	Uso de privilégios em helicópteros em operações que não de transporte aéreo comercial	g)

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