

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/1747 DA COMISSÃO**de 15 de outubro de 2019****que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no que respeita aos requisitos aplicáveis a determinadas licenças e certificados de tripulante de voo, às regras aplicáveis às organizações de formação e às autoridades competentes****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO 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 o artigo 31.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão ⁽²⁾ estabelece regras detalhadas relativas aos requisitos técnicos e aos procedimentos administrativos aplicáveis às tripulações da aviação civil.
- (2) A aplicação do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 revelou que determinados requisitos incluíam gralhas ou ambiguidades. Além disso, alguns prazos ou disposições, originariamente incluídos para dar aos Estados-Membros tempo suficiente para harmonizar a sua ordem jurídica nacional com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011, caducaram. Tal conduziu a problemas com a aplicação e a clareza das regras da União. Esses requisitos devem ser clarificados e retificados. Devem ser introduzidas novas definições a fim de assegurar que as condições são aplicadas de modo uniforme.
- (3) Para salvaguardar a proporcionalidade e a transparência do quadro normativo da aviação geral, as regras aplicáveis aos pilotos de aeronaves ligeiras, aos pilotos privados, aos pilotos de planadores e aos pilotos de balões devem ser alteradas a fim de prever o alargamento dos privilégios e clarificar o teor da formação e dos exames. Ao prever o alargamento dos privilégios, as qualificações «mar», os requisitos de experiência recente, os requisitos dos exames de conhecimentos teóricos e os requisitos de atribuição de créditos devem ser clarificados.
- (4) Os requisitos para a qualificação de voo por instrumentos aplicáveis aos aviões e helicópteros devem ser alterados a fim de clarificar as disposições relativas aos conhecimentos teóricos e à instrução de voo e os requisitos de revalidação e renovação.
- (5) As alterações aos requisitos de classe e de tipo devem ser introduzidas a fim de clarificar e assegurar a coerência relativamente às variantes, à validade e à renovação. Além disso, devem ser introduzidas alterações para clarificar os requisitos de qualificação de voo acrobático, a qualificação de reboque de planadores e a qualificação de reboque de publicidade aérea, bem como a qualificação de voo noturno e a qualificação de voo de montanha.
- (6) A aplicação das regras revelou que alguns dos requisitos aplicáveis aos instrutores e examinadores não são claros. Consequentemente, no que diz respeito aos instrutores, os requisitos relativos aos certificados de instrutor, seus pré-requisitos, avaliação da competência, validade, privilégios e condições, teor do curso de formação, revalidação e renovação, devem ser alterados. No que respeita aos examinadores, os requisitos relativos aos certificados de examinador, sua standardização, pré-requisitos, avaliação da competência, validade, privilégios e condições, revalidação e renovação devem ser alterados.

⁽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).

- (7) O Regulamento (UE) 2018/1139 prevê a possibilidade de reconhecer a formação e a experiência adquiridas em aeronaves não abrangidas por aquele regulamento (anexo I «Aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea d)») para efeitos de obtenção de uma licença Parte FCL. Por este motivo, devem ser alteradas as regras pertinentes aplicáveis às organizações de formação e às autoridades competentes para permitir esse reconhecimento.
- (8) A aplicação das regras relativas às organizações de formação declaradas (DTO) ⁽³⁾ revelou a necessidade de clarificar as regras aplicáveis para garantir uma supervisão regulamentar eficaz das DTO. Os requisitos devem ser alterados para garantir que a possibilidade de formação numa DTO deve apenas ser permitida se a DTO estiver localizada no território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago.
- (9) A aplicação das regras relativas à possibilidade de transferir licenças Parte FCL e certificados médicos associados revelou a necessidade de clarificar as responsabilidades das autoridades competentes envolvidas e o calendário da transferência da responsabilidade de supervisão. Por este motivo, as regras pertinentes devem ser alteradas.
- (10) As medidas previstas no presente regulamento foram sugeridas no Parecer n.º 05/2017 emitido pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação nos termos do artigo 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e do artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139, e no contexto dos subseqüentes debates técnicos.
- (11) 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) No artigo 1.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3) 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;»

- 2) No artigo 2.º, são suprimidos os pontos 4, 9, 10 e 13;

- 3) No artigo 4.º, é suprimido o n.º 1;

- 4) No artigo 4.º, o n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, os titulares de um certificado de instrutor de qualificação de classe ou de um certificado de examinador que possuam privilégios para aeronaves monopiloto complexas e de alta performance devem converter esses privilégios num certificado de instrutor de qualificação de tipo ou num certificado de examinador para aviões monopiloto.»;

- 5) O artigo 5.º é suprimido;

- 6) No artigo 9.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. No que respeita à emissão de licenças Parte FCL em conformidade com o anexo I, será atribuído crédito total à formação iniciada antes da data de aplicação do presente regulamento em conformidade com os JAR e os procedimentos, sob a supervisão regulamentar de um Estado-Membro recomendado para o reconhecimento mútuo no âmbito do sistema das Autoridades Comuns da Aviação relativamente aos JAR pertinentes, desde que a formação e as provas tenham sido completadas até 8 de abril de 2016, o mais tardar, e a licença Parte FCL seja emitida até 1 de abril de 2020, o mais tardar.»;

⁽³⁾ Regulamento (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).

7) O artigo 10.º-A é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. As organizações ficam, em conformidade com o artigo 24.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, capacitadas para ministrar formação aos pilotos envolvidos na operação das aeronaves referidas no artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), do mesmo diploma, apenas no caso de a essas organizações ter sido emitida pela autoridade competente uma autorização que confirme a sua conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo IV do Regulamento (UE) 2018/1139 e com os requisitos do anexo VII do presente regulamento. Todavia, considerando o artigo 24.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2018/1139, as organizações que tenham o seu estabelecimento principal num Estado-Membro ficam capacitadas para ministrar a formação referida no anexo VIII, ponto DTO.GEN.110, do presente regulamento, carecendo de tal autorização no interior do território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago sempre que tenham emitido uma declaração à autoridade competente em conformidade com os requisitos estabelecidos no ponto DTO.GEN.115 daquele anexo e, sempre que tal for requerido ao abrigo do ponto DTO.GEN.230, alínea c), do mesmo anexo, a autoridade competente tenha autorizado o programa de formação.»;

b) São suprimidos os n.ºs 2, 3 e 4;

8) No artigo 10.º-B, são suprimidos os n.ºs 2 e 3;

9) No artigo 10.º-C, são suprimidos os n.ºs 2 e 3;

10) No artigo 11.º, é suprimido o n.º 2;

11) No artigo 11.º-A, são suprimidos os n.ºs 2 e 3;

12) No artigo 12.º, são suprimidos os números 1-B, 2, 3, 5 e 6;

13) No artigo 12.º, o n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. Sempre que um Estado-Membro aplique os requisitos dos n.ºs 2-A e 4, deve notificar a Comissão e a Agência. Essa notificação deve descrever as razões de tal derrogação, assim como o programa de implementação com as ações previstas e o respetivo calendário.»

14) O anexo I (parte FCL), o anexo VI (parte ARA) e o anexo VIII (parte DTO) são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

Todavia, os pontos 57, 58, 59 e 66 do anexo do presente regulamento são aplicáveis a partir de 21 de dezembro de 2019.

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

Feito em Bruxelas, em 15 de outubro de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

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

- 1) A secção FCL.010 é alterada do seguinte modo:
 - a) É inserida a seguinte definição após o ponto «Operação angular»:

«Avaliação de competência», a demonstração de aptidões, conhecimentos e atitude para a emissão inicial, a revalidação ou a renovação de um certificado de examinador ou de instrutor.»;
 - b) É inserida a seguinte definição após o ponto «Dispositivo de Treino de Procedimentos de Voo e Navegação (FNPT — *Flight and Navigation Procedures Trainer*)»:

«Pilotada apenas por referência a instrumentos», que os pilotos pilotam a aeronave sem quaisquer referências visuais externas, em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC) simuladas ou factuais.»;
 - c) É inserida a seguinte definição após o ponto «Operação linear»:

«Voo de linha sob supervisão (LIFUS)», o voo de linha efetuado após um curso aprovado de formação de qualificação de tipo de voo base em simulador ou o voo de linha requerido por um relatório de dados de adequação operacional (OSD).»;
 - d) É inserida a seguinte definição após o ponto «Noite»:

«OSD», *operational suitability data*, os dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.»;
 - e) É inserida a seguinte definição após o ponto «Tipo de aeronave»:

«Lista de aprovações e de qualificações de tipo», uma lista publicada pela Agência com base no resultado da avaliação dos OSD e onde constam classes de aviões e tipos de aeronaves para efeitos de licenciamento da tripulação de voo.»;
 - f) A definição de «Noite» passa a ter a seguinte redação:

«Noite», o período compreendido entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino ou qualquer outro período entre o pôr e o nascer do sol determinado pela autoridade adequada.»;
 - g) A definição de «Outros dispositivos de treino (OTD — *Other Training Devices*)» passa a ter a seguinte redação:

«Outros dispositivos de treino (OTD — *Other Training Devices*)», auxiliares de treino distintos dos FSTD que ofereçam meios de treino quando um ambiente de cabina de pilotagem completo não seja necessário.»;
 - h) A definição de «verificação de proficiência» passa a ter a seguinte redação:

«Verificação de proficiência», a demonstração de aptidões tendo em vista a revalidação ou a renovação de qualificações ou privilégios, e que pode incluir um exame oral.»;
- 2) A secção FCL.025 é alterada do seguinte modo:
 - a) A alínea a), ponto 1, passa a ter a seguinte redação:

«1. Os requerentes realizarão o conjunto total de exames de conhecimentos teóricos para uma licença ou qualificação específicas sob a responsabilidade de uma mesma autoridade competente de um Estado-Membro.»;
 - b) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Critérios de aprovação

 1. É concedida aprovação num teste escrito do exame de conhecimentos teóricos a um requerente que obtenha pelo menos 75 % dos pontos atribuídos a esse teste. Não são aplicados pontos de penalização.
 2. Salvo especificação em contrário na presente parte, um requerente obtém aprovação no exame de conhecimentos teóricos necessário para a licença de piloto ou para a qualificação adequada se for aprovado em todos os testes escritos do exame de conhecimentos teóricos exigidos num período de 18 meses a contar do fim do mês civil em que se apresentou a exame pela primeira vez.
 3. Se um requerente do exame de conhecimentos teóricos relativo à ATPL, ou à emissão de uma licença de piloto comercial (CPL), de uma qualificação de voo por instrumentos (IR) ou de uma qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR) reprovar num dos testes escritos do exame de conhecimentos teóricos após quatro tentativas, ou se reprovar em todos os testes escritos do exame após seis sessões de exame ou no período de tempo mencionado na alínea b), ponto 2, deve repetir o conjunto completo de testes escritos que compõem o exame de conhecimentos teóricos.

4. Se os requerentes à emissão de uma licença de piloto de aeronaves ligeiras (LAPL), de uma licença de piloto particular (PPL), de uma licença de piloto de planador (SPL), ou de uma licença de piloto de balão (BPL) reprovarem num dos testes escritos do exame de conhecimentos teóricos após quatro tentativas, ou se reprovarem em todos os testes escritos no período de tempo mencionado na alínea b), ponto 2, devem repetir o conjunto completo de testes escritos que compõem o exame de conhecimentos teóricos.
 5. Antes de repetir os exames de conhecimentos teóricos, os requerentes têm de seguir uma formação suplementar numa DTO ou numa ATO. A extensão e o âmbito da formação necessária são determinados pela DTO ou pela ATO, com base nas necessidades dos requerentes.»;
- 3) A secção FCL.040 passa a ter a seguinte redação:
- «FCL.040 Exercício dos privilégios das licenças**
- O exercício dos privilégios conferidos por uma licença depende da validade das qualificações nela averbadas, se for o caso, e do certificado médico, consoante os privilégios exercidos.»;
- 4) A secção FCL.055 passa a ter a seguinte redação:
- «FCL.055 Proficiência linguística**
- a) Geral. Os pilotos de aviões, helicópteros, aeronaves de descolagem vertical e aeróstatos que devem utilizar o radiotelefone não podem exercer os privilégios das suas licenças e qualificações sem terem um averbamento na sua licença de proficiência linguística em língua inglesa ou na língua utilizada para as radiocomunicações exigidas pelo voo. O averbamento deve indicar a língua, o nível de proficiência e a data de validade, e deve ser obtido em conformidade com um procedimento estabelecido por uma autoridade competente. O nível de proficiência mínimo aceitável é o nível operacional (nível 4) em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.
 - b) O requerente de um averbamento de proficiência linguística deve demonstrar, em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo, pelo menos um nível operacional, quer em termos de utilização de fraseologia quer de utilização da língua corrente, a um assessor certificado por uma autoridade competente ou a um órgão de certificação linguística aprovado por uma autoridade competente, consoante o caso. Para tal, o requerente tem de demonstrar aptidão para:
 1. Comunicar eficazmente tanto em situações não presenciais de forma exclusivamente vocal como em situações presenciais;
 2. Comunicar sobre temas correntes e profissionais com precisão e clareza;
 3. Utilizar estratégias de comunicação apropriadas para trocar mensagens e reconhecer e resolver mal-entendidos num contexto geral ou profissional;
 4. Resolver e responder com relativa facilidade aos desafios linguísticos apresentados por complicações ou situações imprevistas surgidas no contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de tarefa de comunicação que lhe é normalmente familiar; e
 5. Utilizar um dialeto ou sotaque compreensível para a comunidade aeronáutica.
 - c) Exceto no caso dos pilotos que tenham demonstrado possuir proficiência linguística de nível superior (nível 6), em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo, o averbamento de proficiência linguística será reavaliado a cada:
 1. Quatro anos, se o nível demonstrado for um nível operacional (nível 4); ou
 2. Seis anos, se o nível demonstrado for avançado (nível 5).
 - d) Requisitos específicos para titulares de qualificação de voo por instrumentos (IR) ou de qualificação de voo por instrumentos em rota (EIR). Sem prejuízo dos pontos *supra*, os titulares de uma IR ou de uma EIR 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.
 - e) A demonstração de proficiência linguística e a utilização da língua inglesa por parte dos titulares de uma IR ou de uma EIR será feita através de um método de avaliação estabelecido por uma autoridade competente.»;
- 5) A alínea c), ponto 2, da secção FCL.060 passa a ter a seguinte redação:
- «2. Caso o piloto não cumpra os requisitos do ponto 1, deve realizar um treino de voo com um instrutor qualificado em conformidade com a subparte J para ministrar instrução desse tipo de aeronave. O treino de voo deve ser realizado na aeronave ou no FFS do tipo de aeronave a ser utilizada e deve incluir pelo menos os requisitos descritos na alínea b), pontos 1 e 2, antes de poder usar os seus privilégios.»;
- 6) Na secção FCL.115, é aditada uma nova alínea d) com a seguinte redação:
- «d) Na formação respeitante aos aviões monomotor de pistões privilégio classe — mar, serão considerados os elementos do apêndice 9 do presente anexo, ponto 7 (qualificação de classe — mar) da secção B (Requisitos específicos para a categoria de avião).»;

7) A secção FCL.120 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.120 LAPL — Exames de conhecimentos teóricos

a) Os requerentes de uma LAPL(A) e de uma LAPL(H) devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através de exames sobre o seguinte:

1. Matérias comuns:

- direito aéreo e procedimentos de controlo de tráfego aéreo (ATC);
- performance humana;
- meteorologia;
- comunicações;
- navegação.

2. Matérias específicas relativas às diferentes categorias de aeronaves:

- princípios de voo;
- procedimentos operacionais;
- performance e planeamento do voo;
- conhecimentos gerais sobre a aeronave.

b) Os requerentes de uma LAPL(B) e de uma LAPL(S) devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através de exames sobre o seguinte:

1. Matérias comuns:

- direito aéreo e procedimentos de controlo de tráfego aéreo (ATC);
- performance humana;
- meteorologia, e
- comunicações.

2. Matérias específicas relativas às diferentes categorias de aeronaves:

- princípios de voo;
- procedimentos operacionais;
- performance e planeamento do voo;
- conhecimentos gerais sobre a aeronave, e
- navegação.»;

8) A secção FCL.105.A passa a ter a seguinte redação:

«FCL.105.A LAPL(A) — Privilégios e condições

a) Privilégios

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

b) Condições

1. Os titulares de uma LAPL(A) só podem transportar passageiros quando tiverem completado 10 horas de tempo de voo como PIC em aviões ou TMG após a emissão da licença.
2. Os titulares de uma LAPL(A) que anteriormente fossem titulares de uma ATPL(A), uma MPL(A), uma CPL(A) ou uma PPL(A) estão isentos dos requisitos estabelecidos na alínea b), ponto 1.»;

9) Na secção FCL.135.A, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Para alargar os privilégios a outra variante dentro de uma classe, o piloto deve ou realizar formação em diferenças ou de familiarização. A formação em diferenças deve ser registada na caderneta de voo do piloto ou num documento equivalente e ser assinada pelo instrutor.»;

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

«FCL.140.A LAPL(A) — Requisitos em matéria de experiência recente

- a) Os titulares de uma LAPL(A) apenas podem exercer os privilégios da sua licença se tiverem realizado, nos últimos dois anos, como pilotos de aviões ou TMG:
1. Pelo menos 12 horas de voo como PIC, ou voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, incluindo:
 - 12 descolagens e aterragens;
 - uma formação de refrescamento de pelo menos uma hora de tempo de voo total com um instrutor;
 2. Se tiverem superado uma verificação de proficiência em LAPL(A) com um examinador. O programa de verificação de proficiência deve basear-se na prova de perícia para a LAPL(A);
- b) Caso os titulares de uma LAPL(A) forem titulares tanto de um privilégio SEP(terra) como de um privilégio SEP(mar), poderão cumprir os requisitos da alínea a), ponto 1, em qualquer uma das classes ou numa combinação destas, que será válida para ambos os privilégios. Para o efeito, devem ser completadas em cada classe pelo menos uma hora do tempo de voo requerido e 6 das 12 descolagens e aterragens requeridas.»;

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

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

Os titulares de uma LAPL(H) apenas podem exercer os privilégios da sua licença num tipo específico se, nos últimos 12 meses, tiverem realizado uma das seguintes opções:

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

12) A secção FCL.215 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.215 Exames de conhecimentos teóricos

- a) Os requerentes de uma PPL devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através de exames sobre o seguinte:
1. Matérias comuns:
 - direito aéreo,
 - performance humana;
 - meteorologia, e
 - comunicações; e
 - navegação.
 2. Matérias específicas relativas às diferentes categorias de aeronaves:
 - princípios de voo;
 - procedimentos operacionais;
 - performance e planeamento do voo, e
 - conhecimentos gerais sobre a aeronave.
- b) Os requerentes de uma BPL ou de uma SPL devem demonstrar um nível de conhecimentos teóricos adequado aos privilégios concedidos, através de exames sobre as seguintes matérias:
1. Matérias comuns:
 - direito aéreo,
 - performance humana;
 - meteorologia, e
 - comunicações.

2. Matérias específicas relativas às diferentes categorias de aeronaves:

- princípios de voo;
- procedimentos operacionais;
- performance e planeamento do voo;
- conhecimentos gerais sobre a aeronave, e
- navegação.»;

13) Na secção FCL.205.A, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- «a) Os privilégios dos titulares de uma PPL(A) habilitam-no a desempenhar funções sem remuneração como PIC ou copiloto em aviões ou TMG afetos a operações não-comerciais e a exercer todos os privilégios de titulares de uma LAPL(A).»;

14) Na secção FCL.205.H, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- «a) Os privilégios dos titulares de uma PPL(H) habilitam-no a desempenhar funções sem remuneração como PIC ou copiloto em helicópteros afetos a operações não-comerciais e a exercer todos os privilégios de titulares de uma LAPL(H).»;

15) A secção FCL.625 IR passa a ter a seguinte redação:

«FCL.625 IR — Validade, revalidação e renovação

a) Validade

A IR é válida por um ano.

b) Revalidação

1. Uma IR deve ser revalidada nos três meses imediatamente anteriores à data de expiração mediante cumprimento dos critérios de revalidação para a categoria de aeronave pertinente.
2. Caso os requerentes optarem por cumprir os requisitos de revalidação antes do previsto no ponto 1, o novo período de validade tem início a partir da data da verificação de proficiência.
3. Os requerentes que reprovem na secção pertinente de uma verificação de proficiência IR antes da data de expiração da IR não poderão usar os privilégios da IR enquanto não passarem na verificação de proficiência.

c) Renovação

Caso uma IR expire, para renovar os seus privilégios, os requerentes devem:

1. realizar formação de refrescamento numa ATO para atingir o nível de proficiência necessário para passar no elemento de instrumentos da prova de perícia, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo;
2. superar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, na categoria de aeronave pertinente;
3. ser titulares da qualificação de tipo ou de classe pertinente, salvo indicação em contrário no presente anexo.

d) Caso a IR não tenha sido revalidada ou renovada nos sete anos anteriores, os requerentes da IR terão de passar novamente o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia da IR.

e) Os titulares de uma IR válida numa licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago devem ser dispensados de cumprir os requisitos previstos na alínea c), ponto 1, e na alínea d), ao renovar os privilégios IR constantes das licenças emitidas em conformidade com o presente anexo.

f) A verificação de proficiência referida na alínea c), ponto 2, e na alínea e), pode ser combinada com uma verificação de proficiência realizada para renovação da qualificação de tipo ou de classe pertinente.»;

16) A secção FCL.625.A, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) Revalidação.

Para revalidar uma IR(A), os requerentes devem:

1. Ser titulares da qualificação de tipo ou de classe pertinente, salvo se a revalidação da IR for combinada com a renovação da qualificação de classe ou de tipo pertinente;

2. Superar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo caso a revalidação da IR seja combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo;
3. quando a revalidação da IR não for combinada com a revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo:
 - i) para aviões monopiloto, realizar a secção 3b e as partes da secção 1 pertinentes para o voo pretendido da verificação de proficiência prevista no apêndice 9 do presente anexo;
 - ii) para aviões multimotor, realizar a secção 6 da verificação de proficiência para aviões monopiloto, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, apenas por referência a instrumentos.
4. No caso da revalidação constante do ponto 2, pode ser utilizado um FNPT II ou um FFS que represente a classe ou o tipo de aeronave pertinente, desde que uma de cada duas verificações de proficiência para a revalidação de uma IR(A) seja realizada num avião.»;

17) A secção FCL.625.H passa a ter a seguinte redação:

«FCL.625.H IR(H) — Revalidação

- a) Para revalidar uma IR(H), os requerentes devem:
 1. Ser titulares da qualificação de tipo pertinente, salvo se a revalidação da IR for combinada com a renovação da qualificação de tipo pertinente;
 2. Superar uma verificação de proficiência em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo para o tipo pertinente de helicóptero, caso a revalidação da IR seja combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo;
 3. Caso a revalidação da IR não seja combinada com a revalidação de uma qualificação de tipo, terão de realizar a secção 5 e as partes pertinentes da secção 1 da verificação de proficiência estipulada no apêndice 9 do presente anexo, para o tipo de helicóptero pertinente.
- b) Pode ser utilizado um FTD 2/3 ou um FFS que represente o tipo de helicóptero pertinente para a verificação de proficiência nos termos da alínea a), ponto 3, desde que uma de cada duas verificações de proficiência para a revalidação de uma IR(H) seja realizada num helicóptero.
- c) Será atribuída equivalência de créditos, em conformidade com o apêndice 8 do presente anexo.»;

18) A secção FCL.710 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.710 Qualificações de classe e de tipo — variantes

- a) Para estender os seus privilégios a outra variante de aeronave dentro de uma qualificação de classe ou de tipo, o piloto deve realizar formação em diferenças ou uma formação de familiarização. No caso de variantes dentro de uma qualificação de classe ou de tipo, a formação em diferenças ou de familiarização deve incluir os elementos pertinentes definidos nos OSD, consoante o aplicável.
- b) A formação em diferenças deve ser realizada em qualquer das seguintes:
 1. Numa ATO;
 2. Numa DTO no caso das aeronaves referidas na alínea a), ponto 1, alínea c), e na alínea a), ponto 2, alínea c), da secção DTO.GEN.110 do anexo VIII;
 3. Num titular de um COA com um programa de formação em diferenças aprovado para a classe ou o tipo em causa.
- c) Sem prejuízo do disposto na alínea b), a formação em diferenças para TMG, aviões monomotor de pistões (SEP), aviões monomotor de turbina (SET) e aviões multimotor de pistões (MEP) pode ser realizada por um instrutor adequadamente qualificado exceto menção em contrário nos OSD.
- d) Caso não seja efetuado nenhum voo com a variante durante os dois anos seguintes à formação enumerada na alínea b), deve ser realizada uma formação adicional em diferenças ou uma verificação de proficiência nessa variante, exceto para tipos ou variantes dentro das qualificações de classe de SEP e de TMG.
- e) A formação em diferenças ou a verificação de proficiência nessa variante devem ser registadas na caderneta de voo do piloto ou num registo equivalente e ser assinadas pelo instrutor ou examinador, consoante o caso.»;

19) Na secção FCL.725, alínea b), é aditado o seguinte ponto 5):

- «5. Para aviões monopiloto monomotor e monopiloto multimotor (mar), o exame deve ser escrito e incluir pelo menos 30 perguntas de escolha múltipla.»;

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

«FCL.740 Validade e renovação de qualificações de classe e de tipo

a) Validade

O período de validade de uma qualificação de classe e de tipo será de um ano, exceto para qualificações de classe monopiloto e monomotor, para as quais a validade será de dois anos, salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional (OSD). Caso os pilotos optarem por cumprir os requisitos de revalidação antes do previsto nas secções FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL e FCL.740.As, o novo período de validade tem início a partir da data da verificação de proficiência.

b) Renovação

Para a renovação de uma qualificação de classe ou de tipo, o requerente deve cumprir todos os seguintes requisitos:

1. Realizar uma verificação de proficiência, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo;
2. Anteriormente à verificação de proficiência referida no ponto 1, realizar uma formação de refresco numa ATO se considerado necessário pela ATO para alcançar o nível de proficiência para operar em segurança a classe ou o tipo pertinentes de aeronave, exceto se for titular de uma classificação válida para a mesma classe ou tipo de aeronave no âmbito de uma licença de piloto emitida por um país terceiro em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago e se estiver habilitado a exercer os privilégios dessa qualificação. O requerente pode efetuar a formação:
 - i) Numa DTO ou numa ATO, sempre que a qualificação caducada consista numa qualificação de classe de aviões monomotor de pistão, de não alta performance, numa qualificação de classe de motoplanadores ou numa qualificação de tipo de monomotor para helicópteros referidos no anexo VIII (parte DTO), secção DTO.GEN.110, alínea a), ponto 2, alínea c);
 - ii) Numa DTO, numa ATO ou com um instrutor, no caso de a qualificação estar caducada há menos de três anos e de ser respeitante a uma classe de aviões monomotor de pistão, de não alta performance ou a uma qualificação de classe de motoplanadores.
3. Sem prejuízo do disposto na alínea b), pontos 1 e 2, os pilotos que sejam titulares de uma qualificação de voos de ensaio emitida em conformidade com a secção FCL.820 que tenham sido envolvidos no desenvolvimento, na certificação ou na produção de voos de ensaio para um tipo de aeronave e tenham completado quer 50 horas de tempo de voo total quer 10 horas de tempo de voo como PIC em voos de ensaio daquele tipo durante o ano anterior à data da sua candidatura, estão habilitados a requerer a revalidação ou a renovação da qualificação de tipo pertinente.»;

21) Na secção FCL.805, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

- «d) Os privilégios das qualificações de reboque de planadores e de reboque de publicidade aérea serão limitados aos aviões ou aos TMG, em função do tipo de aeronave em que a instrução de voo foi concluída. Relativamente ao reboque de publicidade aérea, os privilégios devem ser limitados ao método de reboque utilizado para a instrução de voo. Os privilégios devem ser alargados se os pilotos tiverem obtido aprovação em pelo menos três voos de treino em duplo comando abrangendo o currículo de formação completo respeitante ao reboque em ambas as aeronaves e o método de reboque de publicidade aérea.»;

22) Na secção FCL.810, a frase introdutória da alínea a), 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, de uma SPL ou de uma PPL para aviões, TMG ou aeróstatos em condições VFR de noite. O curso consistirá em:»;

23) Na secção FCL.815, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) Revalidação

Para revalidar uma qualificação de montanha, os requerentes devem cumprir uma das seguintes opções:

1. Ter realizado pelo menos seis aterragens, numa superfície que designadamente requeira uma qualificação de montanha, nos últimos dois anos;
2. Superar uma verificação de proficiência em conformidade com os requisitos da alínea c).»;

24) Na secção FCL.900, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Instrução ministrada fora do território dos Estados-Membros

1. Em derrogação da alínea a), no caso da instrução de voo ministrada durante um curso de formação aprovado em conformidade com o presente anexo, fora do território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis, ao abrigo da Convenção de Chicago, a autoridade competente pode emitir um certificado de instrutor aos requerentes que:
 - i) seja titular de uma licença de piloto que preencha a totalidade dos seguintes critérios:
 - A) esteja em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago;
 - B) em qualquer caso, seja uma CPL na categoria de aeronave relevante com uma qualificação ou certificação pertinentes;
 - ii) cumpra os requisitos estabelecidos na presente subparte para a emissão do certificado de instrutor pertinente;
 - iii) demonstre à autoridade competente um nível de conhecimentos adequados sobre as regras de segurança aérea europeias para poder exercer privilégios de instrução em conformidade com o presente anexo.
2. O certificado será limitado à prestação de instrução de voo durante um curso de formação aprovado em conformidade com o presente anexo que satisfaça todas as seguintes condições:
 - i) seja ministrado fora do território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago;
 - ii) seja ministrado a alunos pilotos que tenham conhecimentos suficientes da língua em que a instrução de voo é ministrada.»;

25) Na secção FCL.935, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Exceto para instrutor de cooperação em tripulação múltipla (MCCI), instrutor de treino artificial (STI), instrutor de voo de montanha (MI) e instrutor de prova de voo (FTI), um requerente de um certificado de instrutor terá de passar uma avaliação de competência na categoria de aeronave adequada, na classe ou no tipo pertinentes ou no FSTD adequado, para demonstrar a um examinador qualificado, em conformidade com a subparte K do presente anexo, a capacidade para instruir um aluno piloto ao nível exigido para a emissão da licença, qualificação ou certificado pertinente;»;

26) A secção FCL.940 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.940 Validade dos certificados de instrutor

Com exceção do MI, e sem prejuízo do disposto na secção FCL.900, alínea b), ponto 1, e na secção FCL.915, alínea e), ponto 2, os certificados de instrutor serão válidos por um período de 3 anos.»;

27) A secção FCL.905.FI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.905.FI Privilégios e condições

Os privilégios dos FI habilitam-nos a ministrar instrução de voo para a emissão, revalidação ou renovação de:

- a) Uma PPL, uma SPL, uma BPL e uma LAPL, na categoria de aeronave adequada;
- b) Qualificações de classe e de tipo para aeronaves monopiloto, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance; extensões de classe e de grupo a balões e experiência recente de qualificação de classe relativa a planadores;
- c) Qualificações de classe e de tipo para aeronaves monopiloto, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance, em operações multipiloto, desde que os FI cumpram qualquer das seguintes condições:
 1. Sejam ou tenham sido titulares de um certificado TRI para aviões multipiloto;
 2. Tenham completado todos os passos seguintes:
 - i) pelo menos 500 horas como pilotos em operações multipiloto em aviões;
 - ii) o curso de formação para MCCI em conformidade com a secção FCL.930.MCCI;
- d) Qualificações de tipo para aeronaves monopiloto ou multipiloto;

- e) Uma CPL na categoria de aeronave adequada, desde que os FI tenham realizado pelo menos 200 horas de instrução de voo nessa categoria de aeronave;
- f) Qualificação de voo noturno, desde que os FI preencham todas as condições seguintes:
1. Estejam certificados para pilotar à noite na categoria de aeronave adequada;
 2. Tenham demonstrado aptidão para ministrar instrução à noite a um FI certificado em conformidade com a alínea j);
 3. Cumpram o requisito de experiência noturna previsto no ponto FCL.060, alínea b), ponto 2;
- g) Uma qualificação para operações de reboque ou de voo acrobático ou, no caso de FI(S), de voo em condições de nebulosidade, desde que sejam titulares de tais privilégios e que os FI tenham demonstrado a um FI certificado em conformidade com a alínea j) aptidão para dar instrução para essa qualificação;
- h) Uma EIR ou IR na categoria de aeronave adequada, desde que os FI preencham todas as condições seguintes:
1. Tenham 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;
 2. Tenham completado como alunos piloto o curso de formação IRI e superado uma avaliação de competência para um certificado IRI;
 3. 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;
- i) Qualificações de classe ou de tipo monopiloto e multimotor, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance, desde que cumpram as seguintes condições:
1. No caso de aviões, que cumpram o disposto nas secções FCL.915.CRI, alínea a), FCL.930.CRI e FCL.935;
 2. No caso de helicópteros, que cumpram o disposto nas secções FCL.910.TRI alínea c), ponto 1, e FCL.915.TRI, alínea d), ponto 2;
- j) Um certificado FI, IRI, CRI, STI ou MI, desde que satisfaçam cumulativamente as seguintes condições:
1. Tenham completado pelo menos 50 horas ou 150 lançamentos em instrução de voo em planadores no caso de FI(S), pelo menos 50 horas ou 50 descolagens em instrução de voo em balões no caso de FI(B) e 500 horas de instrução de voo na categoria de aeronave adequada em todos os outros casos;
 2. Tenham passado uma avaliação de competência, em conformidade com o disposto na secção FCL.935, na categoria de aeronave adequada, para demonstrar a um Examinador de Instrutor de Voo (FIE) a aptidão para ministrar instrução para o certificado pertinente;
- k) Uma MPL, desde que os FI preencham todas as condições seguintes:
1. Para a fase nuclear de voo da formação, tenham realizado pelo menos 500 horas de voo como pilotos em aviões, incluindo pelo menos 200 horas de instrução de voo;
 2. Para a fase básica da formação:
 - i) sejam titulares de uma IR para aviões multimotor e do privilégio para ministrar instrução para uma IR;
 - ii) tenham realizado pelo menos 1500 horas de voo em operações de tripulação múltipla;
 3. No caso de FI já certificados para dar instrução em cursos integrados ATP(A) ou CPL(A)/IR, o requisito do ponto 2, subalínea ii), pode ser substituído pela realização de um curso de formação estruturado que consista:
 - i) numa qualificação MCC;
 - ii) em observar cinco sessões de instrução de voo na Fase 3 de um curso MPL;
 - iii) em observar cinco sessões de instrução de voo na Fase 4 de um curso MPL;
 - iv) em observar cinco sessões recorrentes de treino de voo orientado para linha aérea de um operador;
 - v) no conteúdo do curso de MCCI.

Neste caso, os FI levarão a cabo as suas cinco primeiras sessões de instrutor sob a supervisão de um TRI(A), MCCI(A) ou SFI(A) certificado para instrução de voo para MPL.»;

28) A secção FCL.915.FI é alterada do seguinte modo:

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

«i) exceto no caso de um FI(A) que apenas ministre formação para LAPL(A), ter passado o exame de conhecimentos teóricos para CPL, que pode ser realizado sem frequência de um curso de formação de conhecimentos teóricos para CPL e que não é válido para a emissão de uma CPL; e»;

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

«2. Pelo menos 200 horas como PIC, no caso de o requerente ser titular de pelo menos uma PPL(H) e de ter passado o exame de conhecimentos teóricos para CPL, que pode ser realizado sem frequência de um curso de formação de conhecimentos teóricos para CPL e que não é válido para a emissão de uma CPL;»;

29) Na secção FCL.930.FI, é aditada a alínea c) com a seguinte redação:

«c) Os requerentes de um certificado FI que sejam titulares ou tenham sido titulares de qualquer outro certificado de instrutor emitido em conformidade com o presente anexo devem cumprir os requisitos da alínea b), ponto 1.»;

30) A secção FCL.940.FI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.940.FI FI — Revalidação e renovação

a) Revalidação

1. Para a revalidação de um certificado FI, os titulares terão de cumprir dois dos três requisitos seguintes antes da data de expiração do certificado:

i) cumpriram:

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 IR, pelo menos 10 das referidas horas devem ser de instrução de voo para uma IR e devem ter sido realizadas nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado FI;

B) No caso de um FI(As), pelos menos 20 horas de instrução de voo em aeróstatos como FI, IRI ou como examinadores. Caso se trate de revalidar os privilégios de instrução para a IR, 10 das referidas horas devem ser de instrução de voo para uma IR e devem ter sido realizadas nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado FI;

C) No caso de um FI(S), pelo menos 60 descolagens ou 30 horas em instrução de voo em planadores, motoplanadores ou TMG como FI ou como examinadores;

D) No caso de um FI(B), pelos menos 6 horas de instrução de voo em balões como FI, ou como examinadores;

ii) tenham completado formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como FI numa ATO ou na autoridade competente. Os FI(B) e os FI(S) podem completar esta formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor numa DTO;

iii) tenham passado uma avaliação de competência em conformidade com a secção FCL.935 nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado de FI.

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), FI(S) ou FI(B), o titular do certificado pertinente terá de superar uma avaliação de competência em conformidade com a secção FCL.935.

b) Renovação.

Caso o certificado de FI tenha caducado, os requerentes devem, num período de 12 meses anterior à data de introdução do pedido de renovação, completar formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como FI numa ATO ou numa autoridade competente ou, no caso de um FI(B) ou de um FI(S), numa ATO, numa DTO, ou numa autoridade competente, e passar uma avaliação de competência em conformidade com a secção FCL.935.»;

31) Na secção FCL.905.TRI, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:

«b) A emissão de um certificado TRI ou SFI, desde que o titular preencha cumulativamente as seguintes condições:

1. Possua pelo menos 50 horas de experiência de instrução como TRI ou SFI em conformidade com o presente regulamento ou com o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão;

2. Tenha dirigido o programa de instrução de voo da parte relevante do curso de formação de TRI em conformidade com a secção FCL.930.TRI, alínea a), ponto 3, com a aprovação do chefe do departamento de formação de uma ATO; e

c) No caso de um TRI para aviões monopiloto:

1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões monopiloto complexos e de alta performance, desde que o requerente procure obter privilégios para operar em operações monopiloto.

Os privilégios de um TRI(SPA) podem ser alargados à instrução de voo para qualificações de tipo para aviões complexos monopiloto e de alta performance em operações multipiloto, desde que o TRI preencha qualquer das seguintes condições:

- i) seja ou tenha sido titular de um certificado TRI para aviões multipiloto;
 - ii) possua pelo menos experiência de 500 horas em aviões em operações multipiloto e tenha completado uma formação de MCCI em conformidade com a secção FCL.930.MCCI.
2. A fase básica do curso MPL, desde que seja titular de privilégios alargados a operações multipiloto e seja ou tenha sido titular de um certificado FI(A) ou IRI(A).»;

32) A secção FCL.910.TRI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.910.TRI Restrições aos privilégios

a) Geral. Se a instrução para TRI for efetuada apenas em FSTD, os privilégios do TRI cingem-se à instrução em FSTD. Esta restrição deve, contudo, incluir os seguintes privilégios de realização, na aeronave:

1. De LIFUS, desde que o curso de formação TRI inclua a formação especificada na secção FCL.930.TRI, alínea a), ponto 4, subalínea i);
2. De formação sobre aterragem, desde que o curso de formação TRI inclua a formação especificada na secção FCL.930.TRI, alínea a), ponto 4, subalínea ii); ou
3. Do voo de treino especificado na secção FCL.060, alínea c), ponto 2, desde que o curso de formação TRI inclua a formação referida na alínea a), ponto 1, ou na alínea a), ponto 2.

A restrição a FSTD deve ser retirada se os TRI tiverem passado uma avaliação de competência na aeronave.

b) TRI para aviões e para aeronaves de descolagem vertical — TRI(A) e TRI(PL). Os privilégios dos TRI estão limitados ao tipo de avião ou de aeronave de descolagem vertical no qual a instrução e a avaliação de competência foram efetuadas. Salvo especificação em contrário nos OSD, para alargar os privilégios dos TRI a outros tipos, os TRI devem ter:

1. Efetuado nos 12 meses anteriores ao requerimento pelo menos 15 setores de rota, incluindo descolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, dos quais 7 setores, no máximo, podem ter sido realizados num FSTD;
2. Completado as partes pertinentes da formação técnica e da instrução de voo do curso TRI aplicável;
3. Passado as secções pertinentes da avaliação de competência, em conformidade com o disposto na secção FCL.935, demonstrando a um FIE ou a um TRE qualificados em conformidade com a subparte K do presente anexo a sua aptidão para ministrar instrução a um piloto ao nível exigido para a emissão de uma qualificação de tipo, incluindo instrução sobre os procedimentos antes e após o voo e instrução teórica.

Os privilégios dos TRI serão alargados a outras variantes em conformidade com os OSD se os TRI tiverem efetuado as partes relevantes da formação técnica e as partes relativas à instrução de voo do curso TRI aplicável.

c) TRI para helicópteros — TRI(H).

1. Os privilégios dos TRI(H) estão limitados ao tipo de helicóptero no qual foi realizada a avaliação de competência para a emissão do certificado TRI. Salvo especificação em contrário nos OSD, para alargar os privilégios dos TRI a outros tipos, os TRI devem ter:
 - i) completado as partes pertinentes da formação técnica e da instrução de voo do curso TRI;

- ii) efetuado nos 12 meses anteriores ao requerimento pelo menos 10 horas no tipo de helicóptero aplicável, das quais um máximo de 5 horas pode ser obtido num FFS ou num FTD 2/3; e
- iii) passado as secções pertinentes da avaliação de competência, em conformidade com o disposto na secção FCL.935, demonstrando a um FIE ou a um TRE qualificados em conformidade com a subparte K do presente anexo a sua aptidão para ministrar instrução a um piloto ao nível exigido para a emissão de uma qualificação de tipo, incluindo instrução sobre os procedimentos antes e após o voo e instrução teórica.

Os privilégios dos TRI serão alargados a outras variantes em conformidade com os OSD se os TRI tiverem efetuado as partes relevantes da formação técnica e as partes relativas à instrução de voo do curso TRI aplicável.

2. Para que os privilégios monopiloto de um TRI(H) sejam alargados a privilégios multipiloto no mesmo tipo de helicópteros, o titular deve ter cumprido pelo menos 100 horas em operações multipiloto no referido tipo.

- d) Não obstante o disposto nas alíneas *supra*, os titulares de um certificado TRI a quem tenha sido emitida uma qualificação de tipo em conformidade com o disposto na secção FCL.725, alínea e), estão autorizados a estender os seus privilégios TRI a esse novo tipo de aeronave.»;

- 33) Na secção FCL.915.TRI, a alínea c), ponto 1, passa a ter a seguinte redação:

«c) Para um certificado TRI(SPA):

1. Ter efetuado, nos 12 meses anteriores à data do requerimento, pelo menos 30 setores de rota, incluindo descolagens e aterragens, como PIC, no tipo de avião aplicável, dos quais 15 setores, no máximo, podem ter sido num FSTD que represente o mesmo tipo; e»;

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

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

«a) O curso de formação TRI será efetuado na aeronave apenas se não estiver disponível e acessível nenhum FSTD e incluirá:»;

- b) Na alínea a), o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

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

- c) É inserido um novo ponto 4:

«4. A seguinte formação, consoante o aplicável:

- i) formação específica adicional antes de efetuar LIFUS;
- ii) formação específica adicional antes de efetuar formação sobre aterragem. Essa formação no FSTD deve incluir formação para procedimentos de emergência relacionados com a aeronave.»;

- 35) A secção FCL.935.TRI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.935.TRI Avaliação de competência

- a) A avaliação de competência de um TRI para MPA e PL será realizada num FFS. Se nenhum FFS estiver disponível ou acessível, será utilizada uma aeronave.
- b) A avaliação de competência de um TRI para aviões e helicópteros monopiloto complexos e de alta performance será efetuada em qualquer dos seguintes:
 - 1. Num FFS disponível e acessível;
 - 2. Se nenhum FFS estiver disponível ou acessível, numa combinação de FSTD e numa aeronave;
 - 3. Se nenhum FSTD estiver disponível ou acessível, numa aeronave.»;

36) A secção FCL.940.TRI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.940.TRI Revalidação e renovação

a) Revalidação

1. Aviões

Para a revalidação de um certificado TRI(A), os requerentes terão de, nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

- i) realizar uma das seguintes partes de um curso de formação completo para qualificação de tipo ou de formação contínua: sessão de simulador com uma duração mínima de três horas ou um exercício aéreo de, pelo menos, uma hora, compreendendo no mínimo duas descolagens e aterragens;
- ii) completar formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI(A) numa ATO,
- iii) passar a avaliação de competência em conformidade com o disposto na secção FCL.935. Os requerentes que cumpriram o disposto na secção FCL.910.TRI, alínea b), ponto 3, devem cumprir este requisito.

2. Helicópteros e aeronaves de descolagem vertical.

Para a revalidação de um certificado TRI(H) ou TRI(PL), os requerentes terão de, no período de validade do certificado TRI, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

- i) efetuar 50 horas de instrução de voo em cada um dos tipos de aeronave para os quais possuem privilégios de instrução, ou num FSTD que represente os mesmos tipos, das quais pelo menos 15 horas terão de ser realizadas nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado TRI. No caso de um TRI(PL), estas horas terão de ser completadas como TRI ou como examinador de qualificação de tipo (TRE), ou SFI ou examinador de voo artificial (SFE). No caso de um TRI(H), o tempo voado como FI, instrutor de qualificação de instrumentos (IRI), instrutor de treino artificial (STI) ou como qualquer tipo de examinador também será pertinente para o efeito;
- ii) completar formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI(H) ou TRI(PL), consoante o aplicável, numa ATO;
- iii) no período de 12 meses imediatamente anterior à data de expiração do certificado, ter passado uma avaliação de competência em conformidade com o disposto nas secções FCL.935, FCL.910.TRI, alínea b), ponto 3, ou FCL.910.TRI, alínea c), ponto 3, consoante o aplicável.

3. Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado TRI, os titulares terão de superar uma avaliação de competência em conformidade com o disposto na secção FCL.935.

4. Se os TRI forem titulares de um certificado em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competência levada a cabo num desses tipos permitirá revalidar o certificado TRI para os outros tipos de que são titulares na mesma categoria de aeronave, salvo especificação em contrário nos OSD.

5. Requisitos específicos para a revalidação de um certificado TRI(H).

Os TRI(H) que sejam titulares de um certificado FI(H) do tipo pertinente devem cumprir os requisitos da alínea a). Neste caso, o certificado TRI(H) será válido até à data de expiração do certificado FI(H).

b) Renovação

Para a renovação de um certificado TRI, os requerentes devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento, ter passado a avaliação de competência nos termos da secção FCL.935 e ter completado os seguintes:

1. Para aviões:

- i) pelo menos 30 setores de rota, incluindo descolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, dos quais 15 setores, no máximo, podem ter sido realizados num FFS;
- ii) formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI numa ATO, a qual deve abranger os elementos pertinentes do curso de formação TRI;

2. Para helicópteros e aeronaves de descolagem vertical:

- i) pelo menos dez horas de voo, incluindo descolagens e aterragens no tipo de aeronave aplicável, das quais cinco horas, no máximo, podem ter tido lugar num FFS ou num FTD 2/3;

- ii) formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como TRI numa ATO, a qual deve abranger os elementos pertinentes do curso de formação TRI.
3. Se os requerentes forem titulares de um certificado em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competência levada a cabo num desses tipos permitirá revalidar o certificado TRI para os outros tipos de que são titulares na mesma categoria de aeronave, salvo especificação em contrário nos OSD.»;
- 37) Na secção FCL.905.CRI, é inserida após a alínea b) uma alínea ba) com a seguinte redação:
- «ba) Os privilégios dos CRI são ministrar instrução de qualificações de classe e de tipo para aeronaves monopiloto, exceto para aviões complexos monopiloto e de alta performance, em operações multipiloto, desde que os CRI cumpram qualquer das seguintes condições:
1. Sejam ou tenham sido titulares de um certificado TRI para aviões multipiloto;
 2. Possuam pelo menos experiência de 500 horas em aviões em operações multipiloto e tenham completado uma formação de MCCI em conformidade com a secção FCL.930.MCCL.»;
- 38) Na secção FCL.930.CRI, a alínea a), ponto 3, passa a ter a seguinte redação:
- «3. Cinco horas de instrução de voo em aviões multimotor, ou num FSTD que represente essa classe ou tipo de avião, incluindo pelo menos três horas no avião, ou pelo menos três horas de instrução de voo em aviões monomotor, ministrada por um FI(A) certificado em conformidade com o disposto na secção FCL.905.FI j).»;
- 39) A secção FCL.940.CRI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.940.CRI Revalidação e renovação

- a) Para a revalidação de um certificado CRI, os requerentes terão de, no período de validade do certificado CRI, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:
1. Ministrar pelo menos dez horas de instrução de voo como CRI. Caso os requerentes tenham privilégios CRI tanto em aviões monomotor como em aviões multimotor, essas horas de instrução de voo devem ser divididas equitativamente entre aviões monomotor e aviões multimotor;
 2. Completar formação de refrescamento de conhecimentos de instrutor como CRI numa ATO ou numa autoridade competente;
 3. Passar na avaliação de competência em conformidade com o disposto na secção FCL.935 para aviões multimotor ou monomotor, conforme o caso.
- b) Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado CRI, os titulares terão de cumprir o requisito estipulado na alínea a), ponto 3.
- c) Renovação
- Caso o certificado CRI tenha caducado, pode ser renovado se os requerentes, num período de 12 meses anterior à data de introdução do pedido de renovação:
1. Tiverem completado formação de refrescamento de conhecimentos como CRI numa ATO ou numa autoridade competente;
 2. Tiverem completado a avaliação de competência tal como requerido na secção FCL.935.»;
- 40) Na secção FCL.915.IRI, a alínea b), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:
- «2. No caso dos requerentes de um certificado IR(H) para helicópteros multimotor, cumprir os requisitos previstos na secção FCL.905.FI, alínea h), ponto 3, subalínea ii).»;
- 41) Na secção FCL.930.IRI, a alínea a), ponto 3, subalínea ii), passa a ter a seguinte redação:
- «ii) para o IRI(H), pelo menos dez horas de instrução de voo num helicóptero, FFS, FTD 2/3 ou FNPT II/III. No caso de requerentes titulares de um certificado FI(H), estas horas serão reduzidas para pelo menos cinco.»;
- 42) A secção FCL.905.SFI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.905.SFI Privilégios e condições

- a) Os privilégios dos SFI habilitam-nos a ministrar instrução de voo artificial, na categoria de aeronave pertinente, para:
1. Revalidação e renovação de um IR, desde que sejam ou tenham sido titulares de uma IR na categoria de aeronave pertinente;
 2. Emissão de um IR, desde que sejam ou tenham sido titulares de uma IR na categoria de aeronave pertinente e tenham realizado o curso de formação IRI.

- b) Os privilégios dos SFI para aviões monopiloto habilitam-nos a ministrar instrução de voo artificial, para:
1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões monopiloto complexos e de alta performance, quando o requerente procurar obter privilégios para operações monopiloto.

Os privilégios dos SFI para aviões monopiloto podem ser alargados à instrução de voo para qualificações de tipo para aviões complexos monopiloto e de alta performance em operações multipiloto, desde que preencham qualquer das seguintes condições:
 - i) Sejam ou tenham sido titulares de um certificado TRI para aviões multipiloto;
 - ii) Possuam pelo menos experiência de 500 horas em aviões em operações multipiloto e tenham completado uma formação de MCCI em conformidade com a secção FCL.930.MCCI;
 2. A fase básica dos cursos MPL e MCC, desde que os privilégios dos SFI (SPA) tenham sido alargados a operações multipiloto em conformidade com o ponto 1.
- c) Os privilégios dos SFI para aviões multipiloto habilitam-nos a ministrar instrução de voo artificial, para:
1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões multipiloto e, quando os requerentes procuram obter privilégios para operar em operações multipiloto, para aviões monopiloto complexos e de alta performance;
 2. O curso de formação MCC;
 3. As fases básica, intermédia e avançada do curso MPL, desde que, para a fase básica, sejam ou tenham sido titulares de um certificado FI(A) ou IRI(A);
- d) Os privilégios dos SFI para helicópteros habilitam-nos a ministrar instrução de voo artificial, para:
1. A emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para helicópteros;
 2. Formação MCC, quando o SFI possuir privilégios para ministrar instrução para helicópteros multipiloto.»;

43) A secção FCL.910.SFI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.910.SFI Restrições aos privilégios

Os privilégios dos SFI estão limitados ao FTD 2/3 ou FFS do tipo de aeronave na qual o curso de formação SFI foi realizado.

Os privilégios podem estender-se a outros FSTD que representem outros tipos da mesma categoria de aeronave quando os titulares tiverem:

- a) Completado o conteúdo do simulador no curso para qualificação de tipo pertinente;
- b) Completado as partes pertinentes da formação técnica e o teor FSTD do programa de instrução de voo do curso TRI aplicável;
- c) Efetuado, num curso de qualificação de tipo completo, pelo menos três horas de instrução de voo relacionada com as tarefas de um SFI no tipo aplicável sob a supervisão e com a aprovação de um TRE ou SFE qualificado para o efeito.

Os privilégios dos SFI serão alargados a outras variantes em conformidade com os OSD se os SFI tiverem efetuado as partes relevantes em relação ao tipo da formação técnica e o teor FSTD do programa de instrução de voo do curso TRI aplicável.»;

44) Na secção FCL.930.SFI, a alínea a), ponto 2, passa a ter a seguinte redação:

- «2. As partes pertinentes da formação técnica e o teor FSTD do programa de instrução de voo do curso de formação TRI aplicável.»;

45) A secção FCL.940.SFI passa a ter a seguinte redacção:

«FCL.940.SFI Revalidação e renovação

a) Revalidação

Para a revalidação de um certificado SFI, os requerentes terão de, antes da data de expiração do certificado SFI, cumprir pelo menos dois dos três requisitos seguintes:

1. Ter completado pelo menos 50 horas como instrutores ou examinadores em FSTD, das quais pelo menos 15 horas no período de 12 meses imediatamente anterior à data de expiração do certificado SFI;
2. Ter completado treino de refrescamento de instrutor como SFI numa ATO;
3. Ter aprovado nas secções pertinentes da avaliação de competência em conformidade com o disposto na secção FCL.935;

b) Além disso, os requerentes devem ter efetuado, num FFS, as verificações de proficiência para a emissão das qualificações de tipo na aeronave específica que represente os tipos para os quais são titulares de privilégios.

c) Pelo menos a cada duas revalidações de um certificado SFI, os titulares terão de cumprir o requisito estipulado na alínea a), ponto 3.

d) Se o SFI for titular de um certificado em mais do que um tipo de aeronave da mesma categoria, a avaliação de competência levada a cabo num desses tipos permitirá revalidar o certificado SFI para os outros tipos de que é titular na mesma categoria de aeronave, salvo especificação em contrário nos OSD.

e) Renovação

Para a renovação de um certificado SFI, os requerentes devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento, cumprir cumulativamente as seguintes condições:

1. Ter completado treino de refrescamento de instrutor como SFI numa ATO;
2. Passar a avaliação de competência em conformidade com o disposto na secção FCL.935;
3. Ter efetuado, num FSTD, a prova de perícia para a emissão das qualificações de tipo na aeronave específica que represente os tipos para os quais são renovados os privilégios.»;

46) A secção FCL.910.STI passa a ter a seguinte redacção:

«FCL.910.STI Restrições aos privilégios

Os privilégios dos STI são limitados ao FSTD em que o curso de instrução STI foi realizado.

Os privilégios podem estender-se a outros FSTD que representem outros tipos de aeronave se nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento os titulares tiverem:

- a) Completado o teor FSTD do curso TRI ou CRI na classe ou no tipo de aeronave para a qual são requeridos privilégios de instrução;
- b) Passado, no FSTD em que a instrução de voo é habitualmente ministrada, a secção da verificação de proficiência aplicável, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

Para um STI(A) que apenas ministra instrução em BITD, a verificação de proficiência incluirá apenas os exercícios adequados a uma prova de perícia para a emissão de uma PPL(A).

- c) Realizado, num CPL, IR, PPL ou num curso de qualificação de classe ou de tipo, pelo menos três horas de instrução de voo sob a supervisão de um FI, de um CRI(A), de um IRI ou de um TRI nomeado pela ATO para esse efeito, incluindo pelo menos uma hora de instrução de voo supervisionada por um FIE na categoria de aeronave adequada.»;

47) A secção FCL.915.STI passa a ter a seguinte redacção:

«FCL.915.STI Pré-requisitos

a) Os requerentes da emissão de um certificado STI devem:

1. Ser, ou ter sido titulares nos três anos anteriores ao requerimento, de uma licença de piloto e de privilégios de instrução adequados aos cursos nos quais pretendem ministrar a instrução;

2. Ter realizado num FSTD a verificação de proficiência pertinente para a qualificação de classe ou de tipo, no período de 12 meses imediatamente anterior ao requerimento.

Os requerentes da emissão de um certificado STI(A) que pretendam ministrar instrução apenas em dispositivos BITD terão apenas de realizar os exercícios adequados para uma prova de perícia para a emissão de uma PPL(A);

- b) Adicionalmente aos requisitos dispostos na alínea a), para a emissão de um certificado STI(H), os requerentes devem ter efetuado pelo menos uma hora de voo como observadores na cabina de pilotagem do tipo de helicóptero aplicável, nos 12 meses imediatamente anteriores ao requerimento.»;

48) A secção FCL.940.STI passa a ter a seguinte redação:

«FCL.940.STI Revalidação e renovação do certificado STI

a) Revalidação

Para a revalidação de um certificado STI, os requerentes devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado STI, cumprir cumulativamente as seguintes condições:

1. Ter realizado pelo menos três horas de instrução de voo num FSTD, como parte de um curso completo CPL, IR, PPL ou de qualificação de classe ou de tipo;
2. Ter passado no FSTD em que a instrução de voo é ministrada as secções aplicáveis da verificação de proficiência, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

Para os STI(A) que apenas ministrem instrução em BITD, a verificação de proficiência incluirá os exercícios adequados a uma prova de perícia para a emissão de uma PPL(A) apenas.

b) Renovação

Para a renovação de um certificado STI, os requerentes devem, nos 12 meses imediatamente anteriores à data do requerimento:

1. Completar uma formação de refrescamento como STI numa ATO;
2. Passar no FSTD em que a instrução de voo é ministrada as secções aplicáveis da verificação de proficiência, em conformidade com o apêndice 9 do presente anexo, para a classe ou o tipo de aeronave adequada.

Para um STI(A) que apenas ministre instrução em BITD, a verificação de proficiência incluirá os exercícios adequados a uma prova de perícia para a emissão de uma PPL(A) apenas;

3. Realizar, na categoria de aeronave pertinente, como parte de um curso completo CPL, IR, PPL ou de qualificação de classe ou de tipo, pelo menos três horas de instrução de voo sob a supervisão de um FI, de um CRI, de um IRI ou de um TRI nomeado pela ATO para esse efeito, incluindo pelo menos uma hora de instrução de voo supervisionada por um Examinador de Instrutor de Voo (FIE).»;

49) A secção FCL.1000 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.1000 Certificados de examinador

a) Geral

Os titulares de um certificado de examinador devem:

1. Ser titulares, salvo especificação em contrário no presente anexo, de uma licença, qualificação ou certificado equivalente àqueles para os quais estão autorizados a conduzir provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências e o privilégio para ministrar a correspondente instrução;
2. Estar qualificados para exercerem funções de PIC na aeronave durante uma prova de perícia, uma verificação de proficiência ou uma avaliação de competência quando realizadas na aeronave.

b) Condições especiais:

1. A autoridade competente pode emitir um certificado específico que conceda privilégios para a realização de provas de perícia, verificações de proficiência e avaliações de competências, caso o cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente subparte não seja possível devido à introdução de qualquer uma das seguintes situações:

- i) novas aeronaves nos Estados-Membros ou na frota de um operador;

ii) novos cursos de formação no presente anexo.

Tal certificado será limitado às provas de perícia, às verificações de proficiência e às avaliações de competências necessárias para a introdução do novo tipo de aeronave ou do novo curso de formação e a sua validade não poderá, em caso algum, exceder um ano.

2. Os titulares de um certificado emitido em conformidade com a alínea b), ponto 1, que pretendam requerer um certificado de examinador têm de cumprir os pré-requisitos e requisitos de revalidação previstos para essa categoria de certificado de examinador.
3. Caso não esteja disponível um examinador qualificado, as autoridades competentes podem autorizar, consoante o caso, os inspetores ou examinadores que não cumpram os requisitos pertinentes em matéria de instrutor, classe ou tipo, tal como especificados na alínea a), a realizar provas de perícia, verificações da proficiência e avaliações de competências.

c) Exame fora do território dos Estados-Membros:

1. Em derrogação da alínea a), em caso de provas de perícia e de verificações de proficiência fora do território sob a responsabilidade dos Estados-Membros ao abrigo da Convenção de Chicago, a autoridade competente emite um certificado de examinador aos requerentes titulares de uma licença de piloto que seja conforme com o anexo 1 da Convenção de Chicago, desde que esses requerentes:

- i) sejam pelo menos titulares de uma licença, qualificação ou certificado equivalente àquele para o qual estão autorizado a realizar provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência e, em qualquer caso, pelo menos uma CPL;
- ii) estejam qualificados para exercerem funções de PIC na aeronave durante uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência realizada na aeronave;
- iii) cumpram os requisitos estabelecidos na presente subparte para a emissão do devido certificado de examinador; e
- iv) demonstrem à autoridade competente um nível de conhecimentos adequados sobre as regras europeias de segurança da aviação de modo a poder exercer privilégios de examinador em conformidade com o presente anexo.

2. O certificado referido no ponto 1 será limitado à realização de provas de perícia e de verificações de proficiência:

- i) fora do território pelo qual os Estados-Membros são responsáveis ao abrigo da Convenção de Chicago; e
- ii) a pilotos que tenham conhecimentos suficientes da língua em que a prova/verificação é efetuada.»;

50) A secção FCL.1005 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.1005 Limitação dos privilégios em caso de interesses pessoais

Os examinadores não podem realizar:

- a) Provas de perícia ou avaliações da competência aos requerentes da emissão de uma licença, qualificação ou certificado a quem tenham ministrado mais de 25 % da instrução de voo exigida para a licença, qualificação ou certificado para o qual está a ser efetuada a prova de perícia ou a avaliação de competência; e
- b) Provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competência quando considerarem que a sua objetividade pode estar em causa.»;

51) A secção FCL.1025 passa a ter a seguinte redação:

«FCL.1025 Validade, revalidação e renovação dos certificados de examinador

a) Validade

O certificado de examinador é válido por três anos.

b) Revalidação

Para a revalidação de um certificado de examinador, os titulares devem cumprir cumulativamente as seguintes condições:

1. Antes da data de expiração do certificado, terem realizado pelo menos seis provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências;

2. Nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado, terem completado um curso de refrescamento para examinadores que é ministrado pela autoridade competente ou por uma ATO e aprovado pela autoridade competente. Um examinador titular de um certificado para planadores ou balões pode ter concluído, nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado, um curso de refrescamento para examinadores que é ministrado por uma DTO e aprovado pela autoridade competente.
3. Uma das provas de perícia, verificações de proficiência ou avaliações de competências realizadas em conformidade com o ponto 1 deve ter lugar nos 12 meses imediatamente anteriores à data de expiração do certificado de examinador e deve:
 - i) ter sido avaliada por um inspetor da autoridade competente ou por um examinador sénior especificamente autorizado para o efeito pela autoridade competente responsável pelo certificado de examinador; ou
 - ii) cumprir os requisitos da secção FCL.1020.

Se os requerentes da revalidação possuírem privilégios para mais do que uma categoria de examinador, todos os privilégios de examinador podem ser revalidados se os requerentes cumprirem os requisitos estabelecidos na secção FCL.1020, alínea b), pontos 1 e 2, para uma das categorias dos certificados de examinador de que são titulares, com o acordo da autoridade competente.

c) Renovação

Caso o certificado tiver expirado, antes de retomar o exercício dos privilégios, os requerentes devem cumprir os requisitos previstos na secção FCL.1020, alínea b), ponto 2, nos 12 meses imediatamente anteriores ao pedido de renovação.

- d) Um certificado de examinador só pode ser revalidado ou renovado se os requerentes demonstrarem a continuação do cumprimento dos requisitos estabelecidos nas secções FCL.1010 e FCL.1030.»;

52) A secção FCL.1005.TRE é alterada do seguinte modo:

- a) Na alínea a), o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de certificados TRI ou SFI na categoria de aeronave aplicável, desde que tenham cumprido pelo menos três anos como TRE e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com a secção FCL.1015, alínea b).»;

- b) Na alínea b), o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de certificados TRI(H) ou SFI(H), desde que tenham cumprido pelo menos três anos como TRE e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com a secção FCL.1015, alínea b).»;

53) Na secção FCL.1005.CRE, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

- «b) Verificações de proficiência para:

1. A revalidação e a renovação de qualificações de classe e de tipo;
2. A revalidação de IR, desde que os CRE tenham concluído pelo menos 1 500 horas como pilotos de aviões e pelo menos 450 horas de voo em IFR;
3. A renovação de IR, desde que os CRE cumpram os requisitos estabelecidos na secção FCL.1010.IRE, alínea a); e
4. A revalidação e a renovação de EIR, desde que os CRE tenham realizado pelo menos 1 500 horas de voo como pilotos de aviões e cumpram os requisitos constantes da parte FCL.1010.IRE, alínea a), ponto 2.»

54) Na secção FCL.1010.CRE, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

- «b) Ser titulares de um certificado CRI ou FI para a classe ou o tipo aplicável;

55) A secção FCL.1010.IRE passa a ter a seguinte redação:

«FCL.1010.IRE Pré-requisitos

- a) IRE(A)

Os requerentes de um certificado IRE para aviões devem ser titulares de um certificado IRI(A) ou FI(A) com o privilégio de ministrar instrução para a IR(A) e devem ter concluído:

1. 2 000 horas de voo como pilotos em aviões; e

2. 450 horas de voo em IFR, das quais 250 como instrutores.

b) IRE(H)

Os requerentes de um certificado IRE para helicópteros devem ser titulares de um certificado IRI(H) ou FI(H) com o privilégio de ministrar instrução para a IR(H) e devem ter concluído:

1. 2 000 horas de voo como pilotos em helicópteros; e
2. 300 horas de voo por instrumentos em helicópteros, das quais 200 horas como instrutores.

c) IRE(As)

Os requerentes de um certificado IRE para aeróstatos devem ser titulares de um certificado IRI(As) ou FI(As) com o privilégio de ministrar instrução para a IR(As) e devem ter concluído:

1. 500 horas de voo como pilotos em aeróstatos; e
2. 100 horas de voo por instrumentos em aeróstatos, das quais 50 horas como instrutores.»;

56) A secção FCL.1005.SFE passa a ter a seguinte redação:

«FCL.1005.SFE Privilégios e condições

a) SFE para aviões [SFE(A)] e SFE para aeronaves de descolagem vertical [SFE(PL)]

Os privilégios dos SFE para aviões ou para aeronaves de descolagem vertical consistem em conduzir num FFS ou, no que toca às avaliações do ponto 5, no FSTD aplicável:

1. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo para aviões ou aeronaves de descolagem vertical, consoante o caso;
2. Verificações de proficiência para revalidação ou renovação de IR se combinadas com a revalidação ou a renovação de uma qualificação de tipo, desde que tenham obtido aprovação numa verificação de proficiência para o tipo de aeronave que inclua a qualificação de voo por instrumentos durante o último ano;
3. Provas de perícia para a emissão de uma ATPL(A);
4. Provas de perícia para a emissão de uma MPL, desde que cumpram os requisitos estabelecidos na secção FCL.925; e
5. Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI na categoria de aeronave aplicável, desde que tenham cumprido pelo menos três anos como SFE(A) e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com a secção FCL.1015, alínea b).»;

b) SFE para helicópteros [SFE (H)]

Os privilégios dos SFE(H) consistem em conduzir num FFS ou, no que toca às avaliações do ponto 4, no FSTD aplicável:

1. Provas de perícia e verificações de proficiência para a emissão, revalidação e renovação de qualificações de tipo;
2. Verificações de proficiência para revalidação ou renovação de IR se combinadas com a revalidação ou a renovação de uma qualificação de tipo, desde que os SFE tenham obtido aprovação numa verificação de proficiência para o tipo de aeronave que inclua a qualificação de voo por instrumentos durante o último ano anterior à verificação de proficiência;
3. Provas de perícia para a emissão de ATPL(H); e
4. Avaliações de competências para emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI(H), desde que os requerentes tenham cumprido pelo menos três anos como SFE(H) e tenham frequentado treino específico para a avaliação de competências em conformidade com a secção FCL.1015, alínea b).»;

57) A secção FCL.1010.SFE passa a ter a seguinte redação:

«FCL.1010.SFE Pré-requisitos

a) SFE(A)

Para a revalidação de um certificado SFE(A), os titulares 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 para o tipo de avião aplicável;

- 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 para o tipo de avião aplicável;
 - ii) ser titulares de um certificado SFI(A) para o tipo ou a classe de avião aplicável;
 - iii) ter pelo menos 500 horas de voo como pilotos em aviões monopiloto;
3. Para a emissão inicial de um certificado SFE, ter completado pelo menos 50 horas de instrução de voo artificial como TRI(A) ou SFI(A) no tipo aplicável.

b) SFE(H)

Os requerentes de um certificado SFE(H) devem cumprir cumulativamente as seguintes condições:

1. Ser ou ter sido titulares de uma ATPL(H) e de uma qualificação de tipo para o tipo de helicóptero aplicável;
2. Ser titulares de um certificado SFI(H) para o tipo de helicóptero aplicável;
3. Ter pelo menos 1 000 horas de voo como pilotos em helicópteros multipiloto;
4. Para a emissão inicial de um certificado SFE, ter completado pelo menos 50 horas de instrução de voo artificial como TRI(H) ou SFI(H) no tipo aplicável.»;

58) Os pontos 1.1 e 1.2 do apêndice 1 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 conhecimentos teóricos sobre as matérias comuns estabelecidas na secção FCL.120. Todavia, a matéria «navegação» só será creditada no caso de um titular de uma LAPL(A) que requeira a emissão de uma LAPL(H) ou de um titular de uma LAPL(H) que requeira a emissão de uma LAPL(A).
- 1.2. Para a emissão de uma LAPL(A), de uma LAPL(H), ou de uma PPL, serão creditados na totalidade aos titulares de uma PPL, de uma CPL ou de uma ATPL noutra categoria de aeronave os conhecimentos teóricos sobre as matérias comuns estabelecidas na secção FCL.215, alínea a), ponto 1.»;

59) É aditado um novo ponto 1.2a ao apêndice 1, com a seguinte redação:

- «1.2-A Para a emissão de uma LAPL(B), de uma LAPL(S), de uma BPL, ou de uma SPL, serão creditados na totalidade aos titulares de uma licença noutra categoria de aeronave os conhecimentos teóricos sobre as matérias comuns estabelecidas na secção FCL.215, alínea b), ponto 1.»;

60) Na parte A do apêndice 3, a alínea b) do ponto 9 passa a ter a seguinte redação:

- «b) 70 horas como PIC, das quais até 55 horas podem ser como aluno piloto comandante (SPIC). O tempo de voo por instrumentos como SPIC será apenas contabilizado como tempo de voo PIC até um máximo de 20 horas.»;

61) Na parte C do apêndice 3, a alínea b) do ponto 8 passa a ter a seguinte redação:

- «b) 70 horas como PIC, das quais até 55 horas podem ser como SPIC. O tempo de voo por instrumentos como SPIC será apenas contabilizado como tempo de voo PIC até um máximo de 20 horas.»;

62) Na parte D do apêndice 3, a alínea b) do ponto 8 passa a ter a seguinte redação:

- «b) 70 horas como PIC, das quais até 55 horas podem ser como SPIC.»;

63) Na parte E do apêndice 3, a alínea a) do ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

- «a) Ter completado 150 horas de voo;

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 tempo 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).»;
- (64) Na parte K do apêndice 3, a alínea a) do ponto 3 passa a ter a seguinte redação:
- «a) Ter completado 155 horas de tempo de voo, incluindo 50 horas como PIC em helicópteros, das quais 10 horas devem ter sido em voo de navegação.
- À exceção do requisito de 50 horas como PIC em helicópteros, as horas como PIC noutras categorias de aeronaves podem contar para as 155 horas de tempo de voo em helicóptero em qualquer dos seguintes casos:
1. 20 horas em aviões, caso os requerentes sejam titulares de uma PPL(A);
 2. 50 horas em aviões, caso os requerentes sejam titulares de uma CPL(A);
 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).»;
- 65) A tabela CONTEÚDO DA PROVA relativa à categoria de avião constante do apêndice 7 é substituída pela seguinte tabela:

Aviões

SECÇÃO 1 — OPERAÇÕES ANTES DO VOO E SAÍDA

A utilização da lista de verificações, a perícia de voo, os procedimentos antigelo/degelo, etc. aplicam-se em todas as secções

a	Utilização do manual de voo (ou equivalente), especialmente no cálculo da performance da aeronave; massa e centragem
b	Utilização da documentação dos serviços de tráfego aéreo e da documentação meteorológica
c	Preparação do plano de voo do ATC, plano/registo de voo em IFR
d	Identificação das ajudas à navegação necessárias para os procedimentos de saída, chegada e aproximação
e	Inspeção antes do voo
f	Mínimos meteorológicos
g	Rolagem
h	Saída PBN (se aplicável): — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de saída
i	Briefing antes da descolagem, descolagem
j (°)	Transição para voo por instrumentos
k (°)	Procedimentos de saída por instrumentos, incluindo saídas PBN, ajuste dos altímetros
l (°)	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T

SECÇÃO 2 — MANOBRAS GERAIS (°)

a	Controlo do avião exclusivamente por referência a instrumentos, incluindo: voo nivelado a várias velocidades, compensação
b	Voltas a subir e a descer com volta prolongada com pranchamento padrão
c	Recuperação de atitudes inusuais, incluindo voltas prolongadas com 45 ° de pranchamento e voltas apertadas a descer
d (*)	Recuperação de aproximação à perda em voo nivelado, voltas a subir/descer e em configuração de aterragem
e	Painel parcial: subida ou descida estabilizada, voltas em voo nivelado com pranchamento padrão para rumos específicos, recuperação de atitudes inusuais

SECCÃO 3 — PROCEDIMENTOS IFR EM ROTA (°)

a	Manutenção da rota, incluindo interceção, p. ex. NDB, VOR, ou rota entre pontos de referência
b	Utilização do sistema de navegação e das ajudas rádio
c	Voo nivelado, manutenção do rumo, altitude e velocidade, ajuste de potências, técnica de compensação
d	Ajuste de altímetros
e	Tempo estimado e revisão da hora estimada de chegada (ETA) (espera em rota, se necessário)
f	Monitorização da progressão do voo, registo de voo, utilização de combustível, gestão de sistemas
g	Procedimentos de proteção contra o gelo, simulados se necessário
h	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T

SECCÃO 3-A — PROCEDIMENTOS DE CHEGADA

a	Configuração e verificação das ajudas à navegação e identificação dos recursos, se aplicável
b	Procedimentos de chegada, verificação dos altímetros
c	Condicionantes de altitude e velocidade, se aplicável
d	Chegada PBN (se aplicável): — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de chegada.

SECCÃO 4 (°) — OPERAÇÕES 3D (**)

a	Configuração e verificação das ajudas à navegação Verificação do ângulo da trajetória vertical No caso de RNP APCH: — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de aproximação.
b	Briefing de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem e identificação dos recursos
c (*)	Procedimento de espera
d	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
e	Contagem dos tempos na aproximação
f	Altitude, velocidade, controlo do rumo (aproximação estabilizada)
g (*)	«Borrego»
h (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
i	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T

SECCÃO 5 (°) — OPERAÇÕES 2D (**)

a	Configuração e verificação das ajudas à navegação No caso de RNP APCH: — verificação de que foi carregado no sistema de navegação o procedimento correto e — controlo cruzado entre o monitor do sistema de navegação e a carta de aproximação.
b	Briefing de aproximação e aterragem, incluindo verificações de descida/aproximação/aterragem e identificação dos recursos
c (*)	Procedimento de espera
d	Cumprimento do procedimento de aproximação publicado
e	Contagem dos tempos na aproximação

f	Altitude/distância em relação ao MAPt, velocidade, controlo do rumo (aproximação estabilizada), fixos de descida (SDF), se aplicável
g (*)	«Borrego»
h (*)	Procedimento de aproximação falhada/aterragem
i	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T

SECÇÃO 6 — VOO COM UM MOTOR INOPERATIVO (apenas aviões multimotor) (*)

a	Falha de motor simulada após a descolagem ou aquando de «borrego»
b	Aproximação, «borrego» e procedimentos de aproximação falhada com um motor inoperativo
c	Aproximação e aterragem com um motor inoperativo
d	Coordenação com o ATC — cumprimento, procedimentos R/T

(*) Tem/Têm de efetuar-se exclusivamente por referência a instrumentos.

(*) Pode efetuar-se num FFS, FTD 2/3 ou FNPT II.

(*) Pode efetuar-se no âmbito da secção 4 ou da secção 5.

(**) Para estabelecer ou manter 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.»;

66) O apêndice 8 passa a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 8

Equivalência de créditos da parte IR de uma verificação de proficiência para uma qualificação de classe ou de tipo

A. Aviões

Apenas serão atribuídos créditos se os titulares estiverem a revalidar ou a renovar os privilégios IR para aviões monomotor monopiloto e para aviões monopiloto multimotor, consoante o caso.

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

(*) Desde que, nos 12 meses anteriores, os requerentes tenham efetuado pelo menos três saídas e aproximações em IFR exercendo privilégios PBN, incluindo pelo menos uma aproximação RNP APCH, num avião de classe ou de tipo SP, em operações SP, ou, no caso dos aviões multimotor, que não sejam aviões complexos com alta performance (HP), os requerentes tenham passado na secção 6 da prova de perícia para aviões SP, que não sejam aviões complexos HP pilotados exclusivamente por referência a instrumentos em operações SP.

B. Helicópteros

Apenas serão atribuídos créditos se os titulares estiverem a revalidar os privilégios IR para helicópteros monomotor e helicópteros multimotor monopiloto, conforme o caso.

Se uma prova de perícia ou uma verificação de proficiência, incluindo uma IR, for efetuada e os titulares dispuserem de:	O crédito aplica-se à parte IR da verificação de proficiência para:
qualificação de tipo para helicóptero multipiloto (MPH)	qualificação de tipo SE (*) ; e qualificação de tipo SP ME (*) ;
qualificação de tipo SP ME, operada em monopiloto	qualificação de tipo SE (*) ; e qualificação de tipo SP ME*.
qualificação de tipo SP ME, limitada a operação multipiloto	qualificação de tipo SE (*) ; e qualificação de tipo SP ME (*) ;
qualificação de tipo SP SE, operada em monopiloto	qualificação de tipo SP SE, operada em monopiloto

(*) Desde que, nos 12 meses anteriores, tenham sido efetuadas pelo menos três saídas e aproximações IFR exercendo privilégios PBN, incluindo uma aproximação RNP APCH [poderá ser uma aproximação para um ponto no espaço (PinS)] num helicóptero de tipo SP em operações SP.»;

67) No apêndice 9, a secção B é alterada do seguinte modo:

a) O quadro do ponto 5, alínea k), passa a ter a seguinte redação:

Tipo de operação	«1. SP		2. MP		3. SP → MP (inicial)		4. MP → SP (inicial)		5. SP + MP	
	Formação	Exames/Verificações	Formação	Exames/Verificações	Formação	Exames/Verificações	Formação, exames e verificações (aviões SE)	(68) Formação, exames e verificações (aviões ME)	Aviões SE	Aviões ME
Emissão inicial SP complexo	Secções 1-6 1-7	Secções 1-6 1-6	Secções 1-7	Secções 1-6	MCC CRM Fatores humanos TEM Secção 7	Secções 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se for caso disso, uma aproximação da secção 3.B	1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B		
Revalidação SP complexo	n/a n/a	Secções 1-6 1-6	n/a	Secções 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	MPO: Secções 1-7 (for- mação) Secções 1-6 (verifi- cações) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se for caso dis- aplicável, uma aproximação da secção 3.B	MPO: Secções 1-7 (for- mação) Secções 1-6 (verifi- cações) SPO: 1.6, secção 6 e, se aplicável, uma aproximação da secção 3.B
Renovação SP complexo	FCL.740	Secções 1-6 1-6	FCL.740	Secções 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	Formação: FCL.740 Verificação: tal como para a revalidação	Formação: FCL.740 Verificação: tal como para a revalidação

b) No quadro que se segue ao ponto 1 do ponto 5, a linha correspondente ao exercício 7.2.2 passa a ter a seguinte redação:

«7.2.2 Os seguintes exercícios de perda do controlo:	P	X		
— recuperação de nariz em cima, com diversos ângulos de pranchamento; e				
— recuperação de nariz em baixo, com diversos ângulos de pranchamento.				

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

68) Na secção ARA.GEN.220, na alínea a), os pontos 11 e 12 são substituídos e é aditado um novo ponto 13, com a seguinte redação:

- «11. Das informações sobre segurança e das medidas de acompanhamento;
12. Da utilização das disposições em matéria de flexibilidade, em conformidade com o artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139; e
13. Do processo de avaliação e autorização das aeronaves estabelecido nas secções ORA.ATO.135, alínea a), e DTO.GEN.240, alínea a).»;

69) É inserida uma nova secção ARA.GEN.360, com a seguinte redação:

«ARA.GEN.360 Mudança de autoridade competente

- a) Ao receber o pedido do titular de uma licença de mudança de autoridade competente, tal como especificado na secção FCL.015, alínea d), do anexo I (Parte FCL), 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.
- b) A autoridade competente de transferência conserva os registos médicos e de licenciamento originais do titular da licença em conformidade com as secções ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 e ARA.MED.150.
- c) A autoridade competente recetora deve, sem demora injustificada, reemitir a licença e o certificado médico desde que tenha recebido e processado todos os documentos especificados na alínea a). À reemissão da licença e do certificado médico, a autoridade competente recetora deve solicitar imediatamente ao titular da licença que lhe entregue a licença emitida pela autoridade competente de transferência, bem como o certificado médico associado.
- d) A autoridade competente recetora notifica imediatamente a autoridade competente de transferência da reemissão da licença e do certificado médico ao titular da licença e de que este devolveu a sua licença e o seu certificado médico nos termos da alínea c). Até receção desta notificação, a autoridade competente de transferência continua a ser responsável pela licença e pelo certificado médico originalmente emitidos ao titular da licença.»;

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

70) Na secção ORA.ATO.135, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- «a) A ATO deve usar uma frota adequada de aeronaves de formação ou FSTD devidamente equipados para os cursos de formação ministrados. A frota de aeronaves deve ser composta de aeronaves que cumpram todos os requisitos definidos no Regulamento (UE) 2018/1139. As aeronaves abrangidas pelas alíneas a), b), c) ou d) do anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 podem ser utilizadas na formação caso sejam preenchidas cumulativamente as seguintes condições:
 1. Durante um processo de avaliação, a autoridade competente tiver confirmado um nível de segurança comparável ao definido por todos os requisitos essenciais estabelecidos no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139;
 2. A autoridade competente tiver autorizado a utilização das aeronaves para fins de formação na ATO.»;

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

71) Na secção DTO.GEN.240, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- «a) A DTO deve usar uma frota adequada de aeronaves de formação ou FSTD devidamente equipados para os cursos de formação ministrados. A frota de aeronaves deve ser composta de aeronaves que cumpram todos os requisitos definidos no Regulamento (UE) 2018/1139. As aeronaves abrangidas pelas alíneas a), b), c) ou d) do anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139 podem ser utilizadas na formação caso sejam preenchidas cumulativamente as seguintes condições:
 1. Durante um processo de avaliação, a autoridade competente tiver confirmado um nível de segurança comparável ao definido por todos os requisitos essenciais estabelecidos no anexo II do Regulamento (UE) 2018/1139;
 2. A autoridade competente tiver autorizado a utilização das aeronaves para fins de formação na DTO.»;