

## II

(Atos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO (UE) 2015/445 DA COMISSÃO

de 17 de março de 2015

que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no respeitante aos requisitos técnicos e aos procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 7.º, n.º 6, e o artigo 8.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão <sup>(2)</sup> estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil.
- (2) Alguns Estados-Membros consideraram que determinados requisitos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 lhes impõem, ou às partes interessadas, encargos administrativos ou económicos indevidos e desproporcionados e notificaram a sua intenção de aprovar derrogações de certos requisitos, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (3) Essas propostas de aprovações de derrogações foram analisadas pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, tendo daí resultado uma recomendação à Comissão sobre a conformidade das propostas de aprovações com as condições aplicáveis.
- (4) Os Estados-Membros e as partes interessadas da aviação geral identificaram também certos requisitos que são considerados desproporcionados em relação às atividades em causa e aos respetivos riscos.
- (5) Foram também detetados no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão uma série de erros de redação que ocasionaram dificuldades de aplicação não intencionais.
- (6) Por conseguinte, os requisitos previstos no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 devem ser alterados, a fim de introduzir as derrogações que têm um claro efeito de regulamentação, aliviar certos encargos para a aviação geral e corrigir certos erros de redação.
- (7) Além disso, com base no *feedback* dos Estados-Membros e das partes interessadas, entendeu-se que os requisitos do anexo VII do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 podem ser desproporcionados em relação à atividade e ao respetivo risco das organizações de formação que apenas ministram formação para obtenção da licença de piloto de aeronaves ligeiras, licença de piloto privado, licença de piloto de balão ou licença de piloto de planador.

<sup>(1)</sup> JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

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

- (8) Os Estados-Membros e as partes interessadas concordam que existe, por conseguinte, uma necessidade geral de conceder mais tempo para a elaboração de um conjunto de regras mais apropriadas para as atividades de aviação geral, que se adequem melhor às atividades deste setor da aviação sem reduzir o nível de segurança.
- (9) Além disso, para conceder o tempo necessário para a definição dessas regras, a data de aplicação das disposições do anexo VII do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 para as organizações de formação que apenas ministram formação para obtenção de licenças nacionais que são elegíveis para conversão em licenças Parte FCL de piloto de aeronaves ligeiras, de piloto de balão ou de piloto de planador deve ser adiada para 8 de abril de 2018.
- (10) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (11) O Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão <sup>(1)</sup>, que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011, dado conter uma disposição autónoma relativa à data de aplicação das disposições dos anexos VI e VII do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, deve também ser alterado, a fim de garantir segurança e clareza jurídicas.
- (12) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

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

1) No artigo 8.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Sem prejuízo do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e caso não haja acordos concluídos entre a União e um país terceiro que abranjam as licenças de piloto, os Estados-Membros podem aceitar as licenças, qualificações ou certificados dos países terceiros e os certificados médicos conexos emitidos por ou em nome de países terceiros, de acordo com as disposições do anexo III do presente regulamento.».

2) No artigo 10.º-A, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. As organizações de formação conformes com os JAR devem ser autorizadas a ministrar formação para obtenção de uma licença Parte FCL de piloto privado (PPL), das qualificações conexas incluídas no registo e de uma licença de piloto de aeronaves ligeiras (LAPL) até 8 de abril de 2018, sem se conformarem com as disposições dos anexos VI e VII, desde que tenham sido registadas antes de 8 de abril de 2015.».

3) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Por derrogação ao n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar até 8 de abril de 2015 as seguintes disposições do anexo I:

- a) As disposições relativas às licenças de piloto de aeronaves de descolagem vertical e aeróstatos;
- b) As disposições do ponto FCL.820;
- c) No caso dos helicópteros, as disposições da secção 8 da subparte J;
- d) As disposições da secção 11 da subparte J.»;

b) É aditado o n.º 2-A com a seguinte redação:

«2-A. Por derrogação ao n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar até 8 de abril de 2018 as seguintes disposições do anexo I:

- a) As disposições relativas às licenças de piloto de planadores e balões;
- b) As disposições da subparte B;

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março de 2012, que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 100 de 5.4.2012, p. 1).

- c) As disposições dos pontos FCL.800, FCL.805 e FCL.815;
- d) As disposições da secção 10 da subparte J.;
- c) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:
  - «4. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar até 8 de abril de 2016 as disposições do presente regulamento aos pilotos titulares de uma licença e do certificado médico conexo, emitidos por um país terceiro envolvido na operação não comercial das aeronaves especificadas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) ou c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.».
- 4) Os anexos I, II, III, VI e VII são alterados em conformidade com os anexos do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

No Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, no artigo 2.º, n.º 2, é suprimida a alínea f).

*Artigo 3.º*

1. O presente regulamento entra em vigor em 8 de abril de 2015.
2. Em derrogação do n.º 1, as alterações às disposições em FCL315.A, FCL.410.A e FCL.725.A do anexo I são aplicáveis a partir de 8 de abril de 2018.
3. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar até 8 de abril de 2018 as disposições dos anexos VI e VII a uma organização de formação que apenas ministre formação para obtenção de uma licença nacional que é elegível, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 para conversão numa licença Parte FCL de piloto de aeronaves ligeiras (LAPL), de piloto de planador (SPL) ou de piloto de balão (BPL).

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

Feito em Bruxelas, em 17 de março de 2015.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

—

## ANEXO I

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

(1) A parte FCL.065 passa a ter a seguinte redação:

**«Redução dos privilégios dos titulares de licenças com 60 anos de idade ou mais no transporte aéreo comercial**

- a) Idades entre os 60 e os 64 anos. Aviões e helicópteros. O titular de uma licença de piloto que tenha atingido os 60 anos de idade não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo comercial, exceto como membro de uma tripulação multipiloto.
- b) 65 anos de idade. Exceto no caso de um titular de uma licença de piloto de balão ou de planador, o titular de uma licença de piloto que tenha atingido os 65 anos não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo comercial.
- c) 70 anos de idade. O titular de uma licença de piloto de balão ou de planador que tenha atingido os 70 anos não pode desempenhar funções de piloto num balão ou num planador que efetue transporte aéreo comercial.».

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

**«FCL.105.B LAPL(B) — Privilégios**

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

(3) Em FCL.210.A, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Os requerentes de uma PPL(A) devem ter realizado pelo menos 45 horas de instrução de voo em aviões ou TMG, cinco das quais podem ter sido realizadas num FSTD, incluindo pelo menos:

- (1) 25 horas de instrução de voo em duplo comando; e
- (2) 10 horas de voo a solo sob supervisão, incluindo pelo menos cinco horas de voo de navegação a solo com pelo menos um voo de navegação de pelo menos 270 km (150 NM), durante o qual devem ser efetuadas aterragens com paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida.».

(4) A parte FCL.230.B passa a ter a seguinte redação:

**«FCL.230.B BPL — Requisitos em matéria de experiência recente**

a) Os titulares de uma BPL apenas podem exercer os privilégios da sua licença se tiverem realizado, nos últimos 24 meses, numa classe de balões, pelo menos:

- (1) 6 horas de voo como PIC, incluindo 10 descolagens e aterragens; e
- (2) 1 voo de treino com um instrutor num balão na classe adequada;
- (3) além disso, no caso de pilotos qualificados para voar em mais do que uma classe de balões, para exercerem os seus privilégios numa outra classe, devem ter realizado pelo menos três horas de voo nessa classe nos últimos 24 meses, incluindo três descolagens e aterragens;

b) Os titulares de uma BPL apenas podem operar um balão do mesmo grupo de balões em que é concluída a formação de voo ou um balão de um grupo com um invólucro de dimensão mais pequena;

c) Os titulares de uma BPL que não cumpram os requisitos estipulados em a) devem, antes de retomarem o exercício dos seus privilégios:

- (1) superar uma verificação de proficiência na classe adequada com um examinador; ou
- (2) realizar o tempo de voo ou as descolagens e aterragens adicionais, voando em duplo comando ou a solo sob a supervisão de um instrutor, para cumprirem os requisitos previstos em a).

d) No caso da alínea c), n.º 1, os titulares de uma BPL apenas podem operar um balão do mesmo grupo de balões em que é concluída a verificação de proficiência ou um balão de um grupo com um invólucro de dimensão mais pequena.».

(5) Na secção 2 «Requisitos específicos para a categoria de avião» da subparte D, é aditado o seguinte ponto FCL.315.A CPL — Curso de formação:

**«FCL.315.A CPL — Curso de formação**

Os conhecimentos teóricos e a instrução de voo para a emissão de uma CPL(A) devem incluir treino em prevenção da perda de controlo e recuperação do controlo.».

(6) Em FCL.410.A, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Curso. O requerente de uma MPL deve ter realizado um curso de formação de conhecimentos teóricos e instrução de voo numa ATO, em conformidade com o apêndice 5 da presente parte. Os conhecimentos teóricos e a instrução de voo para a emissão de uma MPL devem incluir treino em prevenção da perda de controlo e recuperação do controlo.».

(7) Em FCL.725.A, é aditada uma alínea c) com a seguinte redação:

«c) Aviões multipiloto. O curso de formação para a emissão de uma qualificação de tipo de avião multipiloto incluirá conhecimentos teóricos e instrução de voo em prevenção da perda de controlo e recuperação do controlo.».

(8) Em FCL.740.A, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Revalidação das qualificações de classe monopiloto monomotor.

(1) Qualificações de classe de avião monomotor de pistões e qualificações TMG. Para a revalidação de qualificações de classe de aviões monopiloto e monomotor de pistões ou de qualificações de classe TMG, o requerente deve:

i) nos três meses anteriores à data de expiração da qualificação, passar uma verificação de proficiência na classe pertinente na presença de um examinador, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte; ou

ii) nos 12 meses anteriores à data de expiração da qualificação, realizar 12 horas de voo na classe pertinente, incluindo:

— seis horas como PIC,

— 12 descolagens e 12 aterragens, e

— uma formação de atualização de pelo menos uma hora de tempo total de voo com um instrutor de voo (FI) ou um instrutor de qualificação de classe (CRI). Os requerentes estão isentos desta formação de atualização caso tenham passado uma verificação de proficiência ou prova de perícia para uma qualificação de classe ou de tipo em qualquer outra classe ou outro tipo de avião.

(2) Se os requerentes possuírem uma qualificação de classe de aviões-terra monomotor de pistões e uma qualificação TMG, podem cumprir os requisitos do ponto 1 em qualquer uma das classes ou numa combinação das duas e obter a revalidação das duas qualificações.

(3) Aviões turbopropulsores monopiloto e monomotor. Para a revalidação de uma qualificação de classe monomotor turbopropulsor, os requerentes terão de passar uma verificação de proficiência na classe pertinente na presença de um examinador, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, nos 3 meses anteriores à data de expiração da qualificação.

(4) Se os requerentes possuírem uma qualificação de classe de aviões-terra monomotor de pistões e uma qualificação de classe de aviões-mar monomotor de pistões, podem cumprir os requisitos do ponto 1, subalínea ii), em qualquer uma das classes ou numa combinação das duas e obter o cumprimento destes requisitos para as duas qualificações. Devem ser completadas em cada classe pelo menos 1 hora de tempo PIC exigido e 6 das 12 descolagens e aterragens exigidas.».

(9) Em FCL-825, na alínea g), o ponto 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. No que se refere à EIR multimotor, a verificação de proficiência para efeitos de revalidação ou renovação, bem como o voo de treino exigido na alínea g), ponto 2, subalínea ii), terão de ser concluídos num avião multimotor. Se o piloto também for titular de uma EIR monomotor, esta verificação de proficiência abará também a revalidação ou renovação da EIR monomotor. O voo de treino realizado num avião multimotor deve igualmente cumprir o requisito de voo de treino para a EIR monomotor.».

(10) Em FCL.915, é aditada uma alínea d) com a seguinte redação:

«d) A atribuição de créditos para a extensão a outros tipos deve tomar em conta os elementos pertinentes definidos nos dados de adequação operacional em conformidade com a Parte 21.».

(11) É aditado o ponto FCL.945, com a seguinte redação:

**«FCL.945 Obrigações para os instrutores**

Após a conclusão do voo de treino para a revalidação de uma qualificação de classe SEP ou TMG, em conformidade com o preceituado em FCL.740.A, alínea b), ponto 1, e apenas em caso de cumprimento de todos os outros critérios de revalidação exigidos em FCL.740.A, alínea b), ponto 1, o instrutor deve visar a licença do requerente com a nova data de expiração da qualificação ou do certificado, se especificamente autorizado para esse efeito pela autoridade competente responsável pela licença do requerente.».

(12) O ponto FCL.910.TRI é alterado do seguinte modo:

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

«b) TRI para aviões e para aeronaves de descolagem vertical — TRI(A) e TRI(PL). Os privilégios de um 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 dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, os privilégios do TRI serão alargados a outros tipos uma vez que o TRI:

(1) tenha 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 podem ter sido realizados num FFS;

(2) tenha completado as partes da formação técnica e da instrução de voo do curso TRI pertinente;

(3) tenha passado as secções pertinentes da avaliação de competência, em conformidade com o preceituado em FCL.935, demonstrando a um FIE ou a um TRE qualificados em conformidade com a subparte K a sua aptidão para dar 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.»;

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

«c) TRI para helicópteros — TRI(H).

(1) Os privilégios de um TRI(H) estão limitados ao tipo de helicóptero no qual foi realizada a prova de perícia para a emissão do certificado TRI. Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, os privilégios do TRI serão alargados a outros tipos uma vez que o TRI:

i) tenha completado a parte técnica do curso TRI relativa ao tipo adequado no tipo de helicóptero aplicável ou num FSTD que represente esse tipo,

ii) tenha realizado pelo menos 2 horas de instrução de voo no tipo aplicável, sob a supervisão de um TRI(H) devidamente qualificado, e

iii) tenha passado as secções pertinentes da avaliação de competência, em conformidade com o preceituado em FCL.935, demonstrando a um FIE ou a um TRE qualificado em conformidade com a subparte K a sua aptidão para ministrar instrução a um piloto ao nível exigido para a emissão de uma qualificação de tipo, incluindo instrução sobre procedimentos pré-voo e pós-voo e instrução teórica.».

(13) Em FCL.905.CRI, na alínea a), é aditado o ponto 3 com a seguinte redação:

«3. A extensão dos privilégios da LAPL(A) a outra classe ou variante de avião.».

(14) Em FCL.1005, na alínea a), o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Aos quais tenham ministrado mais de 25 % da instrução de voo exigida para a licença, a qualificação ou o certificado para a/o qual a prova de perícia ou a avaliação de competência seja realizada; ou».

(15) Em FCL.1005.CRE, é aditada uma alínea c) com a seguinte redação:

«c) Provas de perícia para a extensão dos privilégios da LAPL(A) a outra classe ou variante de avião.».

(16) A secção A do Apêndice 1 é alterada do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«A. ATRIBUIÇÃO DE CRÉDITOS DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS PARA A EMISSÃO DE UMA LICENÇA DE PILOTO — INSTRUÇÃO DE TRANSFERÊNCIA E REQUISITOS DE EXAME»;

b) O ponto 1.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.2. Sem prejuízo do disposto no número *supra*, para a emissão de uma LAPL, PPL, BPL e SPL o titular de uma licença noutra categoria de aeronave deve receber instrução teórica e passar exames de conhecimentos teóricos ao nível adequado nas seguintes matérias:

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

c) É aditado o n.º 1.4 com a seguinte redação:

«1.4. Não obstante o disposto no n.º 1.2, para a emissão de uma LAPL(A), o titular de uma LAPL(S) com extensão TMG deve demonstrar um nível adequado de conhecimentos teóricos para a classe de avião-terra monomotor de pistões em conformidade com a parte FCL.135.A, alínea a), ponto 2.».

(17) No Apêndice 6, a secção Aa é alterada do seguinte modo:

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

«1. O objetivo do curso modular de treino de voo baseado na competência consiste em treinar os titulares de PPL ou CPL para obtenção da qualificação de voo por instrumentos, tendo em conta a instrução e experiência prévias neste tipo de voo. Destina-se a fornecer o nível de proficiência necessário para operar aviões em condições de IFR e IMC. O curso deve ser ministrado numa ATO ou consistir numa combinação de instrução de voo por instrumentos, fornecida por um IRI(A) ou por um FI(A) com privilégios para ministrar formação para a IR, e de instrução de voo numa ATO.»;

b) O ponto 6 é alterado do seguinte modo:

i) Na alínea a), subalínea i), a alínea B) passa a ter a seguinte redação:

«B) experiência prévia de tempo de voo por instrumentos como PIC em aviões, com uma qualificação que lhe atribua os privilégios para voar em IFR e IMC.»;

ii) Na alínea b), subalínea i), a alínea B) passa a ter a seguinte redação:

«B) experiência prévia de tempo de voo por instrumentos como PIC em aviões, com uma qualificação que lhe atribua os privilégios para voar em IFR e IMC.».

(18) Na secção A do Apêndice 9, os n.ºs 4 e 5 passam a ter a seguinte redação:

«4. Salvo especificação em contrário nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21, o programa de instrução de voo, a prova de perícia e a verificação de proficiência devem ser conformes com o presente apêndice. O programa, a prova de perícia e a verificação de proficiência podem ser reduzidos de modo a atribuir créditos pela experiência prévia em tipos de aeronave similares, como determinado nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21.

5. Com exceção do caso das provas de perícia para emissão de uma ATPL, quando assim definido nos dados de adequação operacional estabelecidos em conformidade com a Parte 21 para a aeronave específica, poderão ser atribuídos créditos por itens da prova de perícia comuns a outros tipos ou variantes em que o piloto é qualificado.».

---

## ANEXO II

Na secção A do anexo II, a alínea d) do ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«d) Cumprir os requisitos a seguir especificados:

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

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

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

## ANEXO III

O anexo III é alterado do seguinte modo:

(1) Na secção A «VALIDAÇÃO DAS LICENÇAS», ponto 3, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) No caso de helicópteros, cumprir os requisitos de experiência estipulados na seguinte tabela:

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

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

(2) Na secção A «VALIDAÇÃO DAS LICENÇAS», ponto 6, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Trabalhe, direta ou indiretamente, para um fabricante de aeronaves ou uma autoridade da aviação.».

(3) Na secção A «VALIDAÇÃO DAS LICENÇAS», são aditados os pontos 7 e 8 com a seguinte redação:

«7. Não obstante o disposto nos pontos anteriores, os Estados-Membros podem, para voos de competição ou de exibição de duração limitada, aceitar uma licença emitida por um país terceiro que autorize o titular a exercer os privilégios de uma PPL, SPL ou BPL, desde que:

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

8. Não obstante o disposto nos pontos anteriores, os Estados-Membros podem aceitar uma PPL, SPL ou BPL emitida em conformidade com os requisitos do anexo 1 da Convenção de Chicago por um país terceiro por um máximo de 28 dias por ano civil para determinadas funções não comerciais, desde que o requerente:
- a) Seja titular de uma licença e do certificado médico adequados e das qualificações ou aptidões conexas, emitidos em conformidade com o anexo 1 da Convenção de Chicago; e
  - b) Tenha realizado pelo menos um voo de aclimatização com um instrutor qualificado antes da realização das tarefas específicas de duração limitada.».
-

## ANEXO IV

O anexo VI é alterado do seguinte modo:

(1) Em ARA.GEN.305, é inserida a seguinte alínea c)-a:

«c)-a Sem prejuízo do disposto na alínea c), para as organizações que apenas ministram formação para a LAPL, PPL, SPL ou BPL e qualificações e certificados conexos, o ciclo de planeamento da supervisão não deve ser superior a 48 meses. O ciclo de planeamento da supervisão será mais curto se houver provas de que o desempenho em termos de segurança do detentor da organização diminuiu.

O ciclo de planeamento da supervisão pode ser alongado até um máximo de 72 meses, se a autoridade competente tiver concluído que, nos 48 meses anteriores:

- (1) A organização demonstrou ser capaz de identificar eficazmente os perigos para a segurança da aviação e de gerir os riscos conexos, tal como demonstrado pelos resultados da análise anual em conformidade com a secção ORA.GEN.200, alínea c);
- (2) A organização tem continuamente mantido controlo sobre todas as alterações em conformidade com a secção ORA.GEN.130, tal como demonstrado pelos resultados da análise anual em conformidade com a secção ORA.GEN.200, alínea c);
- (3) Não foram emitidas constatações de nível 1; e
- (4) Todas as medidas corretivas foram implementadas no prazo aceite ou prorrogado pela autoridade competente, conforme definido na secção ARA.GEN.350, d) 2.».

(2) Em ARA.FCL.200, é aditada a alínea d) com a seguinte redação:

«d) Averbamentos das licenças confirmados pelos instrutores. Antes de autorizar especificamente certos instrutores a revalidarem uma qualificação de classe monomotor de pistão ou TMG, a autoridade competente define os procedimentos adequados.».

(3) É aditado o ponto ARA.MED.330 com a seguinte redação:

**«ARA.MED.330 Circunstâncias médicas especiais**

- a) Se forem identificadas novas tecnologias médicas, medicamentos ou procedimentos que possam justificar uma avaliação da aptidão de requerentes que, de outra forma, são considerados não conformes com os requisitos, pode ser realizada uma investigação para reunir provas sobre o exercício seguro dos privilégios da licença.
- b) Para realizar a investigação, a autoridade competente, em cooperação com, pelo menos, uma outra autoridade competente, pode elaborar e avaliar um protocolo de avaliação médica com base no qual essas autoridades competentes podem emitir um número definido de certificados médicos para pilotos com limitações apropriadas.
- c) Os centros de medicina aeronáutica (CMA) e os examinadores médicos aeronáuticos (EMA) só podem emitir certificados médicos com base num protocolo de investigação se receberem instruções nesse sentido da parte da autoridade competente.
- d) O protocolo deve ser acordado entre as autoridades competentes em causa e incluir, no mínimo, o seguinte:
  - (1) Uma avaliação dos riscos;
  - (2) Uma análise e avaliação da literatura publicada para comprovar que a emissão de um certificado médico com base no protocolo de investigação não comprometerá o exercício seguro dos privilégios da licença;
  - (3) Os critérios de seleção pormenorizados para a admissão dos pilotos no protocolo;
  - (4) As limitações que serão averbadas no certificado médico;
  - (5) Os procedimentos de monitorização a aplicar pelas autoridades competentes em causa;
  - (6) A determinação dos parâmetros de avaliação final (“end points”) para pôr termo ao protocolo.
- e) O protocolo deve estar conforme com os princípios éticos pertinentes.
- f) O exercício dos privilégios das licenças pelos titulares das mesmas que disponham de um certificado médico emitido com base no protocolo será limitado aos voos em aeronaves registadas nos Estados-Membros que participam no protocolo de investigação. Esta restrição deve figurar no certificado médico.

g) As autoridades competentes participantes devem:

(1) Fornecer à Agência:

- i) o protocolo de investigação antes da implementação;
- ii) os pormenores e as qualificações do ponto focal nomeado de cada autoridade competente participante;
- iii) relatórios documentados das avaliações regulares da sua eficácia;

(2) Fornecer aos CMA e aos EMA competentes os pormenores do protocolo antes da sua aplicação, para informação.».

(4) O apêndice I passa a ter a seguinte redação:

*«Apêndice I*

**Licença de tripulante de voo**

As licenças de tripulante de voo emitidas por um Estado-Membro de acordo com a Parte FCL devem ser conformes com as seguintes especificações:

a) Conteúdo. O número da rubrica deve ser sempre impresso em associação com o título da rubrica. As rubricas I a XI são as rubricas “permanentes” e as rubricas XII a XIV são as rubricas “variáveis”, que podem constar de uma parte separada ou de um destacável ao formulário principal. As partes separadas ou destacáveis devem ser claramente identificáveis como partes da licença.

(1) Rubricas permanentes:

- I) país de emissão da licença;
- II) título da licença;
- III) número de série da licença, começando pelo código ONU do Estado de emissão da licença, seguido de “FCL” e de um código numérico, alfabético ou alfanumérico em numeração árabe e caracteres latinos;
- IV) nome do titular (em caracteres latinos, mesmo que os caracteres da língua nacional não tenham origem latina);
- IVa) data de nascimento;
- V) endereço do titular;
- VI) nacionalidade do titular;
- VII) assinatura do titular;
- VIII) autoridade competente e, se necessário, condições em que a licença foi emitida;
- IX) certificação de validade e de autorização para os privilégios conferidos;
- X) assinatura do funcionário responsável pela emissão da licença e data de emissão; e
- XI) selo ou carimbo da autoridade competente.

(2) Rubricas variáveis:

- XII) qualificações e certificados: certificados de classe, tipo, instrutor, etc., com as respetivas validades. Os privilégios radiotelefónicos (R/T) podem constar da licença ou de um certificado separado;
- XIII) observações: ou seja, averbamentos especiais relativos a restrições e averbamentos de privilégios, incluindo o averbamento da proficiência linguística, as qualificações para as aeronaves do anexo II, quando usadas no transporte aéreo comercial; e
- XIV) quaisquer outros dados exigidos pela autoridade competente (por exemplo, local de nascimento/local de origem).

b) Material. O papel ou outro material utilizado deve impedir ou revelar imediatamente eventuais alterações ou rasuras. A introdução ou eliminação de dados do formulário requer uma autorização expressa da autoridade competente.

c) Língua. As licenças são redigidas na(s) língua(s) nacional(is) e na língua inglesa, bem como noutras línguas consideradas pertinentes pela autoridade competente.

## Página de rosto

<p>Designação e logótipo da autoridade competente</p> <p>(na língua inglesa e em quaisquer outras línguas determinadas pela autoridade competente)</p> <p>EUROPEAN UNION (UNIÃO EUROPEIA)</p> <p>(apenas em inglês)</p> <p>FLIGHT CREW LICENCE (LICENÇA DE TRIPULANTE DE VOO)</p> <p>(na língua inglesa e em quaisquer outras línguas determinadas pela autoridade competente)</p> <p>Emitida em conformidade com a Parte FCL</p> <p><i>This licence complies with ICAO standards, except for the LAPL and EIR privileges (Esta licença cumpre as normas da ICAO, exceto para os privilégios LAPL e EIR)</i></p> <p>(na língua inglesa e em quaisquer outras línguas determinadas pela autoridade competente)</p> <p>Formulário 141 da AESA – Edição 2</p>	<p>Requisitos</p> <p>No caso dos Estados não membros da UE, eliminar a designação "European Union"</p> <p>As páginas devem ter uma dimensão equivalente a um oitavo do formato A4</p>
--	---

Página 2

I	<b>País de emissão</b>		Requisitos
III	<b>Número da licença</b>		O número de série da licença começa sempre pelo código ONU do país de emissão da licença, seguido de ".FCL."
IV	<b>Nome e apelido do titular</b>		
IVa	<b>Data de nascimento</b> (ver instruções)		A data deve obedecer ao formato-padrão, ou seja, dd/mm/aaaa completo.
XIV	<b>Local de nascimento</b>		
V	<b>Endereço do titular:</b> Rua, localidade, concelho, código postal		
VI	<b>Nacionalidade</b>		
VII	<b>Assinatura do titular</b>		
VIII	<b>Autoridade competente responsável pela emissão</b> Por ex.: Esta CPL(A) foi emitida com base numa ATPL emitida por ..... (país terceiro) .....		
X	<b>Assinatura do funcionário e data</b>		
XI	<b>Selo ou carimbo da autoridade de emissão competente</b>		

Página 3

II	<b>Título da licença, data da emissão inicial e código de país</b>	As abreviaturas usadas são idênticas às utilizadas na Parte FCL [por ex. PPL(H), ATPL(A), etc.]  A data deve obedecer ao formato-padrão, ou seja, dd/mm/aaaa completo.
IX	<b>Validade:</b> Os privilégios da licença só podem ser exercidos se o titular possuir um certificado médico válido para exercer o privilégio em causa.  O titular da licença deverá estar munido de um documento com fotografia para permitir a sua identificação.	Embora não se especifique o documento, quando o titular se encontrar fora do país de emissão da licença, é suficiente o passaporte.
XII	<b>Privilégios radiotelefónicos:</b> O titular da licença demonstrou ter competências para operar equipamento R/T a bordo de uma aeronave em ..... (especificar a(s) língua(s)).	
XIII	<b>Observações:</b>  Proficiência linguística  (língua(s)/nível/data de validade)	Inserir neste campo todas as informações adicionais relativas à licença e aos privilégios conferidos pela ICAO, CE ou diretivas/regulamentos da UE.  Introduzir o(s) averbamento(s) de proficiência linguística, nível(is) e data(s) de validade.  No caso das LAPL: as LAPL que não tenham sido emitidas em conformidade com as normas da ICAO

Páginas adicionais — Requisitos

As páginas 1, 2 e 3 da licença devem estar conformes com o formato estabelecido no modelo apresentado no presente ponto. A autoridade competente deve incluir páginas adicionais personalizadas contendo quadros dos quais constem, pelo menos, as seguintes informações:

- Qualificações, certificados, averbamentos e privilégios;
- Datas de termo das qualificações, os privilégios do certificado de instrutor e de examinador;
- As datas da prova ou da verificação;
- Observações e restrições (limitações operacionais);
- Campos para o número do certificado de examinador e/ou instrutor e a assinatura, conforme aplicável;
- Abreviaturas.

Estas páginas adicionais destinam-se a ser utilizadas pela autoridade competente, ou por instrutores ou examinadores especificamente autorizados.

As emissões iniciais das qualificações ou dos certificados devem ser averbadas pela autoridade competente. A revalidação ou renovação das qualificações ou dos certificados pode ser averbada pela autoridade competente ou por instrutores ou examinadores especificamente autorizados para o efeito.

As restrições operacionais devem constar do campo “Observações e Restrições” relativamente ao privilégio limitado em causa, por ex. prova de perícia IR efetuada com copiloto, privilégios de instrução limitados a um tipo de aeronave.

As qualificações que não forem validadas podem ser eliminadas da licença pela autoridade competente.».

- (5) No Apêndice II, a rubrica 9 das instruções relativas ao Modelo AESA de certificado de tripulante de cabina passa a ter a seguinte redação:

«Rubrica 9: se a autoridade competente coincidir com o organismo emissor, designação “autoridade competente”, acompanhada de selo, carimbo ou logótipo oficial. Apenas neste caso, a autoridade competente pode determinar se o seu selo, carimbo ou logótipo oficial é igualmente inscrito na rubrica 8.».

## ANEXO V

No anexo VII, em ORA.GEN.200, é aditada a seguinte alínea c):

- «c) Não obstante as disposições da alínea a), numa organização que apenas ministra formação para a emissão de uma LAPL, PPL, SPL ou BPL e as qualificações ou certificados conexos, a gestão dos riscos para a segurança e o controlo da conformidade, definidos na alínea a), n.ºs 3 e 6, podem ser efetuados mediante uma análise organizacional, realizada pelo menos uma vez por ano civil. A autoridade competente deve ser informada dos resultados dessa análise pela organização, sem demora injustificada.»
-