REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/359 DELLA COMMISSIONE

del 4 marzo 2020

recante modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare gli articoli 23 e 27,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione ([2]) stabilisce i requisiti per i piloti che svolgono attività di volo sugli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), del regolamento (UE) 2018/1139.

(2) Alla luce delle specificità connesse al rilascio delle licenze degli equipaggi di condotta per palloni e alianti, appositi requisiti per il rilascio delle licenze dovrebbero essere stabiliti in regolamenti separati, segnatamente nel regolamento (UE) 2018/395 della Commissione ([3]) e nel regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione ([4]).

(3) Nel contempo i requisiti per il rilascio delle licenze di pilota di palloni e alianti di cui all'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 dovrebbero essere soppressi e alcuni requisiti dell'allegato I (parte FCL) che riguardano questioni trasversali, quali le disposizioni relative al riconoscimento dei crediti tra le licenze di pilota di palloni o alianti e le licenze per altre categorie di aeromobili, dovrebbero essere rivisti alla luce dei nuovi requisiti per il rilascio delle licenze per i piloti di palloni e alianti.

(4) I requisiti dell'allegato IV (parte medica), dell'allegato VI (parte ARA), dell'allegato VII (parte ORA) e dell'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011 dovrebbero continuare ad applicarsi al rilascio delle licenze degli equipaggi di condotta di palloni e alianti.

(5) Al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza aerea, i piloti impegnati in attività aeree sportive e ricreative dovrebbero essere incoraggiati a ottenere privilegi di volo conformemente alle regole del volo strumentale (*instrument flight rules* — «IFR»). Le norme esistenti in materia di privilegi IFR dovrebbero pertanto essere adeguate con l'introduzione dell'abilitazione al volo strumentale di base (*basic instrument rating* — «BIR») nell'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011. La BIR dovrebbe essere specificamente adattata alle esigenze dei piloti impegnati in attività aeree sportive e ricreative per quanto riguarda il contenuto del loro addestramento e la portata dei loro privilegi.

(6) Con l'introduzione della BIR l'abilitazione al volo strumentale in rotta (*en route instrument rating* — «EIR») di cui all'allegato I (parte FCL), norma FCL.825, del regolamento (UE) n. 1178/2011 diventa superflua e dovrebbe pertanto essere soppressa. I titolari di EIR esistenti dovrebbero tuttavia essere autorizzati a continuare a esercitare i loro privilegi e dovrebbero ricevere crediti derivanti dalla loro EIR quando cercano di ottenere una BIR. Dovrebbe inoltre essere possibile continuare un addestramento EIR in corso che ha avuto inizio prima dell'applicazione del presente regolamento e completarlo come un addestramento per una BIR.

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

([2]) Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1).

([3]) Regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, del 13 marzo 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 71 del 14.3.2018, pag. 10).

([4]) Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, del 14 dicembre 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di alianti a norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 326 del 20.12.2018, pag. 64).

(7) L'aggiornamento tecnico del regolamento (UE) n. 1178/2011 dovrebbe essere effettuato sulla base degli insegnamenti tratti in particolare nei settori della navigazione basata sulle prestazioni (*Performance Based Navigation* — PBN), dell'addestramento alla prevenzione della perdita di controllo e al recupero dell'assetto (*Upset Prevention and Recovery Training* — UPRT) e delle qualifiche di istruttore e esaminatore.

(8) Le misure di cui al presente regolamento si basano sul parere 01/2019 ([5]) dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea conformemente all'articolo 75, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.

(9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 1*

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate per:

a) le diverse abilitazioni per le licenze di pilota, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca delle licenze di pilota, i privilegi e le responsabilità dei titolari delle licenze di pilota, nonché le condizioni per la conversione delle licenze nazionali di pilota e di ingegnere di volo esistenti in licenze di pilota;

b) la certificazione delle persone che sono responsabili della fornitura di addestramento al volo o di addestramento con simulatori di volo e della valutazione delle capacità dei piloti;

c) i diversi certificati medici per i piloti, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca dei certificati medici, i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati medici nonché le condizioni per la conversione dei certificati medici nazionali in certificati medici reciprocamente riconosciuti;

d) la certificazione degli esaminatori aeromedici, nonché le condizioni alle quali i medici generalisti possono intervenire a titolo di esaminatori aeromedici;

e) l'esame periodico aeromedico dei membri dell'equipaggio di cabina, nonché le qualifiche delle persone che sono responsabili di tale esame;

f) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca degli attestati di equipaggio di cabina, oltre che i privilegi e le responsabilità dei titolari degli attestati di equipaggio di cabina;

g) le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati delle organizzazioni di addestramento dei piloti e dei centri aeromedici impegnati nella qualificazione e nella valutazione aeromedica degli equipaggi dell'aviazione civile;

h) i requisiti per la certificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato e per le organizzazioni che operano e utilizzano tali dispositivi;

i) i requisiti per il sistema di amministrazione e gestione che devono essere soddisfatti dagli Stati membri, dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («AESA») e dalle organizzazioni in relazione alle norme di cui alle lettere da a) ad h).

2. Gli articoli 11 *ter* e 11 *quater* del presente regolamento, nonché l'allegato IV (parte medica), l'allegato VI (parte ARA), l'allegato VII (parte ORA) e l'allegato VIII (parte DTO) del presente regolamento si applicano alle licenze di pilota per palloni e alianti.»;

([5]) «*Easier access for GA pilots to IFR flying & Revision of the balloon and sailplane licensing requirements*» (Accesso facilitato per i piloti dell'aviazione generale ai voli IFR e revisione dei requisiti relativi al rilascio delle licenze per palloni e alianti), [parere n. 01/2019, parti (A) e (B), 19.2.2019)] disponibile all'indirizzo: https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

2) all'articolo 2, il paragrafo 19 è sostituito dal seguente:

«19) "istruttore di volo (FI)": un istruttore con i privilegi per fornire addestramento su un aeromobile conformemente all'allegato I (parte FCL), sottoparte J, del presente regolamento, all'allegato III (parte BFCL), sottoparte FI, del regolamento (UE) 2018/395 (*) o all'allegato III (parte SFCL), sottoparte FI, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 (**);

_____

(*) Regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, del 13 marzo 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di palloni a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 71 del 14.3.2018, pag. 10).

(**) Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, del 14 dicembre 2018, che stabilisce regole dettagliate per l'impiego di alianti a norma del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 326 del 20.12.2018, pag. 64).»;

3) all'articolo 4, paragrafo 8, «8 aprile 2021» è sostituito da «8 settembre 2021»;

4) è inserito il seguente articolo 4 *quater*:

«*Articolo 4 quarter*

Misure transitorie per i titolari di un'abilitazione al volo strumentale in rotta

1. Fino all'8 settembre 2022 compreso, i titolari di un'abilitazione al volo strumentale in rotta («EIR») di cui all'allegato I (parte FCL), norma FCL.825:

a) sono autorizzati a continuare a esercitare i privilegi della loro EIR;

b) ricevono il rinnovo o il ripristino della loro EIR conformemente alla norma FCL.825, lettera g), del regolamento delegato (UE) della Commissione (*);

c) sono autorizzati a ricevere i crediti completi ai fini dei requisiti di addestramento di cui all'allegato I (parte FCL), norma FCL.835, lettera c), punto 2), sottopunti i) e ii), quando richiedono il rilascio di un'abilitazione al volo strumentale di base (BIR) conformemente all'allegato I (parte FCL), norma FCL.835; e

d) ricevono i crediti completi come stabilito per i titolari di EIR nell'allegato I (parte FCL).

2. A decorrere dall'8 settembre 2021, i corsi di addestramento per una EIR di cui al paragrafo 1, che hanno avuto inizio prima di tale data, possono proseguire e sono considerati come corsi di addestramento per una BIR. Sulla base di una valutazione del richiedente, l'organizzazione di addestramento autorizzata responsabile del corso di addestramento BIR determina quanto addestramento EIR deve essere accreditato ai fini del rilascio della BIR.

3. I richiedenti di una BIR che sono titolari di una EIR o che hanno superato l'esame delle conoscenze teoriche per una EIR conformemente alla norma FCL.825, lettera d), prima dell'8 settembre 2021 ricevono i crediti completi ai fini dei requisiti per l'istruzione e l'esame delle conoscenze teoriche per la BIR.

_____

(*) Regolamento delegato (UE) della Commissione, del 4 marzo 2020, (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).»;

5) l'articolo 11 *quater* è sostituito dal seguente:

«*Articolo 11 quarter*

Misure transitorie

Gli Stati membri:

a) entro e non oltre l'8 aprile 2021, trasferiscono all'AESA tutti i registri relativi alla sorveglianza delle organizzazioni che forniscono addestramento per le licenze di pilota conformemente al regolamento (UE) 2018/395 e al regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 e per le quali l'AESA è l'autorità competente conformemente all'articolo 78 del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (*);

b) in coordinamento con l'AESA, concludono i processi di certificazione avviati prima dell'8 aprile 2020 e rilasciano i certificati, dopo di che l'AESA si assume tutte le responsabilità in qualità di autorità competente per tali organizzazioni certificate.

(*) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).»;

6) all'articolo 12, il paragrafo 2 *bis* è soppresso;

7) all'articolo 12, paragrafo 4, la data «20 giugno 2020» è sostituita dalla data «20 giugno 2021»;

8) l'allegato I (parte FCL) è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;

9) l'allegato IV (parte medica) è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento;

10) l'allegato VI (parte ARA) è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento;

11) l'allegato VII (parte ORA) è modificato conformemente all'allegato IV del presente regolamento;

12) l'allegato VIII (parte DTO) è modificato conformemente all'allegato V del presente regolamento.

Articolo 2

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Il presente regolamento si applica dall'8 aprile 2020.

3. In deroga al paragrafo 2 le seguenti disposizioni si applicano a decorrere dall'8 settembre 2021:

a) allegato I, punto 1, lettera e), punto 4, lettera b), punti da 5 a 7, punti 32 e 34, punto 36, lettera d), punto 40, lettera a), punti 41, 42 e 44, punti da 46 a 48, punto 52, lettera f), punto 53, lettere da a) a c), punto 53, lettere e) ed f), punti 54 e 55, punto 56, lettere da a) a c), e punto 57;

b) allegato II, lettera b);

c) allegato III, punto 10, lettera d), sottopunto ii).

4. In deroga al paragrafo 2, l'articolo 1, punto 7, e l'allegato I, punto 49, punto 53, lettera d), e punto 58, lettere b), d) ed e), si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 4 marzo 2020

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

L'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione è così modificato:

1) la norma FCL.010 è così modificata:

a) la definizione di «dirigibile» è sostituita dalla seguente:

«"Dirigibile", aeromobile provvisto di motore, più leggero dell'aria, ad eccezione dei dirigibili ad aria calda, che sono considerati palloni conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione.»;

b) la definizione di «tempo di volo» è sostituita dalla seguente:

«"Tempo di volo":

per velivoli, motoalianti da turismo e convertiplani, il tempo totale dal momento in cui l'aeromobile inizia il rullaggio allo scopo di decollare fino all'arresto alla fine del volo;

per gli elicotteri, il tempo totale dal momento in cui le pale del rotore dell'elicottero iniziano a ruotare fino al momento in cui l'elicottero si arresta alla fine del volo, e le pale del rotore sono ferme;

per i dirigibili, il tempo totale dal momento in cui il dirigibile viene rilasciato dal pilone di ormeggio allo scopo di decollare fino al momento in cui il dirigibile si arresta alla fine del volo e viene assicurato al pilone.»;

c) la definizione di «aliante a motore» è sostituita dalla seguente:

«"Aliante a motore", aliante dotato di uno o più motori che, a motori inoperativi, ha le caratteristiche di un aliante.»;

d) la definizione di «motoaliante» è sostituita dalla seguente:

«"Motoaliante da turismo (TMG)", una classe specifica di alianti muniti di un motore e di un'elica non retrattili e integralmente installati, se non diversamente specificato a seguito del processo di certificazione conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012. Esso deve essere in grado di decollare e salire di quota sfruttando la potenza del suo motore, secondo il manuale di volo.»;

e) sono inserite le definizioni seguenti:

i) «"Volo IFR in rotta", la fase di un volo IFR che ha inizio dopo il completamento di una procedura di partenza IFR e si conclude quando ha inizio una procedura di avvicinamento IFR.»; e

ii) «"Volo strumentale con cruscotto ridotto", interpretazione dell'assetto con riferimento all'interpretazione degli strumenti di riserva a seguito della perdita del sistema principale di riferimento di rotta e di assetto.»;

f) sono soppresse le definizioni seguenti:

«Classe di pallone libero» e

«Gruppo di palloni liberi»;

2) la norma FCL.015 è così modificata:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Una richiesta per il rilascio, il rinnovo o il ripristino delle licenze di pilota e delle abilitazioni e dei certificati associati, nonché delle eventuali relative modifiche, deve essere presentata all'autorità competente nella forma e nelle modalità stabilite da tale autorità. La richiesta deve essere corredata della prova che i richiedenti rispettano i requisiti per il rilascio, il rinnovo o il ripristino della licenza o del certificato, nonché delle abilitazioni o annotazioni associate, stabiliti nel presente allegato (parte FCL) e nell'allegato IV (parte medica).»;

b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Se non diversamente specificato nel presente allegato, qualsiasi limitazione o estensione dei privilegi concessi da una licenza, da un'abilitazione o da un certificato deve essere annotata sulla licenza o sul certificato dall'autorità competente.»;

c) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Un titolare di licenza deve presentare richieste conformemente alla lettera a) all'autorità competente designata dallo Stato membro nel quale la licenza è stata rilasciata in conformità al presente allegato (parte FCL), all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi.»;

d) sono aggiunte le nuove lettere e) ed f) seguenti:

«e) Il titolare di una licenza rilasciata conformemente al presente allegato (parte FCL) può chiedere all'autorità competente designata da un altro Stato membro un cambiamento dell'autorità competente per tutte le licenze detenute, come specificato nella lettera d).

f) Per il rilascio di una licenza, di un'abilitazione o di un certificato il richiedente deve presentare la richiesta entro sei mesi dal superamento del test di abilitazione o della valutazione della competenza.»;

3) alla norma FCL.020, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Per poter effettuare il suo primo volo da solista, un allievo pilota deve aver compiuto almeno 16 anni di età.»;

4) la norma FCL.025, lettera c), punto 1, è così modificata:

a) il sottopunto i) è sostituito dal seguente:

«i) per il rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri o di una licenza di pilota privato, per un periodo di 24 mesi;»;

b) i sottopunti ii) e iii) sono sostituiti dai seguenti:

«ii) per il rilascio di una licenza di pilota commerciale o di un'abilitazione al volo strumentale (IR), per un periodo di 36 mesi;

iii) per il rilascio di un'abilitazione al volo strumentale di base (BIR), per una durata illimitata.

I periodi di cui ai sottopunti i) e ii) decorrono dal giorno in cui i piloti hanno completato con successo l'esame teorico, conformemente alla lettera b), punto 2.»;

5) alla norma FCL.030 è aggiunta la seguente lettera c):

«c) Per il rilascio di una BIR, il richiedente di un test di abilitazione deve anzitutto completare tutti i moduli di addestramento ed essere raccomandato da un'ATO per il test di abilitazione. La documentazione relativa all'addestramento del richiedente deve essere messa a disposizione dell'esaminatore da parte dell'ATO.»;

6) alla norma FCL.035, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Crediti per le conoscenze teoriche

1) I richiedenti che hanno superato l'esame delle conoscenze teoriche per una licenza di pilota di linea devono ricevere crediti ai fini dei requisiti in materia di conoscenze teoriche per la licenza di pilota di aeromobili leggeri, la licenza di pilota privato, la licenza di pilota commerciale e, eccetto nel caso degli elicotteri, la IR e la BIR nella stessa categoria di aeromobili.

2) I richiedenti che hanno superato l'esame delle conoscenze teoriche per una licenza di pilota commerciale devono ricevere crediti ai fini dei requisiti in materia di conoscenze teoriche per:

i) la licenza di pilota di aeromobili leggeri nella stessa categoria di aeromobili;

ii) la licenza di pilota privato nella stessa categoria di aeromobili; e

iii) la materia "comunicazioni" della BIR. Tale credito deve comprendere la parte IFR della materia "comunicazioni" solo se tale materia è stata completata conformemente alla norma FCL.310, come applicabile a decorrere dal 20 dicembre 2019.

3) I titolari di una IR o i richiedenti che hanno superato l'esame delle conoscenze teoriche IR per una categoria di aeromobili devono ricevere crediti ai fini dei requisiti in materia di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche per:

i) la IR in un'altra categoria di aeromobili; e

ii) la BIR.

4) I titolari di una licenza di pilota devono ricevere crediti ai fini dei requisiti in materia di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche per una licenza in un'altra categoria di aeromobili conformemente all'appendice 1 della presente parte. Tale crediti si applicano anche ai richiedenti di una licenza di pilota che hanno già completato con successo gli esami delle conoscenze teoriche per il rilascio di tale licenza in un'altra categoria di aeromobili, a condizione che l'esame delle conoscenze teoriche rientri nel periodo di validità di cui alla norma FCL.025, lettera c).

5) In deroga alla lettera b), punto 3, i titolari di una IR(A) che hanno completato un corso IR(A) modulare basato sulla competenza devono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti in materia di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche per una IR in un'altra categoria di aeromobili soltanto se hanno superato anche l'istruzione e l'esame delle conoscenze teoriche per la parte IFR del corso richiesto conformemente alla norma FCL.720.A., lettera b), punto 2, sottopunto i).»;

7) la norma FCL.055 è così modificata:

a) alla lettera d), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«d) Requisiti specifici per i titolari di un'abilitazione al volo strumentale (IR). In deroga alle lettere di cui sopra, i titolari di una IR devono aver dimostrato la capacità di utilizzare la lingua inglese a un livello di competenza adeguato quale definito nel presente allegato, appendice 2.»;

b) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) La competenza linguistica e l'utilizzo della lingua inglese per i titolari di IR devono essere dimostrati mediante un metodo di valutazione stabilito dalle autorità competenti.»;

8) la norma FCL.060 è così modificata:

a) la lettera a) è soppressa;

b) alla lettera b), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«b) Velivoli, elicotteri, convertiplani e dirigibili. Un pilota non deve utilizzare un aeromobile per il trasporto aereo commerciale o per il trasporto di passeggeri:»;

9) la norma FCL.065 è così modificata:

a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Età di 65 anni. I titolari di una licenza di pilota che hanno raggiunto l'età di 65 anni non devono operare come pilota di un aeromobile utilizzato per il trasporto aereo commerciale.»;

b) la lettera c) è soppressa;

10) la norma FCL.100 è sostituita dalla seguente:

«**FCL.100 LAPL — Età minima**

I richiedenti della LAPL per velivoli o elicotteri devono aver compiuto almeno 17 anni di età.»;

11) la norma FCL.120 è sostituita dalla seguente:

«**FCL.120 LAPL — Esame delle conoscenze teoriche**

I richiedenti di una LAPL devono dimostrare un livello di conoscenze teoriche appropriato ai privilegi concessi mediante il superamento di esami nelle materie seguenti:

a) materie comuni:

— regolamentazione aeronautica;

— prestazioni umane;

— meteorologia;

— comunicazioni; e

— navigazione;

b) materie specifiche in relazione alle differenti categorie di aeromobili:

— principi del volo;

— procedure operative;

— prestazioni in volo e pianificazione del volo; e

— conoscenza generale dell'aeromobile.»;

12) alla norma FCL.110.A, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, compresi i privilegi per pilotare TMG. I richiedenti di una LAPL(A) titolari di una SPL con i privilegi per pilotare TMG devono aver completato almeno 21 ore di volo su TMG in seguito all'annotazione dei privilegi TMG e devono rispettare i requisiti della norma FCL.135.A, lettera a), sui velivoli.»;

13) alla norma FCL.135.A è aggiunta la seguente lettera c):

«c) I richiedenti dell'estensione dei privilegi della LAPL(A) ai TMG che sono anche titolari di una SPL conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, compresi i privilegi per pilotare TMG, devono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di cui alla lettera a).»;

14) alla sottoparte B, le sezioni 4 e 5 sono soppresse;

15) il titolo della sottoparte C è sostituito dal seguente:

«***LICENZA DI PILOTA PRIVATO (PPL)***»;

16) la norma FCL.200 è sostituita dalla seguente:

«**FCL.200 Età minima**

I richiedenti di una PPL devono aver compiuto almeno 17 anni di età.»;

17) alla norma FCL.210, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) I richiedenti di una PPL devono completare un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO.

b) Il corso deve comprendere le conoscenze teoriche e l'istruzione di volo appropriate ai privilegi della PPL richiesta.»;

18) la norma FCL.215 è sostituita dalla seguente:

«**FCL.215 Esame delle conoscenze teoriche**

I richiedenti di una PPL devono dimostrare un livello di conoscenze teoriche appropriato ai privilegi concessi mediante il superamento di esami nelle seguenti materie:

a) materie comuni:

— regolamentazione aeronautica;

— prestazioni umane;

— meteorologia;

— comunicazioni; e

— navigazione;

b) materie specifiche in relazione alle differenti categorie di aeromobili:

— principi del volo;

— procedure operative;

— prestazioni in volo e pianificazione del volo; e

— conoscenza generale dell'aeromobile.»;

19) la norma FCL.235 è così modificata:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I richiedenti di una PPL devono dimostrare, mediante il completamento di un test di abilitazione, la capacità di eseguire, in qualità di pilota in comando sulla categoria di aeromobili appropriata, le manovre e le procedure pertinenti con la competenza appropriata ai privilegi concessi.»;

b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) I richiedenti del test di abilitazione devono avere ricevuto l'istruzione di volo sulla stessa classe o tipo di aeromobile utilizzato per il test di abilitazione.»;

20) alla norma FCL.210.A, la lettera c) è così modificata:

a) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«c) Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, compresi i privilegi per pilotare TMG. I richiedenti di una PPL(A) titolari di una SPL con i privilegi per pilotare TMG devono aver completato:»;

b) il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) almeno 24 ore di volo su TMG in seguito all'annotazione dei privilegi TMG; e»;

21) alla norma FCL.210.As, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) I richiedenti titolari di una BPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e qualificati al pilotaggio di dirigibili ad aria calda devono ricevere crediti pari al 10 % del loro tempo di volo totale in qualità di pilota in comando su tali dirigibili e fino a un massimo di cinque ore.»;

22) alla sottoparte C, le sezioni 5 e 6 sono soppresse;

23) la norma FCL.600 è sostituita dalla seguente:

«**FCL.600 IR — Generalità**

Salvo quanto previsto alla norma FCL.835, le operazioni in IFR con un velivolo, elicottero, dirigibile o convertiplano devono essere condotte solo dai titolari di una PPL, CPL, MPL e ATPL con una IR adeguata alla categoria di aeromobili o, se non è disponibile una IR adeguata alla categoria di aeromobili, solo durante un test di abilitazione o un'istruzione a doppio comando.»;

24) alla norma FCL.620 è aggiunta la seguente lettera c):

«c) Ai richiedenti che hanno completato un test di abilitazione per una IR multimotore su un velivolo plurimotore a equipaggio singolo per il quale è necessaria un'abilitazione per classe deve anche essere rilasciata una IR monomotore per le abilitazioni per classe o per tipo velivolo monomotore di cui sono titolari.»;

25) alla norma FCL.700, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I titolari di una licenza di pilota operano come piloti di un aeromobile solo se dispongono di un'abilitazione per classe o per tipo valida e appropriata, tranne nei seguenti casi:

1) se esercitano i privilegi di una LAPL;

2) se sostengono test di abilitazione o si sottopongono a controlli di professionalità per il ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo;

3) se ricevono l'istruzione di volo;

4) se sono titolari di un'abilitazione alle prove in volo rilasciata conformemente alla norma FCL.820.»;

26) alla norma FCL.725 è aggiunta la seguente lettera f):

«f) I richiedenti di un'abilitazione per classe TMG che sono anche titolari di una SPL conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, compresi i privilegi per pilotare TMG, devono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di cui alle lettere a), b) e c).»;

27) la norma FCL.740.A è così modificata:

a) alla lettera a), il punto 4 è sostituito dal seguente:

«4) Il rinnovo di una BIR o di una IR(A), se del caso, può essere combinato con controlli di professionalità per il rinnovo di un'abilitazione per classe o per tipo.»

b) alla lettera b), il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) Abilitazioni per classe velivoli monomotore a pistoni e abilitazioni per classe TMG. Per il rinnovo delle abilitazioni per classe velivoli monomotore a pistoni a equipaggio singolo o delle abilitazioni per classe TMG, i richiedenti devono:»;

c) alla lettera b) è aggiunto il seguente punto 5:

«5) I controlli di professionalità per il rinnovo di un'abilitazione per classe velivoli monomotore a equipaggio singolo possono essere combinati con i controlli di professionalità per il rinnovo di una BIR, conformemente alla norma FCL.835, lettera g), punto 8.»;

28) la norma FCL.800 è così modificata:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I titolari di una licenza di pilota con privilegi per pilotare velivoli o TMG effettuano voli acrobatici solo se sono titolari di un'abilitazione al volo acrobatico conformemente alla presente norma.»;

b) alla lettera b), il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) dopo il rilascio della licenza, almeno 30 ore di volo in qualità di pilota in comando su velivoli o TMG;»;

c) alla lettera b), punto 2, il sottopunto ii) è sostituito dal seguente:

«ii) almeno cinque ore di istruzione al volo acrobatico su velivoli o TMG a motore acceso.»;

d) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) I privilegi dell'abilitazione al volo acrobatico devono essere limitati al volo acrobatico su velivoli o TMG pilotati sfruttando la potenza del motore, a seconda dell'aeromobile sul quale sono stati soddisfatti i requisiti della lettera b), punto 1, e della lettera b), punto 2, sottopunto ii). Tale limitazione deve essere rimossa su richiesta se un pilota ha completato con successo almeno tre voli di addestramento a doppio comando su velivoli o TMG pilotati sfruttando la potenza del motore, a seconda dei casi, che coprano tutto il programma di addestramento al volo acrobatico.»;

e) è aggiunta la seguente lettera d):

«d) I richiedenti di un'abilitazione al volo acrobatico che sono anche titolari di un'abilitazione per classe TMG nonché di privilegi avanzati per il volo acrobatico per alianti con i privilegi di cui all'allegato III (parte SFCL), norma SFCL.200, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione:

1) devono essere esentati dall'ottenimento dell'abilitazione al volo acrobatico limitata ai velivoli, come specificato nella lettera c), se hanno rispettato i requisiti della lettera b), punto 1, e della lettera b), punto 2, sottopunto ii), sui velivoli; oppure

2) devono ricevere i crediti completi ai fini dei requisiti di cui alla lettera b) per il rilascio di un'abilitazione al volo acrobatico ristretta ai TMG pilotati sfruttando la potenza del motore. Tale limitazione deve essere rimossa su richiesta se un pilota ha completato l'addestramento specificato nella lettera c).»;

29) la norma FCL.805 è così modificata:

a) alla lettera b), punto 2, il sottopunto iii) è sostituito dal seguente:

«iii) ad eccezione dei titolari di una SPL conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, cinque voli di familiarizzazione su un aliante lanciato da un aeromobile.»;

b) è aggiunta la seguente lettera g):

«g) I richiedenti di un'abilitazione al traino di alianti o al traino di striscioni pubblicitari su TMG conformemente alla presente norma devono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti della lettera b) o c), a seconda dei casi, se sono titolari di un'abilitazione al traino di alianti o al traino di striscioni pubblicitari conformemente all'allegato III (parte SFCL), norma SFCL.205, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, secondo i casi, o se hanno soddisfatto tutti i requisiti per il rilascio di tale abilitazione.»;

30) la norma FCL.810 è così modificata:

a) la lettera a) è così modificata:

i) il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) I richiedenti devono aver completato un corso di addestramento entro un periodo massimo di sei mesi presso una DTO o un'ATO per esercitare i privilegi di una LAPL o di una PPL per velivoli, TMG o dirigibili in condizioni VFR notturne. Il corso deve comprendere:»;

ii) è aggiunto il seguente punto 4:

«4) I richiedenti di un'abilitazione al volo notturno su velivoli o TMG conformemente al presente punto devono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti dei punti 1 e ore2 se sono titolari di un'abilitazione al volo notturno su TMG conformemente all'allegato III (parte SFCL), norma SFCL.210, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione o se hanno soddisfatto tutti i requisiti per il rilascio di tale abilitazione.»;

b) la lettera c) è soppressa;

31) alla norma FCL.815, la frase introduttiva della lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Privilegi. I privilegi del titolare di un'abilitazione al volo in montagna consistono nell'effettuare voli con velivoli o TMG da e verso superfici designate come superfici che richiedono tale abilitazione dalle autorità competenti designate dagli Stati membri.

I titolari di una LAPL o di una PPL con privilegi per pilotare velivoli o TMG possono ottenere l'abilitazione iniziale al volo in montagna su:»;

32) la norma FCL.825 è soppressa;

33) la norma FCL.830 è soppressa;

34) è inserita la seguente norma FCL.835:

«**FCL.835 Abilitazione al volo strumentale di base (BIR)**

a) Privilegi e condizioni

1) I privilegi del titolare di una BIR consistono nell'effettuare voli in IFR su velivoli a equipaggio singolo per i quali si è in possesso di abilitazioni per classe, ad eccezione dei velivoli ad alte prestazioni e delle varianti di velivolo se in base ai dati di idoneità operativa è stato stabilito che è necessaria una IR.

2) I privilegi BIR devono essere esercitati solo conformemente alla norma FCL.205.A.

3) I privilegi BIR possono essere esercitati di notte solo se il pilota è titolare di un'abilitazione al volo notturno conformemente alla norma FCL.810.

4) I privilegi di una BIR plurimotore devono essere validi anche sui velivoli monomotore per i quali il pilota è titolare di un'abilitazione per classe monomotore valida.

5) L'esercizio dei privilegi BIR deve essere soggetto a tutte le seguenti condizioni:

i) l'altezza di decisione (*decision height* — DH) o l'altezza minima di discesa (*minimum descent height* — MDH) utilizzata nei minimi operativi di aeroporto deve essere superiore di almeno 200 piedi rispetto a quanto sarebbe altrimenti calcolato conformemente all'allegato VII, norme "NCO.OP.110 Minimi operativi di aerodromo — velivoli ed elicotteri" e "NCO.OP.111 Minimi operativi di aerodromo — operazioni NPA, APV, CAT I", del regolamento (UE) n. 965/2012; e

ii) la visibilità utilizzata nei minimi operativi di aeroporto non deve essere inferiore a 1 500 m;

iii) il pilota in comando non deve iniziare un volo in IFR o effettuare una transizione da VFR a IFR a meno che:

A) all'aeroporto di partenza la visibilità non sia di almeno 1 500 m e la base delle nubi sia ad almeno 600 piedi, o le minime di avvicinamento con circuito a vista pubblicate applicabile alla categoria del velivolo, a seconda di quale valore sia superiore; e

B) all'aeroporto di destinazione e in qualsiasi aeroporto alternato richiesto le informazioni meteorologiche aggiornate disponibili non indichino, per il periodo da un'ora prima fino a un'ora dopo l'orario stimato di arrivo, o dall'orario effettivo di partenza fino a un'ora dopo l'orario stimato di arrivo, a seconda di quale sia il periodo più breve, una visibilità di almeno 1 500 m e una base delle nubi ad almeno 600 piedi, o il valore minimo di circuito a vista pubblicato applicabile alla categoria del velivolo, o la DH/MDH incrementata di 200 piedi conformemente al sottopunto i), a seconda di quale sia il valore superiore.

b) Prerequisiti. I richiedenti della BIR devono essere titolari di almeno una PPL(A).

c) Corso di addestramento. I richiedenti della BIR devono avere completato presso un'ATO:

1) l'istruzione teorica conformemente alla norma FCL.615, lettera a); e

2) l'istruzione di volo che comprende i seguenti moduli di istruzione di volo strumentale:

i) modulo 1 — modulo di addestramento al volo di base sulle abilità di pilotaggio con il solo riferimento agli strumenti;

ii) modulo 2 — modulo di addestramento al volo applicato sulle procedure IFR di partenza, attesa e avvicinamento 2D e 3D;

iii) modulo 3 — modulo di addestramento al volo applicato sulle procedure di volo IFR in rotta; e

iv) modulo 4 — se è richiesta una BIR plurimotore, il modulo di addestramento al volo applicato con un motore inoperativo deve comprendere procedure di avvicinamento asimmetrico strumentale e riattaccata; e

3) l'istruzione di volo che soddisfa i seguenti requisiti:

i) il modulo di cui alla lettera c), punto 2, sottopunto i) deve essere completato per primo. I moduli di cui alla lettera c), punto 2, sottopunti ii) e iii), e, se del caso, alla lettera c), punto 2, sottopunto iv), possono essere completati in un ordine a scelta del richiedente;

ii) i moduli di cui alla lettera c), punto 2, possono essere completati su velivoli, FSTD o una loro combinazione. Il richiedente deve in ogni caso ricevere l'addestramento sul velivolo da utilizzare per il test di abilitazione;

iii) i moduli di cui alla lettera c), punto 2, sottopunti i), ii) e iv), possono essere iniziati al di fuori di un'ATO ma devono essere completati presso un'ATO. Il modulo di cui alla lettera c), punto 2, sottopunto iii) può essere completato al di fuori di un'ATO;

iv) prima di iniziare il modulo di cui alla lettera c), punto 2 sottopunto iv), un pilota che non è titolare di un'abilitazione per classe o per tipo velivolo plurimotore deve aver ricevuto l'addestramento multimotore specificato nel presente allegato (parte FCL), sottoparte H.

d) Conoscenze teoriche. Prima di sostenere il test di abilitazione e mediante il superamento di esami nelle materie di cui alla norma FCL.615, lettera b), i richiedenti devono dimostrare un livello di conoscenze teoriche appropriato ai privilegi concessi. L'esame delle conoscenze teoriche deve consistere in un esame scritto associato a ciascun modulo specificato nella lettera c), punto 2, sottopunti i), ii) e iii).

e) Test di abilitazione. Dopo aver completato il corso di addestramento di cui alla lettera c), i richiedenti devono superare un test di abilitazione su un velivolo conformemente all'appendice 7 del presente allegato. Per una BIR plurimotore, il test di abilitazione deve essere sostenuto su un velivolo plurimotore. Per una BIR monomotore, il test di abilitazione deve essere sostenuto su un velivolo monomotore. Un velivolo plurimotore a spinta centrale deve essere considerato un velivolo monomotore ai fini della presente lettera.

f) In deroga alla lettera d), i titolari di una BIR monomotore che sono anche titolari di un'abilitazione per classe plurimotore e che desiderano ottenere per la prima volta una BIR plurimotore devono completare un corso di addestramento presso un'ATO che comprenda l'addestramento specificato nella lettera c), punto 2, sottopunto iv), e devono superare il test di abilitazione di cui alla lettera e).

g) Validità, rinnovo e ripristino

1) Una BIR deve avere validità di un anno.

2) I richiedenti del rinnovo di una BIR devono:

i) entro un periodo di tre mesi immediatamente precedente la data di scadenza dell'abilitazione, superare i controlli di professionalità conformemente all'appendice 9 della presente parte; o

ii) entro il periodo di validità, completare sei ore in qualità di pilota in comando in IFR comprendenti tre procedure di avvicinamento strumentale e completare un volo di addestramento di almeno un'ora con un istruttore titolare dei privilegi per fornire addestramento per la BIR.

3) Per ciascun rinnovo successivo ogni due (alternativamente), il titolare della BIR deve superare i controlli di professionalità conformemente al punto 2, sottopunto i), su un velivolo.

4) Se un pilota sceglie di soddisfare i requisiti di rinnovo di cui alla lettera g), punto 2, sottopunto i), prima di quanto prescritto in tale lettera, il nuovo periodo di validità deve iniziare dalla data dei controlli di professionalità.

5) I richiedenti che non superano le sezioni pertinenti dei controlli di professionalità BIR prima della data di scadenza della BIR non devono esercitare i privilegi della BIR fino a quando non hanno superato i controlli di professionalità.

6) Se una BIR è scaduta, per il ripristino dei privilegi i richiedenti devono:

i) ove necessario per raggiungere il livello di professionalità richiesto, completare un addestramento di aggiornamento fornito da un'ATO o, se la BIR è scaduta da non più di tre anni, da un istruttore titolare dei privilegi per fornire addestramento per la BIR; e

ii) superare i controlli di professionalità su un velivolo.

7) Per una BIR plurimotore i controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino nonché l'addestramento al volo di cui alla lettera g), punto 2, sottopunto ii), devono essere completati su un velivolo plurimotore.

8) I controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di una BIR possono essere combinati con i controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di un'abilitazione per classe velivoli a equipaggio singolo sui quali i privilegi BIR possono essere esercitati conformemente alla norma FCL.835, lettera a), punto 1.

h) I richiedenti della BIR titolari di una PPL o CPL rilasciata conformemente all'allegato I (parte FCL) e di un'IR(A) valida rilasciata conformemente ai requisiti dell'allegato 1 della convenzione di Chicago da un paese terzo possono ricevere crediti completi ai fini dei requisiti del corso di addestramento di cui alla lettera c), punto 2. Ai fini del rilascio della BIR, i richiedenti devono:

1) completare con successo il test di abilitazione di cui alla lettera e);

2) dimostrare oralmente all'esaminatore durante il test di abilitazione di avere acquisito un livello adeguato di conoscenze teoriche in materia di regolamentazione aeronautica, meteorologia e pianificazione del volo e prestazioni in volo; e

3) avere un'esperienza di almeno 25 ore di volo in IFR in qualità di pilota in comando su velivoli.

j) Il titolare di una IR deve ricevere crediti completi ai fini del requisito di cui alla lettera c), punto 2.»;

35) alla norma FCL.915, la lettera c), punto 1, è sostituita dalla seguente:

«c) Crediti ai fini della richiesta di ulteriori certificati di istruttore e ai fini del rinnovo

1) Possono ricevere crediti completi ai fini delle abilità di insegnamento e di apprendimento:

i) i titolari di un certificato di istruttore che richiedono ulteriori certificati di istruttore; e

ii) i richiedenti di un certificato di istruttore che sono già titolari di un certificato di istruttore rilasciato conformemente all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.»;

36) la norma FCL.905.FI è così modificata:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) una PPL e una LAPL nella categoria di aeromobili appropriata;»;

b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) le abilitazioni per classe e per tipo aeromobili a equipaggio singolo, ad eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo;»;

c) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

«g) un'abilitazione al traino o al volo acrobatico, a condizione che si detengano tali privilegi e che l'FI abbia dimostrato la capacità di impartire istruzione per tale abilitazione a un FI qualificato conformemente alla lettera j);»;

d) la lettera h) è sostituita dalla seguente:

«h) una BIR o una IR nella categoria di aeromobili appropriata, a condizione che l'FI rispetti le seguenti condizioni:

1) abbia completato come allievo pilota il corso di addestramento IRI e abbia superato una valutazione della competenza per il certificato IRI;

2) rispetti le norme FCL.915.CRI, lettera a), FCL.930.CRI e FCL.935 nel caso di velivoli plurimotore e le norme FCL.910.TRI, lettera c), punto 1, e FCL.915.TRI, lettera d), punto 2, nel caso di elicotteri plurimotore;

in aggiunta alle condizioni di cui ai punti 1 e 2:

3) se durante un corso di addestramento approvato presso un'ATO l'FI fornisce addestramento negli FSTD o supervisiona i voli di addestramento degli allievi pilota in comando effettuati in IFR, l'FI deve aver completato almeno 50 ore di volo in IFR dopo il rilascio della BIR o della IR, di cui un massimo di 10 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II;

4) se fornisce addestramento su un aeromobile, l'FI deve aver completato almeno 200 ore di volo in IFR, di cui un massimo di 50 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II;»;

e) alla lettera j), il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) aver completato almeno 500 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata;»;

37) la norma FCL.910.FI è così modificata:

a) la lettera a) è così modificata:

i) il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) per il rilascio della PPL e della LAPL;»;

ii) il punto 3 è sostituito dal seguente:

«3) per abilitazioni per classe e per tipo aeromobili monomotore a equipaggio singolo, ad eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo;»;

b) alla lettera c), il punto 3 è sostituito dal seguente:

«3) per l'FI(As), 15 ore o 50 decolli di istruzione di volo che coprano l'intero programma di addestramento per il rilascio di una PPL(As).»;

38) alla norma FCL.915.FI, le lettere e) ed f) sono soppresse;

39) alla norma FCL.930.FI, la lettera b) è così modificata:

a) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2) almeno 100 ore di istruzione delle conoscenze teoriche, compresi i test di valutazione dei progressi;»;

b) al punto 3:

i) il sottopunto ii) è sostituito dal seguente:

«ii) nel caso di un FI(As), almeno 20 ore di istruzione di volo, di cui 15 devono essere istruzione di volo a doppio comando;»;

ii) i sottopunti iii), iv) e v) sono soppressi;

c) il punto 4 è sostituito dal seguente:

«4) i richiedenti di un certificato FI in un'altra categoria di aeromobili che sono o sono stati titolari di un FI(A), di un FI(H) o di un FI(As) devono ricevere crediti pari a 55 ore ai fini del requisito di cui alla lettera b), punto 2.»;

40) alla norma FCL.940.FI, la lettera a) è così modificata:

a) al punto 1, sottopunto i), la lettera A) è sostituita dalla seguente:

«A) nel caso di un FI(A) e di un FI(H), almeno 50 ore di istruzione di volo nella categoria di aeromobili appropriata in qualità di FI, TRI, CRI, IRI, MI o esaminatori. Se i privilegi per impartire l'istruzione per la BIR e la IR devono essere rinnovati, 10 di tali 50 ore devono essere di istruzione di volo per una BIR o una IR e devono essere state completate entro gli ultimi 12 mesi immediatamente precedenti la data di scadenza del certificato FI;»;

b) al punto 1, sottopunto i), le lettere C) e D) sono soppresse;

c) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2) Per almeno un rinnovo ogni due (alternativamente), nel caso di FI(A) o FI(H), o un rinnovo ogni tre, nel caso di FI(As), i titolari del certificato FI pertinente devono superare una valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935.»;

41) alla norma FCL.905.TRI, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) il rinnovo e il ripristino di una IR, sempre che il TRI sia titolare di una IR valida;»;

42) alla norma FCL.905.IRI, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I privilegi degli IRI consistono nell'impartire l'istruzione per il rilascio, il rinnovo e il ripristino di una BIR e di una IR nella categoria di aeromobili appropriata.»;

43) la norma FCL.915.IRI è sostituita dalla seguente:

«**FCL.915.IRI**

I richiedenti di un certificato IRI devono:

a) nel caso di un IRI(A):

1) per fornire l'addestramento negli FSTD durante un corso di addestramento approvato presso un'ATO, aver completato almeno 200 ore di volo in IFR dopo il rilascio della BIR o della IR, di cui almeno 50 ore devono essere su velivoli;

2) per fornire l'addestramento su un velivolo, aver completato almeno 800 ore di volo in IFR, di cui almeno 400 ore devono essere su velivoli;

3) per richiedere un IRI(A) per velivoli plurimotore, rispettare i requisiti delle norme FCL.915.CRI, lettera a), FCL.930.CRI e FCL.935;

b) per un IRI(H):

1) per fornire l'addestramento negli FSTD durante un corso di addestramento approvato presso un'ATO, aver completato almeno 125 ore di volo in IFR dopo il rilascio della IR, di cui almeno 65 ore devono essere di tempo di volo strumentale su elicotteri;

2) per fornire l'addestramento su un elicottero, aver completato almeno 500 ore di volo in IFR, di cui almeno 250 ore devono essere di tempo di volo strumentale su elicotteri; e

3) per richiedere un IR(H) per elicotteri plurimotore, rispettare i requisiti della norma FCL.905.FI, lettera h), punto 2;

c) i richiedenti di un certificato IRI(As) devono aver completato almeno 300 ore di volo in IFR, di cui almeno 100 ore devono essere di tempo di volo strumentale su dirigibili.»;

44) alla norma FCL.905.STI, lettera a), il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2) il rilascio, il rinnovo o il ripristino di una BIR, di una IR e di un'abilitazione per classe o per tipo aeromobili a equipaggio singolo, ad eccezione dei velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo.»;

45) alla norma FCL.1005.FE, le lettere d) ed e) sono soppresse;

46) alla norma FCL.1005.TRE, lettera a), il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2) controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di abilitazioni per tipo e IR;»;

47) alla norma FCL.1005.CRE, lettera b), il punto 4 è sostituito dal seguente:

«4) il rinnovo e il ripristino delle BIR, a condizione che il CRE abbia completato:

i) 1 500 ore di volo in qualità di pilota di velivoli; e

ii) 450 ore di volo in IFR; e»;

48) la norma FCL.1005.IRE è sostituita dalla seguente:

«**FCL.1005.IRE IRE — Privilegi**

I privilegi dei titolari di un certificato di esaminatore per l'abilitazione al volo strumentale (IRE) consistono nel condurre test di abilitazione per il rilascio e controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino di BIR e IR.»;

49) alla norma FCL.1010.SFE, la lettera a), punti 1 e 2, è così modificata:

«a) SFE(A)

I richiedenti di un certificato SFE(A) devono rispettare tutte le seguenti condizioni:

1) nel caso di velivoli a equipaggio plurimo:

i) essere o essere stati titolari di una ATPL(A) e di un'abilitazione per tipo;

ii) essere o essere stati titolari di un certificato SFI(A) per il tipo di velivolo applicabile; e

iii) avere almeno 1500 ore di volo in qualità di piloti di velivoli a equipaggio plurimo;

2) nel caso di velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo:

i) essere o essere stati titolari di una CPL(A) o di una ATPL(A) e di un'abilitazione per tipo;

ii) essere o essere stati titolari di un certificato SFI(A) per la classe o il tipo di velivolo applicabile; e

iii) avere almeno 500 ore di volo in qualità di piloti di velivoli a equipaggio singolo;»;

50) alla norma FCL.1005.FIE, la lettera c) è così modificata:

«c) FIE(As). I privilegi di un FIE sui dirigibili consistono nel condurre valutazioni della competenza per il rilascio, il rinnovo o il ripristino di certificati di istruttore di dirigibili, a condizione che si possieda il certificato di istruttore pertinente.»;

51) alla norma FCL.1010.FIE, le lettere d) ed e) sono soppresse;

52) l'appendice 1 è così modificata:

a) il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1. **LAPL e PPL**»;

b) i punti 1.1 e 1.2 sono sostituiti dai seguenti:

«1.1. Per il rilascio di una LAPL, il titolare di una LAPL in un'altra categoria di aeromobili deve ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di conoscenze teoriche sulle materie comuni stabilite nella norma FCL.120, lettera a).

1.2. Per il rilascio di una LAPL o di una PPL, i titolari di una PPL, CPL o ATPL in un'altra categoria di aeromobili devono ricevere crediti ai fini dei requisiti di conoscenze teoriche sulle materie comuni stabilite nella norma FCL.215, lettera a). Tale credito si applica anche ai richiedenti di una LAPL o di una PPL titolari di una BPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, salvo che non devono ricevere crediti per la materia "navigazione".»;

c) il punto 1.2 *bis* è soppresso;

d) il punto 1.3 è sostituito dal seguente:

«1.3. Per il rilascio di una PPL, il titolare di una LAPL nella stessa categoria di aeromobili deve ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche.»;

e) il punto 1.4 è sostituito dal seguente:

«1.4. In deroga al punto 1.2, per il rilascio di una LAPL(A) il titolare di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione con privilegi per pilotare TMG deve dimostrare un livello di conoscenze teoriche adeguato per la classe velivolo monomotore a pistoni terrestre conformemente alla norma FCL.135.A, lettera a), punto 2.»;

f) il punto 4.1 è sostituito dal seguente:

«4.1. I richiedenti di una IR o di una BIR che abbiano superato gli esami teorici pertinenti per una CPL nella stessa categoria di aeromobili devono ricevere crediti ai fini dei requisiti di conoscenze teoriche nelle seguenti materie:

— prestazioni umane;

— meteorologia.»;

53) l'appendice 3 è così modificata:

a) al capitolo A, la frase successiva al punto 9, lettera f), punto 3, sottopunto ii), è sostituita dalla seguente:

«I richiedenti titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Essi non devono ricevere crediti per le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD);»;

b) al capitolo C, la frase successiva al punto 8, lettera e), punto 2, sottopunto ii), è sostituita dalla seguente:

«I richiedenti titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Essi non devono ricevere crediti per le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD); e»;

c) al capitolo D, punto 8, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) 10 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a 5 possono essere di tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, FTD 2, FNPT II o FFS. I richiedenti titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Essi non devono ricevere crediti per le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD);»;

d) al capitolo E, punto 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) aver completato 150 ore di volo; comprese 50 ore in qualità di pilota in comando su velivoli, di cui 10 ore devono essere di navigazione.

Ad eccezione del requisito di 50 ore in qualità di pilota in comando su velivoli, le ore in qualità di pilota in comando su altre categorie di aeromobili possono essere conteggiate nelle 150 ore di volo su velivoli nei seguenti casi:

1) 20 ore su elicotteri, se i richiedenti sono titolari di una PPL(H);

2) 50 ore su elicotteri, se i richiedenti sono titolari di una CPL(H);

3) 10 ore su TMG o alianti;

4) 20 ore su dirigibili, se i richiedenti sono titolari di una PPL(As);

5) 50 ore su dirigibili, se i richiedenti sono titolari di una CPL(As);»;

e) al capitolo E, il punto 9 è sostituito dal seguente:

«9. I richiedenti titolari di una IR(A) valida devono ricevere crediti ai fini del tempo di istruzione strumentale a doppio comando. I richiedenti titolari di una IR(H) valida devono ricevere crediti pari a massimo cinque ore di tempo di istruzione strumentale a doppio comando, nel qual caso almeno cinque ore di istruzione strumentale a doppio comando devono essere effettuate su un velivolo. I richiedenti titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto.»;

f) al capitolo E, punto 12, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) 10 ore di istruzione di volo strumentale, di cui fino a cinque possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I o FNPT II o FFS. I richiedenti titolari di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Essi non devono ricevere crediti per le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD);»;

54) all'appendice 6, il capitolo A è così modificato:

a) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2. I richiedenti di un corso IR(A) modulare devono essere titolari di una PPL(A) o di una CPL(A). I richiedenti di un modulo volo strumentale procedurale che non sono titolari di una CPL(A) devono essere titolari una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base.»;

b) il punto 10.1 è sostituito dal seguente:

«10.1. I titolari di una CPL(A), di una BIR o di un certificato attestante il completamento del corso per il modulo volo strumentale di base devono ricevere crediti pari a massimo 10 ore rispetto al totale dell'addestramento richiesto al punto 7 o 8 di cui sopra.»;

55) all'appendice 6, il capitolo A bis è così modificato:

a) i punti 9 e 10 diventano i punti 11 e 12;

b) sono inseriti i seguenti punti 9 e 10:

«9. I richiedenti della IR(A) modulare basata sulla competenza titolari di una BIR conformemente alla norma FCL.835 e che hanno ricevuto almeno 10 ore di tempo di volo strumentale in addestramento presso un'ATO possono ricevere crediti ai fini del corso di addestramento di cui al punto 4, a condizione che tutte le tematiche relative all'abilitazione al volo strumentale basata sulla competenza siano state incluse in tale addestramento BIR e valutate dall'ATO che fornisce il corso di addestramento al volo modulare basato sulla competenza.

10. I richiedenti della IR(A) modulare basata sulla competenza titolari di una BIR e che hanno un'esperienza di almeno 50 ore di volo in IFR in qualità di pilota in comando su velivoli:

a) presso un'ATO:

i) devono essere valutati come aventi uno standard accettabile di conoscenze teoriche in materia di abilitazione al volo strumentale basata sulla competenza;

ii) devono ricevere un addestramento al volo appropriato per l'estensione dei privilegi IFR conformemente alla norma FCL.605.IR, lettera a);

b) dopo il completamento di quanto stabilito alla lettera a):

i) devono completare con successo il test di abilitazione per l'IR(A) conformemente all'appendice 7;

ii) devono dimostrare oralmente all'esaminatore durante il test di abilitazione di avere acquisito un livello adeguato di conoscenze teoriche in materia di regolamentazione aeronautica, meteorologia e pianificazione del volo e prestazioni in volo.»;

56) l'appendice 7 è così modificata:

a) il titolo è sostituito da «**Test di abilitazione BIR e IR**»;

b) il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1. I richiedenti devono avere ricevuto l'istruzione sulla stessa classe o tipo di aeromobile utilizzato per il test, che deve essere adeguatamente equipaggiato ai fini dell'addestramento e del test.»;

c) il punto 9 è sostituito dal seguente:

«9. I richiedenti devono descrivere all'esaminatore i controlli e i compiti effettuati, compresa l'identificazione dei radioaiuti. I controlli devono essere completati in conformità alla lista dei controlli autorizzata dell'aeromobile utilizzato per effettuare il test. Durante la preparazione pre-volo per il test, i richiedenti devono determinare le impostazioni di potenza e le velocità. I richiedenti devono calcolare i dati relativi alle prestazioni per il decollo, l'avvicinamento e l'atterraggio in conformità al manuale operativo o al manuale di volo dell'aeromobile utilizzato.»;

d) al punto 11, alla fine della tabella relativa ai velivoli, il testo della nota (++) è sostituito dal seguente:

«(++) per stabilire privilegi PBN, un avvicinamento nella sezione 4 o nella sezione 5 deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato.»;

e) al punto 11, alla fine della tabella relativa agli elicotteri, il testo della nota (+) è sostituito dal seguente:

«(+) per stabilire privilegi PBN, un avvicinamento nella sezione 4 o nella sezione 5 deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato.»;

57) il titolo dell'appendice 9 è sostituito da «**Addestramento, test di abilitazione e controlli di professionalità per MPL, ATPL, abilitazioni per tipo e per classe e controlli di professionalità per BIR e IR**»;

58) l'appendice 9 è così modificata:

a) alla sezione B, punto 5, la lettera l) è sostituita dalla seguente:

«l) Per stabilire o mantenere privilegi PBN un avvicinamento deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato.

In deroga al comma di cui sopra, nei casi in cui i controlli di professionalità per il rinnovo di privilegi PBN non includano un esercizio RNP APCH, i privilegi PBN del pilota non devono comprendere un RNP APCH. La restrizione deve essere rimossa se il pilota ha completato dei controlli di professionalità che comprendono un esercizio RNP APCH.»;

b) alla sezione B, punto 6, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Quando appare la lettera "M" nella colonna del test di abilitazione o dei controlli di professionalità, essa indica un'esercitazione obbligatoria o una scelta dove compaiono più esercitazioni.»;

c) alla sezione B, punto 6, la lettera j) è sostituita dalla seguente:

«j) Per stabilire o mantenere privilegi PBN un avvicinamento deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato.

In deroga al comma di cui sopra, nei casi in cui i controlli di professionalità per il rinnovo di privilegi PBN non includano un esercizio RNP APCH, i privilegi PBN del pilota non devono comprendere un RNP APCH. La restrizione deve essere rimossa se il pilota ha completato dei controlli di professionalità che comprendono un esercizio RNP APCH.»;

d) alla sezione B, punto 6, nella tabella successiva alla lettera j), la riga per l'esercizio 3.8.3.4 è sostituita dalla seguente:

«3.8.3.4.*	Manualmente, con avaria simulata a un motore durante l'avvicinamento finale, fino all'atterraggio o fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento (a seconda dei casi), iniziando: i) prima di superare i 1 000 piedi al di sopra del livello dell'aeroporto; e ii) dopo aver superato i 1 000 piedi al di sopra del livello dell'aeroporto. Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto (JAR/FAR 25) o nella categoria da collegamento (SFAR 23), l'avvicinamento con avaria simulata a un motore e la conseguente riattaccata devono essere iniziati unitamente all'avvicinamento 2D conformemente al punto 3.8.4. La riattaccata deve essere iniziata quando viene raggiunta l'altezza/altitudine di separazione dagli ostacoli pubblicata (OCH/A), e comunque non oltre una MDH/A di 500 piedi sopra la soglia pista. Sui velivoli che hanno le stesse prestazioni di un velivolo della categoria da trasporto per ciò che riguarda la massa al decollo e l'altitudine di densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore conformemente all'esercizio 3.8.3.4.	P —>	—>		M»	

e) alla sezione B, punto 6, nella tabella successiva alla lettera j), la riga per l'esercizio 3.8.3.5 è rimossa;

f) alla sezione C, è aggiunto il nuovo punto 8 *bis* seguente:

«8 bis. Per stabilire o mantenere privilegi PBN un avvicinamento deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato.

In deroga al comma di cui sopra, nei casi in cui i controlli di professionalità per il rinnovo di privilegi PBN non includano un esercizio RNP APCH, i privilegi PBN del pilota non devono comprendere un RNP APCH. La restrizione deve essere rimossa se il pilota ha completato dei controlli di professionalità che comprendono un esercizio RNP APCH.».

ALLEGATO II

All'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, la norma MED.A.030 è così modificata:

a) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Per l'esercizio dei privilegi di:

1) una licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL), una licenza di pilota di pallone (BPL) rilasciata conformemente all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o una licenza di pilota di aliante (SPL) rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, il pilota deve detenere almeno un certificato medico LAPL valido;

2) una licenza di pilota privato (PPL), il pilota deve detenere almeno un certificato medico di classe 2 valido;

3) una BPL ai fini di:

i) trasporto commerciale di passeggeri con pallone, il pilota deve detenere almeno un certificato medico di classe 2 valido;

ii) operazioni commerciali diverse dal trasporto commerciale di passeggeri con pallone, con più di quattro persone a bordo dell'aeromobile, il pilota deve detenere almeno un certificato medico di classe 2 valido;

4) una SPL ai fini di operazioni commerciali con alianti diverse da quelle specificate nell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, il pilota deve detenere almeno un certificato di classe 2 valido;

5) una licenza di pilota commerciale (CPL), una licenza di pilota a equipaggio plurimo (MPL) o una licenza di pilota di linea (ATPL), il pilota deve detenere un certificato medico di classe 1 valido.»;

b) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) Se a una PPL si aggiunge un'abilitazione al volo strumentale o al volo strumentale di base, il titolare di licenza deve sottoporsi all'audiometria tonale pura secondo la periodicità e gli standard richiesti per i titolari di certificato medico di classe 1.»;

ALLEGATO III

L'allegato VI (parte ARA) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione è così modificato:

1) alla norma ARA.GEN.220, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) L'autorità competente deve istituire e mantenere aggiornato un elenco di tutti i certificati delle organizzazioni, i certificati di qualificazione FSTD e le licenze, i certificati e gli attestati del personale da essa rilasciati, delle dichiarazioni DTO ricevute e dei programmi di addestramento delle DTO che ha verificato o approvato ai fini della conformità all'allegato I (parte FCL), all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.»;

2) la norma ARA.GEN.350 è così modificata:

a) la frase introduttiva della lettera d *bis* è sostituita dalla seguente:

«d bis In deroga alle lettere da a) a d), nel caso delle DTO, se durante la sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo vengono riscontrate dall'autorità competente prove che dimostrano la non conformità di una DTO ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139, ai requisiti dell'allegato I (parte FCL) e dell'allegato VIII (parte DTO) del presente regolamento o ai requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, l'autorità competente:»;

b) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) Fatti salvi eventuali provvedimenti attuativi aggiuntivi, se l'autorità di uno Stato membro che agisce conformemente alla norma ARA.GEN.300, lettera d), individua una non conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139, ai requisiti dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato VII (parte ORA) e dell'allegato VIII (parte DTO) del presente regolamento o ai requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione da parte di un'organizzazione certificata dall'autorità competente di un altro Stato membro o dall'Agenzia, o che ha reso una dichiarazione all'autorità competente di un altro Stato membro o all'Agenzia, essa deve informare tale autorità competente della suddetta non conformità.»;

3) alla norma ARA.GEN.360, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Al ricevimento di una richiesta formulata da un titolare di licenza per un cambiamento dell'autorità competente come specificato nell'allegato I (parte FCL), norma FCL.015, lettera e), nell'allegato III (parte BFCL), norma BFCL.015, lettera f), del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o nell'allegato III (parte SFCL), norma SFCL.015, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, l'autorità competente ricevente deve chiedere senza indugio all'autorità competente del titolare delle licenze il trasferimento senza indebito ritardo della documentazione seguente:

1) una verifica della licenza;

2) le copie della documentazione medica del titolare di licenza detenuta da tale autorità competente conformemente alle norme ARA.GEN.220 e ARA.MED.150. La documentazione medica deve essere trasferita conformemente all'allegato IV (parte medica), norma MED.A.015, e deve comprendere una sintesi della storia clinica pertinente del richiedente, verificata e firmata dall'ispettore medico.»;

4) alla norma ARA.FCL.200 è aggiunta la seguente lettera e):

«e) Istruttori per i certificati FI(B) o FI(S). L'autorità competente deve sviluppare procedure appropriate per condurre i voli di addestramento sotto supervisione specificati:

1) nell'allegato III (parte BFCL), norme BFCL.315, lettera a), punto 5, sottopunto ii), e BFCL.360, lettera a), punto 2, del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione; e

2) nell'allegato III (parte SFCL), norme SFCL.315, lettera a), punto 7), sottopunto ii), e SFCL.360, lettera a), punto 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.»;

5) alla norma ARA.FCL.250, lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:

«3) se il titolare di licenza non rispetta più i requisiti applicabili dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione;»;

6) alla norma ARA.FCL.300, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) L'autorità competente deve attuare le disposizioni e le procedure necessarie per permettere ai richiedenti di sottoporsi agli esami delle conoscenze teoriche conformemente ai requisiti applicabili dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione o dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.»;

7) la seguente norma ARA.ATO.110 è inserita dopo la norma ARA.ATO.105:

«**ARA.ATO.110 Approvazione della lista degli equipaggiamenti minimi**

Quando l'autorità competente riceve una richiesta di approvazione di una lista degli equipaggiamenti minimi di cui all'allegato III (parte ORO), norma ORO.MLR.105, e all'allegato VI (parte NCC), norma NCC.GEN.101, del regolamento (UE) n. 965/2012, essa deve agire conformemente all'allegato II (parte ARO), norma ARO.OPS.205, di tale regolamento.»;

8) alla norma ARA.DTO.100, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Se la dichiarazione non contiene le informazioni richieste o contiene informazioni che indicano una non conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139, ai requisiti dell'allegato I (parte FCL) e dell'allegato VIII (parte DTO) del presente regolamento o ai requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, l'autorità competente deve agire conformemente alla norma ARA.GEN.350, lettera d *bis*.»;

9) alla norma ARA.DTO.110, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Al ricevimento dei programmi di addestramento di una DTO e delle eventuali relative modifiche, notificati conformemente all'allegato VIII (parte DTO), norma DTO.GEN.115, lettera c), o della richiesta di approvazione dei programmi di addestramento di una DTO presentata conformemente alla norma DTO.GEN.230, lettera c), di tale allegato, l'autorità competente deve verificare la conformità di tali programmi di addestramento ai requisiti dell'allegato I (Part-FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi.»;

10) l'appendice I è così modificata:

a) la frase introduttiva dopo il titolo «**Licenza d'equipaggio di condotta**» è sostituita dalla seguente:

«La licenza d'equipaggio di condotta rilasciata da uno Stato membro conformemente all'allegato I (parte FCL), all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione deve essere conforme alle seguenti specifiche.»;

b) alla lettera a), punto 1, il sottopunto III) è sostituito dal seguente:

«III) numero di serie della licenza che inizia con il codice ONU dello Stato che ha rilasciato la licenza, seguito da "FCL", "BFCL" o "SFCL", a seconda dei casi, e un codice formato da numeri e/o lettere in numeri arabi e caratteri latini;»;

c) alla lettera a), punto 2, il sottopunto XII) è sostituito dal seguente:

«XII) abilitazioni, certificati e, nel caso di palloni e alianti, privilegi: certificati per classe, tipo, istruttore ecc., con le date di scadenza, a seconda dei casi. I privilegi di radiotelefonia (R/T) possono essere riportati sulla licenza o su un certificato separato;»;

d) il modello dopo la lettera c), dal titolo «Risguardo del libretto» (Modulo 141 AESA versione 2) è così modificato:

i) la frase «Rilasciata in conformità alla parte FLC» è sostituita dalla seguente:

«Rilasciata in conformità alla parte FCL/parte BFCL/parte SFCL (cancellare i termini non applicabili)»;

ii) la frase «La presente licenza è conforme agli standard ICAO, con l'eccezione dei privilegi LAPL ed EIR» è sostituita dalla seguente:

«La presente licenza è conforme agli standard ICAO, ad eccezione dei privilegi LAPL e BIR o se corredata da un certificato medico LAPL»;

e) al modello dopo il titolo «Pagina 2», la frase «Il numero di serie della licenza inizia sempre con il codice ONU dello Stato che ha rilasciato la licenza, seguito da "FCL."» (nota relativa al campo n. III — Numero della licenza) è sostituita dalla seguente:

«Il numero di serie della licenza inizia sempre con il codice ONU dello stato che ha rilasciato la licenza, seguito da "FCL.", "BFCL." o "SFCL.", a seconda dei casi.»;

f) il modello dopo il titolo «Pagina 3» è così modificato:

i) la frase «Le abbreviazioni utilizzate saranno quelle della parte FCL [ad esempio PPL(H), ATPL(A) ecc.]» (nota relativa al campo n. II — Titolo della licenza, data di rilascio iniziale e codice del paese) è sostituita dalla seguente:

«Le abbreviazioni utilizzate saranno quelle della parte FCL [ad esempio PPL(H), ATPL(A) ecc.], della parte BFCL e della parte SFCL.»;

ii) dopo la frase: «In caso di LAPL: LAPL non rilasciata conformemente agli standard ICAO» (nota relativa al campo n. XIII — Osservazioni), è aggiunto il testo seguente:

«In caso di SPL, ad eccezione dei casi di cui all'articolo 3 *ter*, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione: i privilegi per il volo acrobatico, il cloud flying con alianti e i metodi di lancio devono essere esercitati conformemente all'allegato III (parte SFCL), norme SFCL.155, SFCL.200 e SFCL.215, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi.».

11) l'appendice III è sostituita dalla seguente:

«**CERTIFICATO PER LE ORGANIZZAZIONI DI ADDESTRAMENTO AUTORIZZATE (ATO)**

Unione europea (*)

Autorità competente

CERTIFICATO DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO AUTORIZZATA

[NUMERO/RIFERIMENTO DEL CERTIFICATO]

Ai sensi del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione [e del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione/del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione (ADATTARE A SECONDA DEI CASI)] e alle condizioni specificate di seguito, l'[Autorità competente] certifica che

[NOME DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO]

[INDIRIZZO DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO]

è un'organizzazione di addestramento certificata ai sensi della parte ORA, con il privilegio di fornire corsi di addestramento secondo la parte FCL, incluso l'uso di FSTD, come elencato nell'approvazione dei corsi di addestramento allegata/corsi di addestramento secondo la parte BFCL/corsi di addestramento secondo la parte SFCL [ADATTARE A SECONDA DEI CASI].

CONDIZIONI:

Il presente certificato è limitato ai privilegi e al campo di applicazione relativi alla fornitura di corsi di addestramento, incluso l'uso di FSTD, come elencato nell'approvazione dei corsi di addestramento allegata.

Il presente certificato è valido fintanto che l'organizzazione autorizzata è conforme alla parte ORA, alla parte FCL, alla parte BFCL, alla parte SFCL [ADATTARE A SECONDA DEI CASI] nonché agli altri regolamenti applicabili.

Ferma restando l'osservanza delle precedenti condizioni, il presente certificato rimane valido a meno che non venga ceduto, sostituito, limitato, sospeso o revocato.

Data di rilascio:

Firma:

[Autorità competente]

(*) Cancellare «Unione europea» per gli stati non appartenenti all'Unione europea.

MODULO 143 AESA Edizione 2 — pagina 1/2

CERTIFICATO DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO AUTORIZZATA

APPROVAZIONE DEI CORSI DI ADDESTRAMENTO

Allegato al certificato ATO numero:

[NUMERO/RIFERIMENTO DEL CERTIFICATO]

[NOME DELL'ORGANIZZAZIONE DI ADDESTRAMENTO]

ha ottenuto il privilegio di fornire e condurre i seguenti corsi di addestramento di cui alla parte FCL/parte BFCL/parte SFCL [ADATTARE A SECONDA DEI CASI] e di utilizzare i seguenti FSTD:

Corso di addestramento	FSTD utilizzati, incluso il codice a lettere (1)

(1) Come indicato sul certificato di qualificazione.

La presente approvazione dei corsi di addestramento è valida purché:

a) il certificato ATO non venga ceduto, sostituito, limitato, sospeso o revocato; e

b) tutte le operazioni vengano condotte in conformità alla parte ORA, alla parte FCL, alla parte BFCL, alla parte SFCL [ADATTARE A SECONDA DEI CASI] nonché agli altri regolamenti applicabili e, se del caso, alle procedure previste nella documentazione dell'organizzazione come richiesto dalla parte ORA.

Data di rilascio:

Firma: [Autorità competente]

Per lo Stato membro/AESA

MODULO 143 AESA Edizione 2 — pagina 2/2»;

12) l'appendice VIII è sostituita dalla seguente:

«**Approvazione del programma di addestramento**

di un'organizzazione di addestramento dichiarata (DTO)

Unione europea (*)

Autorità competente

Autorità di rilascio:

Nome della DTO:

Numero di riferimento della DTO:

Programmi di addestramento approvati:	*Riferimento del documento:*	*Osservazioni:*
Standardizzazione per gli esaminatori — FE(S), FE(B) (**) Corso di aggiornamento per gli esaminatori — FE(S), FE(B) (**)		

I suddetti programmi di addestramento sono stati verificati dalla suddetta autorità competente e sono risultati conformi ai requisiti dell'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.

Data di rilascio:

Firma: [Autorità competente]

(*) Cancellare «Unione europea» per gli Stati non appartenenti all'Unione europea.

(**) Adattare a seconda dei casi.

MODULO XXX AESA Edizione 2 — pagina 1/1».

ALLEGATO IV

L'allegato VII (parte ORA) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione è così modificato:

1) la norma ORA.ATO.110 è così modificata:

   a) alla lettera b), il punto 1 è sostituito dal seguente:

      «1) assicurare che l'addestramento fornito sia conforme all'allegato I (parte FCL), all'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi, e, nel caso dell'addestramento per le prove di volo, che siano stati stabiliti i requisiti pertinenti dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione e il programma di addestramento;»;

   b) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

      «d) Gli istruttori di volo e gli istruttori per l'addestramento al volo simulato devono essere titolari delle qualificazioni richieste dall'allegato I (parte FCL), dall'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dall'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione per il tipo di addestramento che forniscono.»;

2) alla norma ORA.ATO.125, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

   «b) Il programma di addestramento deve soddisfare i requisiti dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione, dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi, e, nel caso di addestramento per le prove di volo, dei requisiti pertinenti dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione.».

ALLEGATO V

L'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione è così modificato:

1) la norma DTO.GEN.110 è così modificata:

a) alla lettera a), i punti 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«3) per gli alianti, conformemente ai requisiti dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione:

a) istruzione delle conoscenze teoriche per la SPL;

b) istruzione di volo per la SPL;

c) addestramento ai fini dell'estensione dei privilegi agli alianti o ai TMG conformemente alla norma SFCL.150;

d) addestramento per metodi di lancio aggiuntivi conformemente alla norma SFCL.155;

e) addestramento ai fini di abilitazioni e privilegi aggiuntivi: privilegi di base e avanzati per il volo acrobatico, abilitazioni al traino di alianti e al traino di striscioni pubblicitari, abilitazione al volo notturno su TMG e privilegi per il cloud flying con alianti;

f) addestramento ai fini del certificato di istruttore di volo per alianti [FI(S)];

g) corso di aggiornamento FI(S);

4) per i palloni, conformemente ai requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione:

a) istruzione delle conoscenze teoriche per la BPL;

b) istruzione di volo per la BPL;

c) addestramento ai fini dell'estensione per classe o per gruppo conformemente alla norma BFCL.150;

d) addestramento ai fini di abilitazioni aggiuntive: abilitazioni al volo con palloni ad aria calda frenati, al volo notturno e a operazioni commerciali;

g) addestramento ai fini del certificato di istruttore di volo per palloni [FI(B)];

h) corso di aggiornamento FI(B).»;

b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Le DTO sono autorizzate anche a fornire i corsi per esaminatori di cui all'allegato III (parte BFCL), norme BFCL.430 e BFCL.460, lettera b), punto 1, del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione per quanto riguarda i FE(B) e all'allegato III (parte SFCL), norme SFCL.430 e SFCL.460, lettera b), punto 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione per quanto riguarda i FE(S), a condizione che la DTO abbia presentato una dichiarazione conformemente alla norma DTO.GEN.115 e l'autorità competente abbia approvato il programma di addestramento conformemente alla norma DTO.GEN.230, lettera c).»;

2) alla norma DTO.GEN.115, lettera a), il punto 8 è sostituito dal seguente:

«8) una dichiarazione attestante che durante tutte le attività di addestramento oggetto della dichiarazione la DTO soddisfa e continuerà a soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139, i requisiti dell'allegato I (parte FCL) e dell'allegato VIII (parte DTO) del presente regolamento e i requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione.»;

3) la norma DTO.GEN.210 è così modificata:

a) alla lettera a), punto 2, il sottopunto i) è sostituito dal seguente:

«i) garantire che l'addestramento fornito soddisfi i requisiti dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione e sia conforme al programma di addestramento della DTO;»;

b) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) Gli istruttori di volo e gli istruttori per l'addestramento al volo simulato devono essere titolari delle qualificazioni richieste dall'allegato I (parte FCL), dall'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dall'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione per il tipo di addestramento che forniscono.»;

4) la norma DTO.GEN.230 è così modificata:

a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) I programmi di addestramento devono soddisfare i requisiti dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi.»;

b) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Una DTO deve essere autorizzata a fornire l'addestramento di cui alla norma DTO.GEN.110, lettera b), solo quando il proprio programma per tale addestramento e le eventuali relative modifiche hanno ricevuto da parte dell'autorità competente, su richiesta della DTO, un'approvazione in conformità alla norma ARA.DTO.110 attestante che il programma di addestramento e le eventuali relative modifiche soddisfano i requisiti dell'allegato I (parte FCL), dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione, a seconda dei casi. Una DTO deve richiedere tale approvazione presentando la propria dichiarazione conformemente alla norma DTO. GEN.115.»;

5) all'appendice 1, la sezione 9 della dichiarazione è sostituita dalla seguente:

«9.	**Dichiarazione** La DTO ha elaborato una politica in materia di sicurezza in conformità all'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e, in particolare, alla norma DTO.GEN.210, lettera a), punto1), sottopunto ii), e applica tale politica durante tutte le attività di addestramento oggetto della dichiarazione. Durante tutte le attività di addestramento oggetto della dichiarazione, la DTO soddisfa e continuerà a soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2018/1139, i requisiti dell'allegato I (parte FCL) e dell'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e i requisiti dell'allegato III (parte BFCL) del regolamento (UE) 2018/395 della Commissione e dell'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 della Commissione. Confermiamo che tutte le informazioni incluse nella presente dichiarazione, compresi gli allegati (se del caso), sono complete e corrette. Nome, data e firma del rappresentante della DTO Nome, data e firma del capo istruttore della DTO»