II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/445 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Μαρτίου 2015

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 όσον αφορά τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες για το ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ([1]), και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 6 και το άρθρο 8 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει τις τεχνικές και διοικητικές απαιτήσεις για το ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας.

(2) Ορισμένα κράτη μέλη έκριναν ότι ορισμένες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 επιβάλλουν στα κράτη μέλη ή στα ενδιαφερόμενα μέρη αδικαιολόγητο και δυσανάλογο διοικητικό φόρτο ή οικονομική επιβάρυνση και ανακοίνωσαν την πρόθεσή τους να εγκρίνουν παρεκκλίσεις από ορισμένες απαιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

(3) Οι εν λόγω προτεινόμενες εγκρίσεις παρεκκλίσεων αναλύθηκαν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας, ο οποίος στη συνέχεια υπέβαλε σύσταση στην Επιτροπή σχετικά με τη συμμόρφωση των προτεινόμενων εγκρίσεων με τις ισχύουσες προϋποθέσεις.

(4) Τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα της γενικής αεροπορίας επισήμαναν επίσης ορισμένες απαιτήσεις που θεωρούνται δυσανάλογες σε σχέση με τις εκάστοτε δραστηριότητες και τους συναφείς κινδύνους.

(5) Εντοπίσθηκαν επίσης στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ορισμένα λάθη διατύπωσης, τα οποία οδηγούν σε ανεπιθύμητες δυσχέρειες εφαρμογής.

(6) Συνεπώς, οι απαιτήσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 πρέπει να τροποποιηθούν, ώστε να εισαχθούν οι παρεκκλίσεις που καθιστούν σαφέστερους τους κανόνες, να εισαχθούν ορισμένες ελαφρύνσεις για τη γενική αεροπορία και να διορθωθούν ορισμένα λάθη διατύπωσης.

(7) Επιπλέον, με βάση παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη, διαπιστώθηκε ότι οι απαιτήσεις του παραρτήματος VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ενδέχεται να είναι δυσανάλογες σε σχέση με τη δραστηριότητα και τον συναφή κίνδυνο φορέων εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση μόνο για το πτυχίο χειριστή ελαφρών αεροσκαφών, το πτυχίο χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών, το πτυχίο χειριστή αερόστατων και το πτυχίο χειριστή ανεμοπλάνων.

([1]) ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1).

(8) Τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη συμφωνούν ότι υπάρχει επομένως γενική ανάγκη να δοθεί περισσότερος χρόνος για να εκπονηθεί καταλληλότερο σύνολο κανόνων για τις δραστηριότητες γενικής αεροπορίας, οι οποίοι θα αρμόζουν καλύτερα στις δραστηριότητες του εν λόγω τομέα της αεροπορίας χωρίς να περιορίζονται οι προδιαγραφές ασφαλείας.

(9) Επιπλέον, προκειμένου να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος για την εκπόνηση των εν λόγω κανόνων, η ημερομηνία εφαρμογής των διατάξεων του παραρτήματος VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 για φορείς εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση μόνο για εθνικά πτυχία επιλέξιμα για μετατροπή σε πτυχία χειριστή ελαφρών αεροσκαφών, πτυχία χειριστή αερόστατων και πτυχία χειριστή ανεμοπλάνων του Μέρους-πτυχίο πληρώματος πτήσης (FCL) πρέπει να παραταθεί έως τις 8 Απριλίου 2018.

(10) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(11) Θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 290/2012 της Επιτροπής ([1]), ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, επειδή περιέχει αυτοτελή ρύθμιση σχετικά με την ημερομηνία εφαρμογής των διατάξεων των παραρτημάτων VI και VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, ώστε να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου και σαφήνεια.

(12) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής τροποποιείται ως εξής:

(1) Στο άρθρο 8, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και στις περιπτώσεις που δεν έχουν συναφθεί συμφωνίες μεταξύ της Ένωσης και τρίτης χώρας οι οποίες να καλύπτουν τις άδειες χειριστών, τα κράτη μέλη μπορούν να δέχονται τις άδειες, τις ικανότητες ή τα πιστοποιητικά τρίτης χώρας και τα συναφή ιατρικά πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από τρίτη χώρα ή για λογαριασμό της, σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος III του παρόντος κανονισμού.»

(2) Στο άρθρο 10α η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Οι φορείς εκπαίδευσης χειριστών που συμμορφώνονται προς τις κοινές απαιτήσεις αεροπορίας επιτρέπεται να παρέχουν εκπαίδευση για πτυχίο χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών (PPL) του Μέρους-FCL, για τις συναφείς ικανότητες που περιλαμβάνονται στην καταχώριση και για πτυχίο χειριστή ελαφρών αεροσκαφών (LAPL) έως τις 8 Απριλίου 2018, χωρίς να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παραρτήματος VI και VII, εφόσον είχαν καταχωρισθεί πριν από τις 8 Απριλίου 2015.»

(3) Το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις ακόλουθες διατάξεις του παραρτήματος I έως τις 8 Απριλίου 2015:

α) τις διατάξεις που αφορούν τις άδειες χειριστών μηχανοκίνητων αεροσκαφών και αερόπλοιων·

β) τις διατάξεις της FCL.820·

γ) στην περίπτωση των ελικοπτέρων, τις διατάξεις της ενότητας 8 του τμήματος I·

δ) τις διατάξεις της ενότητας 11 του τμήματος I.»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«2α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις ακόλουθες διατάξεις του παραρτήματος I έως τις 8 Απριλίου 2018:

α) τις διατάξεις που αφορούν τις άδειες χειριστών ανεμοπλάνων και αερόστατων·

β) τις διατάξεις του τμήματος B·

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 290/2012 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2012, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών για ιπτάμενα πληρώματα πολιτικής αεροπορίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 100 της 5.4.2012, σ. 1).

γ) τις διατάξεις των FCL.800, FCL.805, FCL.815·

δ) τις διατάξεις της ενότητας 10 του τμήματος Ι.»

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, έως τις 8 Απριλίου 2016, σε χειριστές κατόχους πτυχίου και συναφούς ιατρικού πιστοποιητικού έκδοσης τρίτης χώρας, οι οποίοι λαμβάνουν μέρος στη μη εμπορική πτητική λειτουργία αεροσκάφους, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) ή γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.»

(5) Τα παραρτήματα I, II, III, VI και VII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 290/2012 της Επιτροπής, στο άρθρο 2 παράγραφος 2 διαγράφεται το στοιχείο στ).

Άρθρο 3

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 8η Απριλίου 2015.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, οι τροποποιήσεις των διατάξεων των FCL315.A, FCL.410.A, FCL.725.A του παραρτήματος I ισχύουν από τις 8 Απριλίου 2018.

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις των παραρτημάτων VI και VII, έως τις 8 Απριλίου 2018, σε φορείς εκπαίδευσης που παρέχουν εκπαίδευση μόνο για εθνικό πτυχίο που είναι επιλέξιμο, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, για μετατροπή σε πτυχίο χειριστή ελαφρών αεροσκαφών (LAPL), πτυχίο χειριστή ανεμοπτέρων (SPL) ή πτυχίο χειριστή αερόστατων (BPL) του Μέρους πτυχίου πληρώματος πτήσης (FCL).

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 17 Μαρτίου 2015.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 τροποποιείται ως εξής:

(1) Η FCL.065 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.065 Περικοπή δικαιωμάτων κατόχων πτυχίων ηλικίας 60 ετών ή άνω σε εμπορικές αερομεταφορές

α) Ηλικία 60–64 ετών. Αεροπλάνα και ελικόπτερα. Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή που έχει συμπληρώσει το 60ό έτος της ηλικίας του δεν ενεργεί ως χειριστής αεροσκάφους που ενέχεται σε εμπορικές αερομεταφορές, παρά μόνον ως μέλος πληρώματος πολλών χειριστών.

β) Ηλικία 65 ετών. Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή που έχει συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας του δεν ενεργεί ως χειριστής αεροσκάφους που ενέχεται σε εμπορικές αερομεταφορές.

γ) Ηλικία 70 ετών. Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή αερόστατου ή ανεμοπλάνου που έχει συμπληρώσει το 70ό έτος της ηλικίας του δεν ενεργεί ως χειριστής αερόστατου ή ανεμοπλάνου που ενέχεται σε εμπορικές αερομεταφορές.»

(2) Η FCL.105.Β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.105.Β LAPL(Β) — Δικαιώματα

Τα δικαιώματα του κατόχου πτυχίου LAPL για αερόστατα είναι να ενεργεί ως κυβερνήτης σε αερόστατα θερμού αέρα ή αερόπλοια θερμού αέρα μέγιστης περιβάλλουσας χωρητικότητας 3 400 m^3 ή σε αερόστατα αερίου μέγιστης περιβάλλουσας χωρητικότητας 1 260 m^3, μεταφέροντας το πολύ 3 επιβάτες, ώστε ο αριθμός των επιβαινόντων στο αερόστατο να μην υπερβαίνει ποτέ τους 4.»

(3) Στην FCL.210.Α, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Οι αιτούντες πτυχίο PPL(A) έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 45 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε αεροπλάνα ή μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα περιήγησης (TMG), 5 από τις οποίες μπορούν να έχουν συμπληρωθεί σε Εκπαιδευτικές Συσκευές Προσομοίωσης Πτήσης (FSTD), συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον:

(1) 25 ωρών πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό· και

(2) 10 ωρών χρόνου πτήσης «μόνος» υπό επίβλεψη, στις οποίες περιλαμβάνονται τουλάχιστον 5 ώρες χρόνου διασυνοριακής πτήσης «μόνος» με τουλάχιστον μία διασυνοριακή πτήση τουλάχιστον 270 km (150 NM), κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποιούνται προσγειώσεις πλήρους ακινητοποίησης σε 2 αεροδρόμια διαφορετικά από το αεροδρόμιο αναχώρησης.»

(4) Η FCL.230.Β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.230.Β BPL — Απαιτήσεις επικαιρότητας

α) Οι κάτοχοι πτυχίου BPL ασκούν τα δικαιώματα του πτυχίου τους μόνο εφόσον τους τελευταίους 24 μήνες έχουν συμπληρώσει σε μία τάξη αερόστατων τουλάχιστον:

(1) 6 ώρες χρόνου πτήσης ως κυβερνήτες, συμπεριλαμβανομένων 10 απογειώσεων και προσγειώσεων· και

(2) 1 εκπαιδευτική πτήση με εκπαιδευτή σε αερόστατο της κατάλληλης τάξης·

(3) επιπλέον, σε περίπτωση χειριστών που διαθέτουν τα προσόντα ώστε να χειρίζονται περισσότερες από μία τάξεις αερόστατων, προκειμένου να ασκούν τα δικαιώματά τους στην άλλη τάξη, έχουν συμπληρώσει τους τελευταίους 24 μήνες τουλάχιστον 3 ώρες χρόνου πτήσης στην εν λόγω τάξη, συμπεριλαμβανομένων 3 απογειώσεων και προσγειώσεων.

β) Οι κάτοχοι πτυχίου BPL επιτρέπεται να χειρίζονται μόνο αερόστατο από την ίδια ομάδα του αερόστατου με το οποίο έχει ολοκληρωθεί η εκπαιδευτική πτήση ή αερόστατο ομάδας με μικρότερο περιβάλλον μέγεθος·

γ) Πριν από τη συνέχιση της άσκησης των δικαιωμάτων τους, οι κάτοχοι πτυχίου BPL που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του στοιχείου α):

(1) ολοκληρώνουν επιτυχώς περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων με εξεταστή σε αερόστατο κατάλληλης τάξης· ή

(2) πραγματοποιούν επιπλέον χρόνο πτήσης ή απογειώσεις και προσγειώσεις, μόνοι ή σε διπλό χειρισμό υπό την επίβλεψη εκπαιδευτή, προκειμένου να πληρούν τις απαιτήσεις του στοιχείου α).

δ) Στην περίπτωση του στοιχείου γ) σημείο 1), ο κάτοχος πτυχίου BPL επιτρέπεται να χειρίζεται μόνο αερόστατο από την ίδια ομάδα του αερόστατου με το οποίο έχει ολοκληρωθεί ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων ή αερόστατο ομάδας με μικρότερο περιβάλλον μέγεθος.»

(5) Στην ενότητα 2 «Ειδικές απαιτήσεις για την κατηγορία αεροπλάνων» του τμήματος Δ, προστίθεται η ακόλουθη FCL.315.A CPL — Κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων:

«FCL.315.A CPL — Κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων

Η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και η πτητική εκπαίδευση για την έκδοση πτυχίου CPL(A) περιλαμβάνουν εκπαίδευση πρόληψης της απώλειας ελέγχου και επαναφοράς από αυτήν.»

(6) Στην FCL.410.A, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Κύκλος μαθημάτων. Οι αιτούντες πτυχίο MPL έχουν ολοκληρώσει κύκλο εκπαιδευτικών μαθημάτων θεωρητικών γνώσεων και πτητική εκπαίδευση σε ΕΦΕ σύμφωνα με το προσάρτημα 5 του παρόντος Μέρους. Η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και η πτητική εκπαίδευση για την έκδοση πτυχίου MPL περιλαμβάνουν εκπαίδευση πρόληψης της απώλειας ελέγχου και επαναφοράς από αυτήν.»

(7) Στην FCL.725.A, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) Αεροπλάνα πολλών χειριστών. Ο κύκλος εκπαιδευτικών μαθημάτων για την έκδοση ικανότητας σε τύπο αεροπλάνου πολλών χειριστών περιλαμβάνει εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και πτητική εκπαίδευση στην πρόληψη της απώλειας ελέγχου και την επαναφορά από αυτήν.»

(8) Στην FCL.740.A, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Επανεπικύρωση ικανοτήτων τάξης σε μονοκινητήρια αεροσκάφη ενός χειριστή.

(1) Ικανότητες τάξης σε μονοκινητήρια αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα και ικανότητες σε μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα περιήγησης. Για την επανεπικύρωση ικανοτήτων τάξης σε μονοκινητήρια αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα ή ικανοτήτων τάξης σε μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα περιήγησης, οι αιτούντες:

i) ολοκληρώνουν επιτυχώς περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων με εξεταστή στη σχετική τάξη, εντός των 3 μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης της ικανότητας, σύμφωνα με το προσάρτημα 9 του παρόντος μέρους· ή

ii) συμπληρώνουν, εντός των 12 μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης της ικανότητας, χρόνο πτήσης 12 ωρών στη σχετική τάξη, συμπεριλαμβανομένων:

— 6 ωρών ως κυβερνήτες,

— 12 απογειώσεων και 12 προσγειώσεων, και

— επανεκπαίδευση διάρκειας τουλάχιστον 1 ώρας συνολικού χρόνου πτήσης με εκπαιδευτή πτήσεων (FI) ή εκπαιδευτή ικανότητας τάξης (CRI). Οι αιτούντες εξαιρούνται από την εν λόγω επανεκπαίδευση αν έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων για ικανότητα τάξης ή τύπου, δοκιμασία δεξιοτήτων ή αξιολόγηση επιδεξιότητας για άλλη τάξη ή τύπο αεροπλάνων.

(2) Όταν οι αιτούντες είναι κάτοχοι ικανότητας τάξης σε μονοκινητήρια αεροπλάνα (ξηρά) με εμβολοφόρο κινητήρα και ικανότητας σε μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα περιήγησης, μπορούν να πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 1 σε οποιαδήποτε από τις δύο τάξεις ή συνδυασμό τους και να επανεπικυρώσουν και τις δύο ικανότητες.

(3) Μονοκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή με ελικοστροβιλοκινητήρα. Για την επανεπικύρωση ικανοτήτων τάξης σε μονοκινητήρια αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρα, οι αιτούντες ολοκληρώνουν επιτυχώς περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων για τη σχετική τάξη με εξεταστή σύμφωνα με το προσάρτημα 9 του παρόντος μέρους, εντός των 3 μηνών που προηγούνται της ημερομηνίας λήξης της ικανότητας.

(4) Όταν οι αιτούντες είναι κάτοχοι ικανότητας τάξης σε μονοκινητήρια αεροπλάνα (ξηρά) με εμβολοφόρο κινητήρα και ικανότητας τάξης σε μονοκινητήρια αεροπλάνα (θάλασσα), μπορούν να πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 1) περίπτωση ii) σε οποιαδήποτε από τις δύο τάξεις ή συνδυασμό τους και να πληρούν τις εν λόγω απαιτήσεις και για τις δύο ικανότητες. Τουλάχιστον 1 ώρα από τον απαιτούμενο χρόνο ως κυβερνήτης και 6 από τις απαιτούμενες 12 απογειώσεις και προσγειώσεις συμπληρώνονται σε κάθε μία κατηγορία.»

(9) Στην FCL.825, στο στοιχείο ζ), το σημείο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Σε περίπτωση ικανότητας EIR πολυκινητήριων, ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων για την επανεπικύρωση ή την ανανέωση, και η εκπαιδευτική πτήση που απαιτείται σύμφωνα με το στοιχείο ζ) σημείο 2 περίπτωση ii), πρέπει να πραγματοποιηθούν με πολυκινητήριο αεροπλάνο. Αν ο χειριστής κατέχει επίσης ικανότητα EIR μονοκινητήριων, ο εν λόγω περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων οδηγεί επίσης σε επανεπικύρωση ή ανανέωση της ικανότητας EIR μονοκινητήριων. Η εκπαιδευτική πτήση που πραγματοποιείται σε πολυκινητήριο αεροπλάνο καλύπτει επίσης την απαίτηση εκπαιδευτικής πτήσης για την ικανότητα EIR μονοκινητήριων.»

(10) Στην FCL.915 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) Για την αναγνώριση για την επέκταση σε περαιτέρω τύπους λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά στοιχεία που ορίζονται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας σύμφωνα με το Μέρος-21.»

(11) Προστίθεται η ακόλουθη FCL.945:

«FCL. 945 Υποχρεώσεις για τους εκπαιδευτές

Κατά την ολοκλήρωση της εκπαιδευτικής πτήσης για την επανεπικύρωση ικανότητας τάξης σε μονοκινητήρια αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα (SEP) ή σε μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα περιήγησης (TMG), σύμφωνα με την FCL. 740.A στοιχείο β) σημείο 1 και μόνο σε περίπτωση που πληρούνται όλα τα άλλα κριτήρια επανεπικύρωσης που απαιτούνται από την FCL.740.A στοιχείο β) σημείο 1, ο εξεταστής καταχωρίζει στο πτυχίο του αιτούντος τη νέα ημερομηνία λήξης της ικανότητας ή του πιστοποιητικού, αν διαθέτει εξουσιοδότηση προς αυτόν το σκοπό από την αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το πτυχίο του αιτούντος.»

(12) Η FCL.910.TRI τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Εκπαιδευτής ικανότητας τύπου για αεροπλάνα και αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος — TRI(A) και TRI(PL). Τα δικαιώματα των εκπαιδευτών ικανότητας τύπου περιορίζονται στον τύπο των αεροπλάνων ή αεροσκαφών με άντωση από συστήματα ισχύος στον οποίο πραγματοποιήθηκε η εκπαίδευση και η αξιολόγηση επιδεξιότητας. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το Μέρος-21, τα δικαιώματα του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου επεκτείνονται σε περαιτέρω τύπους όταν ο εκπαιδευτής ικανότητας τύπου:

(1) έχει συμπληρώσει εντός των 12 μηνών που προηγούνται της αίτησης τουλάχιστον 15 σκέλη διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων των απογειώσεων και των προσγειώσεων στον αντίστοιχο τύπο αεροσκαφών, εκ των οποίων 7 σκέλη διαδρομής μπορούν να συμπληρωθούν σε πλήρη προσομοιωτή πτήσης·

(2) έχει συμπληρώσει τα τμήματα τεχνικής εκπαίδευσης και πτητικής εκπαίδευσης του σχετικού κύκλου μαθημάτων εκπαιδευτών ικανότητας τύπου·

(3) έχει ολοκληρώσει επιτυχώς τις σχετικές ενότητες της αξιολόγησης επιδεξιότητας σύμφωνα με την FCL.935 προκειμένου να αποδείξει σε εξεταστή εκπαιδευτών πτήσεων ή εξεταστή ικανότητας τύπου που διαθέτει τα προσόντα του τμήματος ΙΑ την ικανότητά του/της να παρέχει εκπαίδευση σε χειριστές στο απαιτούμενο επίπεδο για την έκδοση ικανότητας τύπου, συμπεριλαμβανομένων της εκπαίδευσης πριν από την πτήση, της εκπαίδευσης μετά από την πτήση και της εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων.»

β) στο στοιχείο γ), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Εκπαιδευτές ικανότητας τύπου για ελικόπτερα — TRI(H).

(1) Τα δικαιώματα ενός εκπαιδευτή ικανότητας τύπου για ελικόπτερα περιορίζονται στον τύπο ελικοπτέρων στον οποίον πραγματοποιήθηκε η δοκιμασία δεξιοτήτων για την έκδοση του πιστοποιητικού TRI. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το Μέρος 21, τα δικαιώματα του εκπαιδευτή ικανότητας τύπου επεκτείνονται σε περαιτέρω τύπους όταν ο εκπαιδευτής ικανότητας τύπου:

i) έχει ολοκληρώσει το κατάλληλο τεχνικό τμήμα τύπου του κύκλου εκπαιδευτικών μαθημάτων εκπαιδευτών ικανότητας τύπου στον αντίστοιχο τύπο ελικοπτέρων ή σε εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης που αντιπροσωπεύει αυτόν τον τύπο·

ii) έχει πραγματοποιήσει πτητική εκπαίδευση τουλάχιστον 2 ωρών στον αντίστοιχο τύπο υπό την επίβλεψη εκπαιδευτή ικανότητας τύπου για ελικόπτερα που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα· και

iii) έχει ολοκληρώσει επιτυχώς τις σχετικές ενότητες της αξιολόγησης επιδεξιότητας σύμφωνα με την FCL.935, προκειμένου να αποδείξει σε εξεταστή εκπαιδευτών πτήσεων ή εξεταστή ικανότητας τύπου που διαθέτει τα προσόντα του τμήματος ΙΑ την ικανότητά του να παρέχει εκπαίδευση σε χειριστές στο απαιτούμενο επίπεδο για την έκδοση ικανότητας τύπου, συμπεριλαμβανομένων της εκπαίδευσης πριν από την πτήση, της εκπαίδευσης μετά από την πτήση και της εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων.»

(13) Στην FCL.905.CRI, στο στοιχείο α), προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3:

«3. για επέκταση των δικαιωμάτων LAPL(A) σε άλλη τάξη ή παραλλαγή αεροπλάνου.»

(14) Στην FCL.1005, στο στοιχείο α), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. στους οποίους έχουν παράσχει περισσότερο από το 25 % της απαιτούμενης πτητικής εκπαίδευσης για το πτυχίο, την ικανότητα ή το πιστοποιητικό που αφορά η δοκιμασία δεξιοτήτων ή η αξιολόγηση επιδεξιότητας· ή»

(15) Στην FCL.1005.CRE, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) δοκιμασίες δεξιοτήτων για την επέκταση των δικαιωμάτων LAPL(A) σε άλλη τάξη ή παραλλαγή αεροπλάνου.»

(16) Η ενότητα Α του προσαρτήματος 1 τροποποιείται ως εξής:

α) Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«Α. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΠΤΥΧΙΟΥ ΧΕΙΡΙΣΤΗ — ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗΣ»

β) η παράγραφος 1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.2. Με την επιφύλαξη της ανωτέρω παραγράφου, για την έκδοση πτυχίου LAPL, PPL, BPL ή SPL, ο κάτοχος πτυχίου σε άλλη κατηγορία αεροσκαφών λαμβάνει εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και ολοκληρώνει επιτυχώς εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για το κατάλληλο επίπεδο στα εξής αντικείμενα:

— αρχές πτήσης,

— διαδικασίες πτητικής λειτουργίας,

— επιδόσεις και σχεδιασμό πτήσης,

— γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών,

— αεροναυτιλία.»

γ) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 1.4:

«1.4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1.2, για την έκδοση πτυχίου LAPL(A), οι κάτοχοι πτυχίου LAPL(S) με επέκταση σε μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα περιήγησης αποδεικνύουν επαρκές επίπεδο θεωρητικών γνώσεων για την τάξη μονοκινητήριων αεροπλάνων με εμβολοφόρο κινητήρα (ξηρά), σύμφωνα με την FCL.135.A στοιχείο α) σημείο 2.»

(17) Στο προσάρτημα 6 η ενότητα Aa τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Στόχος του κύκλου μαθημάτων βαθμιαίας πτητικής εκπαίδευσης βάσει δεξιοτήτων είναι η παροχή εκπαίδευσης σε κατόχους πτυχίων PPL ή CPL για ικανότητα πτήσης με όργανα, με βάση την προηγούμενη πτητική εκπαίδευση με όργανα και πείρα. Έχει σχεδιαστεί ώστε να παρέχει το επίπεδο ικανότητας που απαιτείται για την πτήση αεροπλάνων υπό συνθήκες IFR και σε μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα. Ο κύκλος μαθημάτων πραγματοποιείται σε ΕΦΕ ή αποτελείται από συνδυασμό πτητικής εκπαίδευσης με όργανα που παρέχεται από IRI(A) ή FI(A) που έχει το δικαίωμα να παρέχει εκπαίδευση για ικανότητα IR και πτητική εκπαίδευση εντός ΕΦΕ.»

β) η παράγραφος 6 τροποποιείται ως εξής:

i) στο στοιχείο α) περίπτωση i), το εδάφιο Β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Β) διαθέτει προηγούμενη πείρα σε χρόνο πτήσης με όργανα ως κυβερνήτης σε αεροπλάνα βάσει ικανότητας που παρέχει δικαιώματα πτήσης υπό συνθήκες IFR και σε μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα,»

ii) στο στοιχείο β) περίπτωση i), το εδάφιο Β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Β) διαθέτει προηγούμενη πείρα σε χρόνο πτήσης με όργανα ως κυβερνήτης σε αεροπλάνα βάσει ικανότητας που παρέχει δικαιώματα πτήσης υπό συνθήκες IFR και σε μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα,»

(18) Στην ενότητα Α του προσαρτήματος 9, οι παράγραφοι 4 και 5 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«4. Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το Μέρος 21, το αναλυτικό πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης, η δοκιμασία δεξιοτήτων και ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων συμφωνούν με το παρόν προσάρτημα. Το αναλυτικό πρόγραμμα, η δοκιμασία δεξιοτήτων και ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων επιτρέπεται να μειωθούν ώστε να χορηγηθεί αναγνώριση προηγούμενης πείρας σε αεροσκάφη παρόμοιου τύπου, όπως ορίζεται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το Μέρος-21.

5. Εκτός της περίπτωσης των δοκιμασιών για την έκδοση πτυχίου ATPL, όταν ορίζεται έτσι στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το Μέρος-21 για το συγκεκριμένο αεροσκάφος, επιτρέπεται να χορηγηθεί αναγνώριση για αντικείμενα δοκιμασίας δεξιοτήτων τα οποία είναι κοινά για άλλους τύπους ή παραλλαγές όταν ο χειριστής διαθέτει τα προσόντα.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Στην ενότητα Α του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, το στοιχείο δ) της παραγράφου 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) πληροί τις απαιτήσεις που παρατίθενται στον κάτωθι πίνακα:

Εθνικό πτυχίο που κατέχει ο υποψήφιος	Σύνολο ωρών πτητικής πείρας	Τυχόν περαιτέρω απαιτήσεις	Πτυχίο αντικατάστασης πτυχίου του Μέρους-FCL και προϋποθέσεις *(αν εφαρμόζεται)*	Άρση προϋποθέσεων	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 ως PIC σε αεροπλάνα πολλών χειριστών	Καμία	ATPL(A)	Άνευ αντικειμένου	α)
ATPL(A)	> 1 500 σε αεροπλάνα πολλών χειριστών	Καμία	όπως στο γ)(4)	όπως στο γ)(5)	β)
ATPL(A)	> 500 σε αεροπλάνα πολλών χειριστών	Απόδειξη γνώσεων σχεδιασμού και εκτέλεσης πτήσης όπως απαιτείται στην FCL.515	ATPL(A), με ικανότητα τύπου περιοριζόμενη στον συγκυβερνήτη	Απόδειξη ικανότητας να ενεργούν ως PIC όπως απαιτείται από το παράρτημα 9 του Μέρους-FCL	γ)
CPL/IR(A) και επιτυχής υποβολή σε θεωρητική εξέταση ATPL του ΔΟΠΑ στο κράτος μέλος έκδοσης του πτυχίου		i) απόδειξη γνώσεων σχεδιασμού και εκτέλεσης πτήσης όπως απαιτείται από την FCL.310 και την FCL.615 στοιχείο β) ii) εκπλήρωση των υπόλοιπων απαιτήσεων της FCL.720.A στοιχείο γ)	CPL/IR(A) με θεωρητική αναγνώριση ATPL	Άνευ αντικειμένου	δ)
CPL/IR(A)	> 500 σε αεροπλάνα πολλών χειριστών, ή σε πτητικές λειτουργίες σε αεροπλάνα ενός χειριστή της κατηγορίας δημοσίων μεταφορών CS-23 ή ισοδύναμο σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Μέρους-CAT και του Μέρους-ORO για εμπορικές αερομεταφορές	i) επιτυχής ολοκλήρωση εξέτασης γνώσεων ATPL (A) στο κράτος μέλος έκδοσης του πτυχίου (*) ii) εκπλήρωση των υπόλοιπων απαιτήσεων της FCL.720.A στοιχείο γ)	CPL/IR(A) με θεωρητική αναγνώριση ATPL	Άνευ αντικειμένου	ε)
CPL/IR(A)	> 500 ως κυβερνήτης αεροπλάνων ενός χειριστή	Καμία	CPL/IR(A) με ικανότητες τάξης και ικανότητες τύπου περιοριζόμενες σε αεροπλάνα ενός χειριστή	Απόκτηση ικανότητας τύπου πολλών χειριστών σύμφωνα με το Μέρος-FCL	στ)

Εθνικό πτυχίο που κατέχει ο υποψήφιος	Σύνολο ωρών πτητικής πείρας	Τυχόν περαιτέρω απαιτήσεις	Πτυχίο αντικατάστασης πτυχίου του Μέρους-FCL και προϋποθέσεις *(αν εφαρμόζεται)*	Άρση προϋποθέσεων	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	< 500 ως κυβερνήτης αεροπλάνων ενός χειριστή	Απόδειξη γνώσεων σχεδιασμού και εκτέλεσης πτήσης για επίπεδο CPL/IR	Όπως στο (4) στ)	Όπως στο (5) στ)	ζ)
CPL(A)	> 500 ως κυβερνήτης αεροπλάνων ενός χειριστή	Ικανότητα εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων, αναλόγως	CPL(A), με ικανότητες τύπου/τάξης περιοριζόμενες σε αεροπλάνα ενός χειριστή		η)
CPL(A)	< 500 ως κυβερνήτης αεροπλάνων ενός χειριστή	i) Ικανότητα εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων, αναλόγως· ii) απόδειξη γνώσεων σχεδιασμού και εκτέλεσης πτήσης ως απαιτείται από την FCL.310	Όπως στο (4) η)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 σύμφωνα με τους κανόνες IFR		PPL/IR(A) (η ικανότητα IR περιορίζεται στο πτυχίο PPL)	Απόδειξη γνώσεων σχεδιασμού και εκτέλεσης πτήσης όπως απαιτείται από την FCL.615 στοιχείο β)	ι)
PPL(A)	≥ 70 σε αεροπλάνα	Απόδειξη χρήσης ραδιοβοηθημάτων αεροναυτιλίας	PPL(A)		ια)

(*) Για τους κατόχους πτυχίου CPL, οι οποίοι είναι ήδη κάτοχοι ικανότητας τύπου για αεροπλάνα πολλών χειριστών, δεν απαιτείται η επιτυχής ολοκλήρωση εξέτασης θεωρητικών γνώσεων πτυχίου ATPL(A) εφόσον εξακολουθούν να χειρίζονται τον ίδιο τύπο αεροπλάνων, αλλά δεν τους χορηγείται αναγνώριση θεωρητικών γνώσεων πτυχίου ATPL(A) για πτυχίο του Μέρους-FCL. Αν απαιτούν άλλη ικανότητα τύπου για διαφορετικό αεροπλάνο πολλών χειριστών, εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις της στήλης (3), γραμμή ε) σημείο i) του ανωτέρω πίνακα.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 τροποποιείται ως εξής:

(1) Στην ενότητα Α «ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΤΥΧΙΩΝ», στην παράγραφο 3, το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) στην περίπτωση ελικοπτέρων, πληρούν τις απαιτήσεις πείρας που παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα:

Κατοχή πτυχίου	Σύνολο ωρών πτητικής πείρας	Δικαιώματα	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) και έγκυρη ικανότητα IR	> 1 000 ως κυβερνήτης ελικοπτέρων πολλών χειριστών	Εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα πολλών χειριστών ως κυβερνήτης σε πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR και IFR	α)
ATPL(H) χωρίς δικαιώματα ικανότητας IR	> 1 000 ως κυβερνήτης ελικοπτέρων πολλών χειριστών	Εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα πολλών χειριστών ως κυβερνήτης σε πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR	β)
ATPL(H) και έγκυρη ικανότητα IR	> 1 000 ώρες ως χειριστής ελικοπτέρων πολλών χειριστών	Εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα πολλών χειριστών ως συγκυβερνήτης σε πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR και IFR	γ)
ATPL(H) χωρίς δικαιώματα ικανότητας IR	> 1 000 ώρες ως χειριστής ελικοπτέρων πολλών χειριστών	Εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα πολλών χειριστών ως συγκυβερνήτης σε πτητικές λειτουργίες υπό συνθήκες VFR	δ)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 ώρες ως χειριστής ελικοπτέρων πολλών χειριστών	Εμπορικών αερομεταφορών με ελικόπτερα πολλών χειριστών ως συγκυβερνήτης	ε)
CPL(H)/IR	> 1 000 ώρες ως PIC σε εμπορικές αερομεταφορές μετά την απόκτηση IR	Εμπορικών αερομεταφορών με ελικόπτερα ενός χειριστή ως κυβερνήτης	στ)
ATPL(H) με ή χωρίς δικαιώματα ικανότητας IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 ώρες σε ελικόπτερα, εκτός ελικοπτέρων πιστοποιημένων βάσει των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-27/29 ή ισοδύναμων προδιαγραφών πιστοποίησης, συμπεριλαμβανομένων 200 ωρών στο ρόλο της δραστηριότητας για την οποία ο αιτών επιθυμεί αποδοχή και 50 ωρών σε αυτόν το ρόλο κατά τους 12 τελευταίους μήνες	Άσκηση δικαιωμάτων σε ελικόπτερα με πτητικές λειτουργίες εκτός των εμπορικών αερομεταφορών	ζ)

(*) Οι κάτοχοι πτυχίου CPL(H)/IR σε ελικόπτερα πολλών χειριστών έχουν αποδείξει πριν από την αποδοχή επίπεδο γνώσεων πτυχίου ATPL(H) της ΔΟΠΑ.»

(2) Στην ενότητα Α «ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΤΥΧΙΩΝ», στην παράγραφο 6, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) απασχολείται, άμεσα ή έμμεσα, από κατασκευαστή αεροσκαφών ή από αρχή πολιτικής αεροπορίας.»

(3) Στην ενότητα Α «ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΤΥΧΙΩΝ», προστίθενται οι κάτωθι παράγραφοι 7 και 8:

«7. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των ανωτέρω παραγράφων, τα κράτη μέλη μπορούν, για τις αγωνιστικές πτήσεις ή τις πτητικές επιδείξεις περιορισμένης διάρκειας, να αποδέχονται πτυχίο που έχει εκδοθεί από τρίτη χώρα και επιτρέπει στον κάτοχό του να ασκεί τα δικαιώματα πτυχίου PPL, SPL ή BPL, εφόσον:

α) πριν από την εκδήλωση, ο διοργανωτής των αγωνιστικών πτήσεων ή των πτητικών επιδείξεων παρέχει στην αρμόδια αρχή επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για τον τρόπο με τον οποίο θα διασφαλίζεται ότι ο χειριστής θα είναι εξοικειωμένος με τις σχετικές πληροφορίες ασφάλειας και θα διαχειριστεί οποιονδήποτε κίνδυνο που συνδέεται με τις πτήσεις· και

β) ο αιτών είναι κάτοχος κατάλληλου πτυχίου και ιατρικού πιστοποιητικού και των συναφών ικανοτήτων ή αξιολογήσεων που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα 1 της σύμβασης του Σικάγου·

8. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των ανωτέρω παραγράφων, τα κράτη μέλη μπορούν να αποδέχονται πτυχία PPL, SPL ή BPL που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 1 της σύμβασης του Σικάγου από τρίτη χώρα για το πολύ 28 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος για συγκεκριμένες μη εμπορικές εργασίες, εφόσον ο αιτών:

α) είναι κάτοχος κατάλληλου πτυχίου και ιατρικού πιστοποιητικού και των συναφών ικανοτήτων ή αξιολογήσεων που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα 1 της σύμβασης του Σικάγου· και

β) έχει πραγματοποιήσει τουλάχιστον μία πτήση εγκλιματισμού με ειδικευμένο εκπαιδευτή πριν από την εκτέλεση των συγκεκριμένων εργασιών περιορισμένης διάρκειας.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Το παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011τροποποιείται ως εξής:

(1) Στην ARA.GEN.305 παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο γα):

«γα) Με την επιφύλαξη του στοιχείου γ), για τους φορείς που παρέχουν εκπαίδευση μόνο για πτυχία LAPL, PPL, BPL ή SPL και συναφείς ικανότητες και πιστοποιητικά, εφαρμόζεται κύκλος σχεδιασμού της εποπτείας που δεν υπερβαίνει τους 48 μήνες. Ο κύκλος σχεδιασμού της εποπτείας μειώνεται αν υπάρχουν στοιχεία από τα οποία προκύπτει μείωση των επιδόσεων ασφαλείας του ιδιοκτήτη του φορέα.

Ο κύκλος σχεδιασμού της εποπτείας μπορεί να παραταθεί έως το μέγιστο χρονικό διάστημα των 72 μηνών, αν κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 48 μηνών η αρμόδια αρχή έχει διαπιστώσει ότι:

(1) ο φορέας έχει αποδείξει την αποτελεσματικότητά του στον εντοπισμό κινδύνων για την ασφάλεια της αεροπορίας και στη διαχείριση των συναφών κινδύνων, όπως αποδεικνύεται από τα αποτελέσματα της ετήσιας επανεξέτασης σύμφωνα με την ORA.GEN.200 στοιχείο γ)·

(2) ο φορέας διατήρησε συνεχώς τον έλεγχο όλων των αλλαγών σύμφωνα με την ORA.GEN.130, όπως αποδεικνύεται από τα αποτελέσματα της ετήσιας επανεξέτασης σύμφωνα με την ORA.GEN.200 στοιχείο γ)·

(3) δεν έχουν εκδοθεί πορίσματα επιπέδου 1· και

(4) έχουν πραγματοποιηθεί όλα τα διορθωτικά μέτρα εντός της χρονικής περιόδου που έχει αποδεχτεί ή παρατείνει η αρμόδια αρχή σύμφωνα με την ARA.GEN.350 στοιχείο δ) σημείο 2.»

(2) Στην ARA.FCL.200 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) Καταχώριση άδειας από εκπαιδευτές. Η αρμόδια αρχή, πριν χορηγήσει ειδική εξουσιοδότηση σε ορισμένους εκπαιδευτές για την επανεπικύρωση ικανότητας τάξης μονοκινητήριων αεροσκαφών με εμβολοφόρο κινητήρα ή μηχανοκίνητων ανεμοπλάνων περιήγησης, θεσπίζει κατάλληλες διαδικασίες.»

(3) Προστίθεται η ακόλουθη ARA.MED.330:

«ARA.MED.330 Ειδικές ιατρικές περιστάσεις

α) Όταν προσδιορίζεται νέα ιατρική τεχνολογία, φαρμακευτική αγωγή ή διαδικασία που μπορεί να δικαιολογήσει την κατάλληλη αξιολόγηση υποψηφίων οι οποίοι διαφορετικά δεν πληρούν τις απαιτήσεις, επιτρέπεται να πραγματοποιείται έρευνα για τη συλλογή στοιχείων σχετικά με την ασφαλή άσκηση των δικαιωμάτων του πτυχίου.

β) Προκειμένου να αναλάβει τη διεξαγωγή έρευνας, η αρμόδια αρχή, σε συνεργασία με τουλάχιστον άλλη μια αρμόδια αρχή, μπορεί να καταρτίσει και να αξιολογήσει πρωτόκολλο ιατρικής αξιολόγησης, βάσει του οποίου οι εν λόγω αρμόδιες αρχές μπορούν να εκδώσουν καθορισμένο αριθμό ιατρικών πιστοποιητικών για χειριστές, με κατάλληλους περιορισμούς.

γ) Τα αεροϊατρικά κέντρα (AeMC) και οι αεροϊατρικοί εξεταστές (AME) μπορούν να εκδίδουν ιατρικά πιστοποιητικά βάσει ερευνητικού πρωτοκόλλου μόνο αν λάβουν σχετική εντολή από την αρμόδια αρχή.

δ) Το πρωτόκολλο συμφωνείται μεταξύ των σχετικών αρμόδιων αρχών και περιλαμβάνει τουλάχιστον:

(1) εκτίμηση επικινδυνότητας·

(2) ανασκόπηση της βιβλιογραφίας και αξιολόγηση για την παροχή στοιχείων που αποδεικνύουν ότι η έκδοση ιατρικού πιστοποιητικού με βάση το ερευνητικό πρωτόκολλο δεν διακυβεύει την ασφαλή άσκηση των δικαιωμάτων του πτυχίου·

(3) λεπτομερή κριτήρια επιλογής για τους χειριστές που γίνονται δεκτοί στο πρωτόκολλο·

(4) τους περιορισμούς που θα αναγράφονται στο ιατρικό πιστοποιητικό·

(5) τις διαδικασίες παρακολούθησης που πρέπει να εφαρμόζονται από τις σχετικές αρμόδιες αρχές·

(6) τον καθορισμό των τελικών σημείων για τη λήξη του πρωτοκόλλου.

ε) Το πρωτόκολλο πρέπει να ανταποκρίνεται στις σχετικές αρχές δεοντολογίας.

στ) Η άσκηση των δικαιωμάτων του πτυχίου από τους κατόχους πτυχίου με ιατρικό πιστοποιητικό που εκδόθηκε βάσει του πρωτοκόλλου περιορίζεται στις πτήσεις με αεροσκάφη νηολογημένα στα κράτη μέλη που συμμετέχουν στο ερευνητικό πρωτόκολλο. Ο εν λόγω περιορισμός αναγράφεται στο ιατρικό πιστοποιητικό.

ζ) Οι συμμετέχουσες αρμόδιες αρχές:

(1) υποβάλλουν στον Οργανισμό:

i) το ερευνητικό πρωτόκολλο πριν την εφαρμογή·

ii) τα στοιχεία και τα προσόντα του καθορισμένου σημείου επαφής από κάθε συμμετέχουσα αρμόδια αρχή·

iii) τεκμηριωμένες εκθέσεις με τακτικές αξιολογήσεις της αποτελεσματικότητάς του·

(2) παρέχουν, προς ενημέρωσή τους, στα αεροϊατρικά κέντρα (AeMC) και τους αεροϊατρικούς εξεταστές (AME) που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους λεπτομέρειες για το πρωτόκολλο πριν την εφαρμογή.»

(4) Το προσάρτημα I αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα I

Άδεια πληρώματος πτήσης

Η άδεια πληρώματος πτήσης που εκδίδεται από κράτος μέλος σύμφωνα με το μέρος FCL είναι σύμφωνη με τις εξής προδιαγραφές:

α) Περιεχόμενο. Ο αριθμός αντικειμένου εκτυπώνεται πάντα σε σχέση με την επικεφαλίδα του αντικειμένου. Τα αντικείμενα I έως XI είναι «σταθερά» και τα αντικείμενα XII έως XIV είναι «μεταβλητά» και μπορεί να εμφανίζονται σε χωριστό ή αφαιρούμενο τμήμα του κύριου εντύπου. Κάθε χωριστό ή αφαιρούμενο τμήμα πρέπει να αναγνωρίζεται σαφώς ως τμήμα της άδειας.

(1) Σταθερά αντικείμενα:

I. κράτος έκδοσης της άδειας·

II. τίτλος της άδειας·

III. αριθμός σειράς της άδειας, ο οποίος αρχίζει με τον κωδικό χώρας των Ηνωμένων Εθνών για το κράτος έκδοσης της άδειας ακολουθούμενο από την ένδειξη «FCL» και κωδικό αποτελούμενο από αριθμούς και/ή χαρακτήρες με χρήση αραβικών ψηφίων και λατινικών χαρακτήρων·

IV. όνομα του κατόχου (με λατινικούς χαρακτήρες ακόμη και όταν το σύστημα γραφής της εθνικής γλώσσας ή των εθνικών γλωσσών δεν χρησιμοποιεί λατινικούς χαρακτήρες)·

IVα. ημερομηνία γέννησης·

V. διεύθυνση κατόχου·

VI. εθνικότητα κατόχου·

VII. υπογραφή κατόχου·

VIII. αρμόδια αρχή και, όπου απαιτείται, προϋποθέσεις υπό τις οποίες εκδόθηκε η άδεια·

IX. πιστοποίηση ισχύος και εξουσιοδότηση για τα εκχωρούμενα δικαιώματα·

X. υπογραφή του υπαλλήλου που εκδίδει την άδεια και ημερομηνία έκδοσης· και

XI. σφραγίδα της αρμόδιας αρχής.

(2) Μεταβλητά αντικείμενα

XII. ικανότητες και πιστοποιητικά: τάξης, τύπου, πιστοποιητικά εκπαιδευτή κ.λπ. με ημερομηνίες λήξης. Τα δικαιώματα ραδιοτηλεφωνίας μπορεί να εμφανίζονται στο έντυπο της άδειας ή σε χωριστό πιστοποιητικό·

XIII. παρατηρήσεις: π.χ. ειδικές καταχωρίσεις σχετικές με περιορισμούς και εγκρίσεις δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένων όσων αφορούν τη γλωσσομάθεια και τις ικανότητες για αεροσκάφη του παραρτήματος II όταν χρησιμοποιούνται για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές· και

XIV. κάθε άλλο στοιχείο που απαιτείται από την αρμόδια αρχή (π.χ. τόπος γέννησης/τόπος προέλευσης).

β) Υλικό. Το χαρτί ή άλλο χρησιμοποιούμενο υλικό δεν θα επιτρέπει αλλοιώσεις ή σβησίματα, ή, όταν πραγματοποιούνται αλλοιώσεις ή σβησίματα, θα τα εμφανίζει άμεσα. Κάθε εγγραφή ή διαγραφή στο έντυπο εξουσιοδοτείται σαφώς από την αρμόδια αρχή.

γ) Γλώσσα. Οι άδειες συντάσσονται στην εθνική γλώσσα ή στις εθνικές γλώσσες και στην αγγλική, καθώς και σε κάθε άλλη γλώσσα που κρίνει κατάλληλη η αρμόδια αρχή.

Πρώτη σελίδα

Επωνυμία και λογότυπος της αρμόδιας αρχής (Στην αγγλική και κάθε άλλη γλώσσα που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή) ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (Μόνο στην αγγλική) ΑΔΕΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΤΗΣΗΣ (Στην αγγλική και κάθε άλλη γλώσσα που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή) Εκδόθηκε σύμφωνα με το μέρος-FCL Η παρούσα άδεια πληροί τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, με εξαίρεση τα δικαιώματα της άδειας LAPL και EIR (Στην αγγλική και κάθε άλλη γλώσσα που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή) Έντυπο 141 του EASA έκδοση 2		Απαιτήσεις Η ένδειξη «Ευρωπαϊκή Ένωση» διαγράφεται για χώρες που δεν είναι κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης Το μέγεθος κάθε σελίδας πρέπει να είναι το ένα όγδοο της σελίδας Α4

Σελίδα 2

I	**Κράτος έκδοσης**		Απαιτήσεις
III	**Αριθμός άδειας**		Ο αριθμός σειράς της άδειας αρχίζει πάντα με τον κωδικό χώρας των Ηνωμένων Εθνών για το κράτος έκδοσης της άδειας ακολουθούμενο από την ένδειξη «.FCL.».
IV	**Ονοματεπώνυμο κατόχου**		
IVα	**Ημερομηνία γέννησης** (βλέπε οδηγίες)		Χρησιμοποιείται η πρότυπη μορφή ημερομηνίας, ηη/μμ/εεεε με όλα τα ψηφία.
XIV	**Τόπος γέννησης**		
V	**Διεύθυνση κατόχου:** Οδός και αριθμός, πόλη, περιοχή, ταχυδρομικός κώδικας		
VI	**Εθνικότητα**		
VII	**Υπογραφή κατόχου**		
VIII	**Εκδίδουσα αρμόδια αρχή** Π.χ. Η παρούσα άδεια CPL(A) εκδόθηκε βάσει άδειας ATPL που εξέδωσε η ..... (τρίτη χώρα)		
X	**Υπογραφή του εκδίδοντος υπαλλήλου και ημερομηνία**		
XI	**Σφραγίδα της εκδίδουσας αρμόδιας αρχής**		

Σελίδα 3

II	**Τίτλος πτυχίου, ημερομηνία αρχικής έκδοσης και κωδικός χώρας**		Οι χρησιμοποιούμενες συντμήσεις χρησιμοποιούνται όπως στο μέρος FCL (π.χ. PPL(H), ATPL(A) κ.λπ.) Χρησιμοποιείται η πρότυπη μορφή ημερομηνίας, ηη/μμ/εεεε με όλα τα ψηφία.
IX	**Ισχύς:** Τα δικαιώματα της άδειας ασκούνται μόνο αν ο κάτοχος διαθέτει ιατρικό πιστοποιητικό σε ισχύ για το απαιτούμενο δικαίωμα. Ο κάτοχος της άδειας πρέπει να φέρει έγγραφο με τη φωτογραφία του για λόγους ταυτοποίησης.		Το εν λόγω έγγραφο δεν προσδιορίζεται, αλλά αρκεί το διαβατήριο όταν ο κάτοχος βρίσκεται εκτός του κράτους έκδοσης της άδειας.
XII	**Δικαιώματα ραδιοτηλεφωνίας:** Ο κάτοχος της παρούσας άδειας έχει αποδείξει την ικανότητα χειρισμού ραδιοτηλεφωνικού εξοπλισμού εντός του αεροσκάφους στην ..... (αναφέρετε την(τις) γλώσσα(-ες)).		
XIII	**Παρατηρήσεις:** Γλωσσομάθεια: (γλώσσα(-ες)/επίπεδο/ημερομηνία ισχύος)		Κάθε απαιτούμενη επιπρόσθετη πληροφορία σχετικά με την αδειοδότηση και κάθε δικαίωμα που καθορίζεται από οδηγίες/κανονισμούς του ΔΟΠΑ, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης σημειώνονται εδώ. Συμπεριλαμβάνονται η(οι) καταχώριση(-εις) λωσσομάθειας, το επίπεδο και η ημερομηνία ισχύος. Σε περίπτωση άδειας LAPL: Άδεια LAPL που δεν εκδόθηκε σύμφωνα με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ

Πρόσθετες σελίδες — Απαιτήσεις

Οι σελίδες 1, 2, και 3 της άδειας ανταποκρίνονται στη μορφή που προβλέπεται στο υπόδειγμα του παρόντος σημείου. Η αρμόδια αρχή περιλαμβάνει πρόσθετες εξατομικευμένες σελίδες που περιέχουν πίνακες, στους οποίους περιλαμβάνονται τουλάχιστον οι ακόλουθες πληροφορίες:

— Ικανότητες, πιστοποιητικά, καταχωρίσεις και δικαιώματα·

— Ημερομηνίες λήξης των ικανοτήτων, των δικαιωμάτων του πιστοποιητικού εκπαιδευτή και εξεταστή·

— Ημερομηνίες της δοκιμασίας ή του ελέγχου·

— Παρατηρήσεις και περιορισμοί (επιχειρησιακοί περιορισμοί)·

— Πεδία για τον αριθμό και την υπογραφή του πιστοποιητικού εξεταστή και/ή εκπαιδευτή, κατά περίπτωση·

— Συντμήσεις.

Αυτές οι πρόσθετες σελίδες προορίζονται για χρήση από την αρμόδια αρχή ή από ειδικώς εξουσιοδοτημένους εκπαιδευτές ή εξεταστές.

Οι αρχικές εκδόσεις ικανοτήτων ή πιστοποιητικών θα συμπληρώνονται από την αρμόδια αρχή. Η επανεπικύρωση ή ανανέωση ικανοτήτων ή πιστοποιητικών μπορεί να συμπληρώνεται από την αρμόδια αρχή ή από ειδικώς εξουσιοδοτημένους εκπαιδευτές ή εξεταστές.

Οι επιχειρησιακοί περιορισμοί συμπληρώνονται στη στήλη «Παρατηρήσεις και περιορισμοί» δίπλα στο κατάλληλο περιορισμένο δικαίωμα, π.χ. δοκιμασία για την ικανότητα IR που ολοκληρώθηκε με συγκυβερνήτη, δικαιώματα εκπαίδευσης περιορισμένα σε 1 τύπο αεροσκάφους.

Η αρμόδια αρχή μπορεί να αφαιρέσει από την άδεια μη επικυρωμένες ικανότητες.»

(5) Στο παράρτημα II, το αντικείμενο 9 των οδηγιών σχετικά με το τυποποιημένο έντυπο του EASA για τις βεβαιώσεις πληρώματος θαλάμου επιβατών αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αντικείμενο 9: Αν η αρμόδια αρχή είναι ο φορέας έκδοσης, σημειώνεται ο όρος «αρμόδια αρχή» και επιτίθεται επίσημη σφραγίδα ή λογότυπος. Μόνο σε αυτήν την περίπτωση, η αρμόδια αρχή μπορεί να καθορίσει αν η επίσημη σφραγίδα ή ο λογότυπός της πρέπει επίσης να επιτεθούν στο αντικείμενο 8.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Στο παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, στην ORA.GEN.200, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), για φορέα που παρέχει εκπαίδευση μόνο για πτυχία LAPL, PPL, BPL ή SPL και συναφείς ικανότητες και πιστοποιητικά, η διαχείριση κινδύνων ασφαλείας και η παρακολούθηση της συμμόρφωσης που ορίζονται στο στοιχείο α) σημείο 3 και στο στοιχείο α) σημείο 6 μπορούν να επιτευχθούν με οργανωτική επανεξέταση, που θα πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον μία φορά κάθε ημερολογιακό έτος. Η αρμόδια αρχή ενημερώνεται από τον φορέα για τα αποτελέσματα της εν λόγω επανεξέτασης χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.»