Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/2076

25.7.2024

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/2076 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Ιουλίου 2024

για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 και (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά την αποσαφήνιση των απαιτήσεων για τους αντικαταστάτες συγκυβερνήτες πτήσης, τις επικαιροποιήσεις των απαιτήσεων για την αδειοδότηση και την ιατρική πιστοποίηση των πληρωμάτων πτήσης, καθώς και βελτιώσεις για τη γενική αεροπορία

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως τα άρθρα 23, 27 και 31,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει τις απαιτήσεις για τους χειριστές που συμμετέχουν στη λειτουργία των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημεία i) και ii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(2) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ([3]) της Επιτροπής καθορίζει τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες.

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 140 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 πρέπει να προσαρμοστεί στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 όσον αφορά τον ορισμό των σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών που περιλαμβανόταν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]), ο οποίος καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως.

(4) Όσον αφορά τα μονοκινητήρια αεροπλάνα, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζει τις τελευταίες τεχνικές εξελίξεις και να λαμβάνει υπόψη μελλοντικούς σχεδιασμούς, όπως οι σχεδιασμοί με ηλεκτρικούς κινητήρες και με υβριδικούς κινητήρες, που αποτελούνται τόσο από θερμικά όσο και από ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία κινητήρα.

(5) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί ώστε να αποσαφηνιστούν και να επικαιροποιηθούν οι διατάξεις του, με βάση ζητήματα τα οποία επισημάνθηκαν στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας από τα συμβουλευτικά του σώματα και τα οποία ήρθαν στο φως στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων στήριξης της παρακολούθησης και της εφαρμογής ή εντοπίστηκαν ως προβληματικά ειδικά για τη γενική αεροπορία ή την αεροϊατρική πιστοποίηση.

(6) Κατά την απλούστευση των απαιτήσεων για την επανεπικύρωση των δικαιωμάτων ειδικότητας βουνού, θα πρέπει να θεσπιστούν κατάλληλες μεταβατικές διατάξεις για να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση από τις τρέχουσες στις μελλοντικές εφαρμοστέες απαιτήσεις.

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([4]) Κανονισμός (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 Ασφαλείας 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 (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj).

(7) Οι διατάξεις για τους αντικαταστάτες συγκυβερνήτες πτήσης στους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 και (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να αναθεωρηθούν ώστε να εξασφαλίζεται η κατάλληλη εκπαίδευση των εν λόγω χειριστών και να καθιερωθούν κατάλληλες επιχειρησιακές διαδικασίες για τη μεταβίβαση εξουσίας μεταξύ των μελών του πληρώματος πτήσης.

(8) Οι διατάξεις για τους χειριστές που έχουν συμπληρώσει το 60ό έτος της ηλικίας τους και συμμετέχουν σε πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS) ενός χειριστή στους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 και (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να αναθεωρηθούν ώστε να διευκολυνθεί η μεγαλύτερη κάλυψη των πτητικών λειτουργιών HEMS και να εξισορροπηθεί με τον τρόπο αυτόν η ανάγκη για ενισχυμένη διαθεσιμότητα ιατρικών υπηρεσιών με τους κινδύνους της εκτέλεσης πτητικών λειτουργιών από χειριστές άνω των 60 ετών.

(9) Δεδομένου ότι η ιατρική έρευνα απαιτεί αυστηρά πρωτόκολλα, οι διατάξεις των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 και (ΕΕ) αριθ. 965/2012 σχετικά με ειδικές ιατρικές περιστάσεις θα πρέπει να αναθεωρηθούν ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι κατάλληλες για τον επιδιωκόμενο σκοπό, ότι δεν επηρεάζουν αρνητικά την ασφάλεια των πτήσεων και ότι εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις καθιερωμένες αρχές της ιατρικής έρευνας.

(10) Οι διατάξεις που επιτρέπουν στα πρόσωπα να υποβάλλουν αίτηση για αλλαγή της οικείας αρμόδιας αρχής θα πρέπει να αναθεωρηθούν ώστε να εφαρμόζονται και στους κατόχους ιατρικού πιστοποιητικού στους οποίους δεν έχει ακόμη χορηγηθεί πτυχίο.

(11) Δεδομένου ότι ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας συνιστά την εκτίμηση των παραγόντων κινδύνου για την υγεία και προληπτικών συμβουλών, οι ιατρικές απαιτήσεις θα πρέπει να αναθεωρηθούν ώστε να καταστεί δυνατή η αξιολόγηση των κινδύνων για την υγεία και ιδίως των παραγόντων κινδύνου για καρδιαγγειακές παθήσεις.

(12) Οι διατάξεις για την αεροϊατρική αξιολόγηση θα πρέπει να αναθεωρηθούν προκειμένου να διασφαλιστεί ότι λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις εκφυλιστικές επιπτώσεις της γήρανσης στα συστήματα του οργανισμού.

(13) Οι τροποποιήσεις των απαιτήσεων για τα ιατρικά πιστοποιητικά, τους αεροϊατρικούς εξεταστές και τα αεροϊατρικά κέντρα, καθώς και οι τροποποιήσεις σχετικά με τους περιορισμούς ηλικίας για χειριστές που συμμετέχουν σε HEMS, θα πρέπει να εφαρμοστούν με παράταση προθεσμίας, ώστε να δοθεί στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ο χρόνος που απαιτείται για να προετοιμαστούν για την εφαρμογή των εν λόγω κανονιστικών αλλαγών.

(14) Ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας έχει καταρτίσει σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και το υπέβαλε στην Επιτροπή με τη γνώμη αριθ. 05/2023, σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) και με το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(15) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 127 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 3) απαλείφεται·

β) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 3α) και 3β):

«3α) “Σύνθετο αεροπλάνο”: αεροπλάνο που διαθέτει οποιοδήποτε από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

i) πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg·

ii) είναι πιστοποιημένο για μέγιστο αριθμό θέσεων επιβατών που υπερβαίνει τις δεκαεννέα·

iii) είναι πιστοποιημένο για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα δύο χειριστών·

iv) είναι εξοπλισμένο με στροβιλοκινητήρα/-ες, ή περισσότερους από έναν ελικοστροβιλοκινητήρες·

3β) “Σύνθετο ελικόπτερο”: ελικόπτερο που διαθέτει οποιοδήποτε από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

i) πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg·

ii) είναι πιστοποιημένο για μέγιστο αριθμό θέσεων επιβατών που υπερβαίνει τις εννέα·

iii) είναι πιστοποιημένο για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα δύο χειριστών·»·

γ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 8α) και 8β):

«8α) "Αεροπλάνο SEP": μονοκινητήριο αεροπλάνο ενός χειριστή για το οποίο δεν απαιτείται ειδικότητα σε τύπο και του οποίου το ενιαίο κεντρικό προωστικό σύστημα λειτουργεί με ενιαίο χειριστήριο ρύθμισης της διεύθυνσης της ωστικής δύναμης και κινείται με οποιονδήποτε από τους ακόλουθους τύπους κινητήρων:

α) εμβολοφόρο κινητήρα·

β) σύστημα ηλεκτρικού κινητήρα το οποίο, εάν αυτό προβλέπεται με βάση τη διαδικασία πιστοποίησης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012, μπορεί να αποτελείται από περισσότερους του ενός ηλεκτρικούς κινητήρες·

γ) σύστημα υβριδικού κινητήρα που αποτελείται από εμβολοφόρο και ηλεκτρικό κινητήρα, εάν αυτό προβλέπεται με βάση τη διαδικασία πιστοποίησης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012·

8β) "Ελικόπτερο SEP": μονοκινητήριο ελικόπτερο ενός χειριστή το οποίο κινείται με εμβολοφόρο κινητήρα·»·

2) στο άρθρο 3, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Με την επιφύλαξη του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2020/723 της Επιτροπής (*), οι χειριστές των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημεία i) και ii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που προβλέπονται στα παραρτήματα I και IV του παρόντος κανονισμού.

_____

(*) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/723 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 2020, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων όσον αφορά την αποδοχή της πιστοποίησης χειριστών από τρίτες χώρες και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 (ΕΕ L 170 της 2.6.2020, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj).»·

3) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 3α:

«Άρθρο 3α

Μεταβατικά μέτρα για πρωτόκολλα ιατρικής αξιολόγησης που εφαρμόζονται σύμφωνα με την ARA.MED.330 του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA) και ιατρικά πιστοποιητικά που εκδίδονται βάσει αυτών

1. Αρμόδιες αρχές που συμμετέχουν σε πρωτόκολλα ιατρικής αξιολόγησης ή επιθυμούν να προσχωρήσουν σε υφιστάμενο πρωτόκολλο ιατρικής αξιολόγησης, σύμφωνα με την ARA.MED.330 του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA) που ίσχυε πριν από τις 13 Φεβρουαρίου 2025 μπορούν να εξακολουθήσουν να εφαρμόζουν το σχετικό πρωτόκολλο ή να προσχωρήσουν σε αυτό έως τη λήξη της ισχύος του, εάν η ισχύς έχει καθοριστεί πριν από τις 13 Αυγούστου 2024.

2. Οι κάτοχοι ιατρικών πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τα πρωτόκολλα ιατρικής αξιολόγησης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μπορούν να ασκούν τα δικαιώματα των οικείων πτυχίων χειριστή βάσει των ιατρικών πιστοποιητικών τους, εφόσον το σχετικό πρωτόκολλο ιατρικής αξιολόγησης εξακολουθεί να εφαρμόζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.»·

4) στο άρθρο 4 παράγραφος 7 στοιχείο β), το σημείο iii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«iii) σε μονοκινητήρια αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα και σε μονοκινητήρια ελικόπτερα με εμβολοφόρο κινητήρα, αμφότερα με μέγιστη μάζα απογείωσης που δεν υπερβαίνει τα 2 000 kg·»·

5) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 4η:

«Άρθρο 4η

Μεταβατικά μέτρα για κατόχους ειδικότητας βουνού

Οι κάτοχοι ειδικότητας βουνού η οποία εκδόθηκε πριν από τις 13 Αυγούστου 2024 με ημερομηνία λήξης που εγκρίθηκε σύμφωνα με την FCL.815 του παραρτήματος I, προκειμένου να συνεχίσουν να ασκούν τα δικαιώματά τους μετά την εν λόγω ημερομηνία, προβαίνουν στις ακόλουθες ενέργειες:

α) εξασφαλίζουν την επανέκδοση της οικείας ειδικότητας βουνού από την αρμόδια αρχή χωρίς ημερομηνία λήξης·

β) συμμορφώνονται με την FCL.815 στοιχείο δ) του παραρτήματος I, εκτός εάν, εντός των προηγούμενων 2 ετών, έχουν επανεπικυρώσει την οικεία ειδικότητα βουνού σύμφωνα με την FCL.815 στοιχείο ε) του παραρτήματος I που ισχύει έως τις 12 Αυγούστου 2024.»·

6) το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού·

7) το παράρτημα IV τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού·

8) το παράρτημα VI τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού·

9) το παράρτημα VII τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού·

10) το παράρτημα VIII τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα V του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) Το παράρτημα III (Μέρος-ORO) τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού.

2) Το παράρτημα V (Μέρος-SPA) τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα VII του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Οι ακόλουθες τροποποιήσεις εφαρμόζονται από τις 13 Φεβρουαρίου 2025:

1) παράρτημα I σημείο 7·

2) παράρτημα II·

3) παράρτημα III σημεία 6 έως 18, 22 και 23·

4) παράρτημα IV σημεία 2 έως 9·

5) παράρτημα VII.

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

Βρυξέλλες, 24 Ιουλίου 2024.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τροποποιήσεις του παραρτήματος Ι (Μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011

Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

1) Στην FCL.015, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) Ο κάτοχος πτυχίου που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παρόν παράρτημα (Μέρος-FCL) μπορεί να υποβάλει αίτηση στην αρμόδια αρχή που έχει οριστεί από άλλο κράτος μέλος για αλλαγή της αρμόδιας αρχής όσον αφορά όλα τα πτυχία που κατέχει, όπως καθορίζεται στο στοιχείο δ). Οι κάτοχοι ιατρικού πιστοποιητικού που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα IV (Μέρος-MED) οι οποίοι δεν είναι ακόμη κάτοχοι πτυχίου χειριστή δικαιούνται να υποβάλουν αίτηση για αλλαγή της αρμόδιας αρχής σε σχέση με όλα τα ιατρικά αρχεία που τηρεί η αρμόδια αρχή.».

2) Στην FCL.020, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Οι μαθητευόμενοι χειριστές εκτελούν πτήση μόνοι τους μόνο εφόσον πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. έχουν εξουσιοδοτηθεί να το πράξουν και είναι υπό την επίβλεψη εκπαιδευτή πτήσεων·

2. προτού λάβουν την εξουσιοδότηση που καθορίζεται στο σημείο 1, έχουν αποκτήσει την ικανότητα να χειρίζονται με ασφάλεια το σχετικό αεροσκάφος στο πλαίσιο της πτήσης που πρόκειται να εκτελέσουν μόνοι τους.».

3) Η FCL.025 τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο β), τα σημεία 4 και 5 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Εάν υποψήφιος για την έκδοση πτυχίου χειριστή ελαφρών αεροσκαφών (LAPL), πτυχίου χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών (PPL) ή βασικής ειδικότητας σε όργανα (BIR) αποτύχει τέσσερις φορές σε μία από τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων ή αποτύχει σε όλες τις εξετάσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου που αναφέρεται στο στοιχείο β) σημείο 2, επαναλαμβάνει όλες τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων.

5. Προτού υποβληθούν στο σύνολο των εξετάσεων θεωρητικών γνώσεων, οι υποψήφιοι εκπαιδεύονται εκ νέου από DTO ή ATO. Η έκταση και το περιεχόμενο της απαιτούμενης εκπαίδευσης καθορίζονται από τον DTO ή τον ATO βάσει των αναγκών των υποψηφίων.»·

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

«ii) για περίοδο 36 μηνών, για την έκδοση πτυχίου χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών, πτυχίου χειριστή πολλαπλού πληρώματος ή ειδικότητας σε όργανα (IR)·».

4) Στην FCL.035 στοιχείο β), προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6:

«6. Όταν το προσάρτημα 1 περιλαμβάνει αναγνώριση για το αντικείμενο “Επικοινωνίες”, ισχύουν όλα τα ακόλουθα:

i) η αναγνώριση αυτή χορηγείται για την εκπαίδευση και τις εξετάσεις που αφορούν το εν λόγω αντικείμενο μόνο εάν οι υποψήφιοι, κατά τη διάρκεια προηγούμενων εξετάσεων θεωρητικών γνώσεων σύμφωνα με την ARA.FCL.300 του παραρτήματος VI, έχουν ολοκληρώσει είτε το αντικείμενο “Επικοινωνίες” είτε και τα δύο αντικείμενα “Επικοινωνίες VFR” και “Επικοινωνίες IFR”·

ii) οι υποψήφιοι που έχουν ολοκληρώσει είτε μόνο το αντικείμενο “Επικοινωνίες VFR” είτε μόνο το αντικείμενο “Επικοινωνίες IFR” ολοκληρώνουν εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων στο αντικείμενο “Επικοινωνίες”, η διάρκεια της οποίας μπορεί να μειωθεί βάσει αξιολόγησης των υποψηφίων από τον ATO. Για υποψηφίους που έχουν ολοκληρώσει το αντικείμενο “Επικοινωνίες VFR”, οι πτυχές που σχετίζονται αποκλειστικά με την επικοινωνία VFR μπορούν να περιοριστούν. Για τους υποψηφίους που έχουν ολοκληρώσει το αντικείμενο “Επικοινωνίες VFR”, οι πτυχές που σχετίζονται αποκλειστικά με την επικοινωνία IFR μπορούν να περιοριστούν. Σε κάθε περίπτωση, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν την εξέταση θεωρητικών γνώσεων στο αντικείμενο “Επικοινωνίες”.».

5) Στην FCL.045, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Οι μαθητευόμενοι χειριστές φέρουν σε όλες τις πτήσεις ταξιδιού ναυτιλίας “μόνος” απόδειξη της εξουσιοδότησης που απαιτείται από την FCL.020 στοιχείο α) σημείο 1.».

6) Στην FCL.060 στοιχείο β), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. ως αντικαταστάτης συγκυβερνήτης πτήσης, παρά μόνο εάν έχει ολοκληρώσει, εντός των προηγούμενων 90 ημερών, οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

i) τουλάχιστον τρία σκέλη ως αντικαταστάτης συγκυβερνήτης πτήσης στον σχετικό τύπο·

ii) εκπαίδευση της οποίας το περιεχόμενο καθορίζεται από τον φορέα εκμετάλλευσης και περιλαμβάνει τουλάχιστον τρία σκέλη ως αντικαταστάτης συγκυβερνήτης πτήσης σε εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD) που αντιπροσωπεύει τον σχετικό τύπο·

iii) περιοδική εκπαίδευση σύμφωνα με το τμήμα FC (ORO.FC) του παραρτήματος III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012·

iv) έλεγχο επάρκειας για αντικαταστάτες συγκυβερνήτες πτήσης σύμφωνα με το προσάρτημα 9.».

7) Στην FCL.065, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 μόνο ως μέλος πληρώματος πολλών χειριστών. Κατά παρέκκλιση, οι εν λόγω κάτοχοι δικαιούνται να ενεργούν ως χειριστές αεροσκάφους που συμμετέχει σε πτητικές λειτουργίες ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων ενός χειριστή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που καθορίζονται για τον σκοπό αυτόν στον εν λόγω κανονισμό και στο παράρτημα IV (Μέρος-MED) του παρόντος κανονισμού.».

8) Η FCL.115 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.115 LAPL — Εκπαιδευτική σειρά

α) Οι αιτούντες πτυχίο χειριστή ελαφρών αεροσκαφών (LAPL) ολοκληρώνουν εκπαιδευτική σειρά σε DTO ή σε ATO. Η εν λόγω εκπαιδευτική σειρά περιλαμβάνει:

1. εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και πτητική εκπαίδευση κατάλληλη για τα δικαιώματα του πτυχίου χειριστή ελαφρών αεροσκαφών (LAPL) για το οποίο υποβάλλεται αίτηση·

2. επιπλέον, για το πτυχίο LAPL(H), τα υποχρεωτικά εκπαιδευτικά στοιχεία για τους αντίστοιχους τύπους ελικοπτέρου, όπως ορίζονται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής.

β) Η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και η πτητική εκπαίδευση επιτρέπεται να ολοκληρώνονται σε DTO ή σε ATO διαφορετικό από αυτόν στον οποίο οι αιτούντες άρχισαν την εκπαίδευσή τους.

γ) Για την εκπαίδευση για το δικαίωμα που αφορά αεροπλάνα SEP θαλάσσης, λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία της ενότητας Β (Ειδικές απαιτήσεις για την κατηγορία αεροπλάνων), σημείο 7 (Ειδικότητες σε τάξη — θάλασσα) του προσαρτήματος 9.

δ) Οι αιτούντες πτυχίο LAPL μπορούν να λάβουν αναγνώριση για προηγούμενη εκπαίδευση PPL που έχουν λάβει στην ίδια κατηγορία αεροσκαφών σύμφωνα με το τμήμα Γ, βάσει αξιολόγησης του αιτούντος από τον ATO ή τον DTO που είναι υπεύθυνος για την εκπαιδευτική σειρά LAPL. Σε κάθε περίπτωση, οι αιτούντες συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις πείρας που ορίζονται στην FCL.110.Α στοιχείο α) ή στην FCL.110.Η στοιχείο α), κατά περίπτωση.».

9) Στην FCL.105.Α, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) *Δικαιώματα*

Τα δικαιώματα του κατόχου πτυχίου χειριστή ελαφρών αεροσκαφών για αεροπλάνα είναι να ενεργεί ως κυβερνήτης σε μονοκινητήρια αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα ξηράς (SEP ξηράς), σε μονοκινητήρια αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα θάλασσας (SEP θάλασσας) ή σε μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης με πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης έως 2 000 kg, που μεταφέρουν το πολύ τρεις επιβάτες, ώστε να μην υπάρχουν ποτέ περισσότεροι από τέσσερις επιβαίνοντες στο αεροσκάφος.».

10) Στην FCL.110.Α, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Αναγνώριση. Αιτούντες που διαθέτουν προηγούμενη πείρα ως κυβερνήτες (PIC) μπορούν να λάβουν αναγνώριση για τις απαιτήσεις του στοιχείου α) υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. ο χρόνος για τον οποίο χορηγείται αναγνώριση αποφασίζεται από τον DTO ή τον ATO στον οποίο ο χειριστής παρακολουθεί την εκπαιδευτική σειρά, βάσει προεισαγωγικής πτητικής αξιολόγησης, αλλά σε καμία περίπτωση:

i) δεν υπερβαίνει τον συνολικό χρόνο πτήσης ως κυβερνήτης (PIC)·

ii) δεν υπερβαίνει το 50 % των ωρών που απαιτούνται στο στοιχείο α)·

iii) δεν περιλαμβάνονται οι απαιτήσεις του στοιχείου α) σημείο 2·

2. μπορεί να ληφθεί υπόψη προηγούμενη πείρα ως κυβερνήτης σε αεροσκάφη για τα οποία ισχύει απόφαση κράτους μέλους που έχει ληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 8 στοιχεία α) ή γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος I του εν λόγω κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι το αεροσκάφος αντιστοιχεί στον ορισμό της αντίστοιχης κατηγορίας αεροσκαφών βάσει του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-FCL).».

11) Στην FCL.135.A, τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Στους αιτούντες πτυχίο LAPL(A) χορηγούνται δικαιώματα για την τάξη αεροπλάνων ή μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης που χρησιμοποιήθηκε στη δοκιμασία δεξιοτήτων. Προκειμένου να επεκτείνουν τα δικαιώματά τους σε άλλη τάξη, οι κάτοχοι πτυχίου LAPL(A) συμπληρώνουν, στην εν λόγω άλλη τάξη, όλα τα ακόλουθα:

1. 3 ώρες πτητικής εκπαίδευσης, στην οποία περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

i) 10 απογειώσεις και προσγειώσεις διπλού χειρισμού·

ii) 10 απογειώσεις και προσγειώσεις “μόνος” υπό επίβλεψη·

2. δοκιμασία δεξιοτήτων από την οποία αποδεικνύεται επαρκές επίπεδο πρακτικών δεξιοτήτων στη νέα τάξη. Κατά τη διάρκεια αυτής της δοκιμασίας δεξιοτήτων, ο αιτών αποδεικνύει επίσης στον εξεταστή επαρκές επίπεδο θεωρητικών γνώσεων στα εξής αντικείμενα για την άλλη τάξη:

i) διαδικασίες πτητικής λειτουργίας·

ii) επιδόσεις και σχεδιασμό πτήσης·

iii) γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών.

β) Για την επέκταση των δικαιωμάτων σε άλλη παραλλαγή εντός της ίδιας τάξης, ο χειριστής είτε παρακολουθεί εκπαίδευση διαφορών ή εκπαίδευση εξοικείωσης. Η εκπαίδευση διαφορών καταχωρίζεται στο μητρώο ή σε ισοδύναμο αρχείο του χειριστή και υπογράφεται από τον εκπαιδευτή. Κατά την επέκταση των δικαιωμάτων για τάξη αεροπλάνου SEP σε παραλλαγή με άλλο τύπο κινητήρα που αναφέρεται στο άρθρο 2 σημείο 8α, η εκπαίδευση διαφορών αποτελείται από πτητική εκπαίδευση σε διπλό χειρισμό και εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων, η οποία περιλαμβάνει, όσον αφορά τον εν λόγω άλλο τύπο κινητήρα και τα συναφή συστήματα αεροσκάφους, τουλάχιστον όλα τα ακόλουθα αντικείμενα:

1. διαδικασίες πτητικής λειτουργίας·

2. επιδόσεις και σχεδιασμό πτήσης·

3. γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών.».

12) Η FCL.140.A τροποποιείται ως εξής:

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

«1. έχουν συμπληρώσει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 12 ωρών ως κυβερνήτες, ή σε διπλό χειρισμό ή μόνοι υπό την επίβλεψη εκπαιδευτή, συμπεριλαμβανομένων:

i) 12 απογειώσεων και προσγειώσεων·

ii) επανεκπαίδευσης συνολικού χρόνου πτήσης τουλάχιστον 1 ώρας με εκπαιδευτή και κατά τρόπο που κρίνεται ικανοποιητικός από αυτόν, ο οποίος επιλέγει τις πτητικές ασκήσεις που επιτρέπουν στον αιτούντα να ανανεώσει την επάρκειά του στην ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και στην εφαρμογή κανονικών διαδικασιών, μη κανονικών διαδικασιών και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης·»·

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία γ) και δ):

«γ) Οι κάτοχοι πτυχίου LAPL(A) με δικαιώματα για αεροπλάνα SEP οι οποίοι, σύμφωνα με την FCL.135.A στοιχείο β), έχουν επεκτείνει τα δικαιώματά τους σε παραλλαγή με διαφορετικό τύπο κινητήρα που αναφέρεται στο άρθρο 2 σημείο 8α, εάν δεν έχουν εκτελέσει πτήση με την εν λόγω παραλλαγή εντός των προηγούμενων 2 ετών, συμπληρώνουν οποιοδήποτε από τα ακόλουθα στην εν λόγω παραλλαγή, προτού ασκήσουν τα δικαιώματά τους στην εν λόγω παραλλαγή:

1. περαιτέρω εκπαίδευση διαφορών σύμφωνα με την FCL.135.A στοιχείο β)·

2. έλεγχο επάρκειας·

3. επανεκπαίδευση σύμφωνα με την FCL.140.A στοιχείο α) σημείο 1 σημείο ii).

δ) Οι πτήσεις σε διπλό χειρισμό, οι πτήσεις υπό επίβλεψη που αναφέρονται στην εισαγωγική φράση του στοιχείου α) σημείο 1, η επανεκπαίδευση που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 1 σημείο ii) και στο στοιχείο γ) σημείο 3 και ο έλεγχος επάρκειας που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 2 και στο στοιχείο γ) σημείο 2 καταχωρίζονται στο μητρώο ή σε ισοδύναμο αρχείο του χειριστή και υπογράφονται από τον εκπαιδευτή ή τον εξεταστή, κατά περίπτωση.».

13) Στην FCL.110.H, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Αναγνώριση. Αιτούντες που διαθέτουν προηγούμενη πείρα ως κυβερνήτες (PIC) μπορούν να λάβουν αναγνώριση για τις απαιτήσεις του στοιχείου α) υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. ο χρόνος για τον οποίο χορηγείται αναγνώριση αποφασίζεται από τον DTO ή τον ATO στον οποίο ο χειριστής παρακολουθεί την εκπαιδευτική σειρά, βάσει προεισαγωγικής πτητικής αξιολόγησης, αλλά σε καμία περίπτωση:

   i) δεν υπερβαίνει τον συνολικό χρόνο πτήσης ως κυβερνήτης (PIC)·

   ii) δεν υπερβαίνει το 50 % των ωρών που απαιτούνται στο στοιχείο α)·

   iii) δεν περιλαμβάνονται οι απαιτήσεις του στοιχείου α) σημείο 2·

2. μπορεί να ληφθεί υπόψη προηγούμενη πείρα ως κυβερνήτης (PIC) σε αεροσκάφη για τα οποία ισχύει απόφαση κράτους μέλους που έχει ληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 8 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ή που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος I του εν λόγω κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι το αεροσκάφος αντιστοιχεί στον ορισμό της αντίστοιχης κατηγορίας ελικοπτέρων βάσει του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-FCL).».

14) Στην FCL.135.H, τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Στους αιτούντες πτυχίο LAPL(H) χορηγούνται δικαιώματα για τον συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου που χρησιμοποιήθηκε στη δοκιμασία δεξιοτήτων. Προκειμένου να επεκτείνουν τα δικαιώματά τους σε άλλο τύπο ελικοπτέρου, οι κάτοχοι πτυχίου LAPL(H) συμπληρώνουν, στον εν λόγω άλλο τύπο, όλα τα ακόλουθα:

1. εκτός αν προσδιορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, τουλάχιστον 5 ώρες πτητικής εκπαίδευσης, στις οποίες περιλαμβάνονται:

   i) 15 απογειώσεις, προσεγγίσεις και προσγειώσεις διπλού χειρισμού·

   ii) 15 απογειώσεις, προσεγγίσεις και προσγειώσεις “μόνος” υπό επίβλεψη·

2. δοκιμασία δεξιοτήτων από την οποία αποδεικνύεται επαρκές επίπεδο πρακτικών δεξιοτήτων στον νέο τύπο. Κατά τη διάρκεια αυτής της δοκιμασίας δεξιοτήτων, ο αιτών αποδεικνύει επίσης στον εξεταστή επαρκές επίπεδο θεωρητικών γνώσεων στα εξής αντικείμενα για τον άλλο τύπο:

   i) διαδικασίες πτητικής λειτουργίας,

   ii) επιδόσεις και σχεδιασμό πτήσης,

   iii) γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών.

β) Προκειμένου να μπορεί ο κάτοχος πτυχίου LAPL(H) να ασκήσει τα δικαιώματα του πτυχίου του σε παραλλαγή ελικοπτέρου διαφορετική από εκείνη που χρησιμοποιήθηκε για τη δοκιμασία δεξιοτήτων, λαμβάνει εκπαίδευση διαφορών ή εκπαίδευση εξοικείωσης, όπως ορίζεται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012. Η εκπαίδευση διαφορών καταχωρίζεται στο μητρώο ή σε ισοδύναμο αρχείο του χειριστή και υπογράφεται από τον εκπαιδευτή.».

15) Η FCL.140.H αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**FCL.140.H LAPL(H) — Απαιτήσεις επικαιρότητας**

α) Οι κάτοχοι πτυχίου LAPL(H) ασκούν τα δικαιώματα του πτυχίου τους μόνο σε συγκεκριμένο τύπο, εάν κατά τους 12 τελευταίους μήνες έχουν προβεί, στον σχετικό τύπο, σε μία από τις ακόλουθες ενέργειες:

1. συμπλήρωσαν αμφότερα τα ακόλουθα:

   i) χρόνο πτήσης τουλάχιστον 6 ωρών σε ελικόπτερα αυτού του τύπου ως κυβερνήτες, ή σε διπλό χειρισμό ή “μόνος” υπό την επίβλεψη εκπαιδευτή, συμπεριλαμβανομένων έξι απογειώσεων, προσεγγίσεων και προσγειώσεων·

   ii) επανεκπαίδευση συνολικού χρόνου πτήσης τουλάχιστον 1 ώρας με εκπαιδευτή και κατά τρόπο που κρίνεται ικανοποιητικός από αυτόν, ο οποίος επιλέγει τις πτητικές ασκήσεις που επιτρέπουν στον αιτούντα να ανανεώσει την επάρκειά του στην ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και στην εφαρμογή κανονικών διαδικασιών, μη κανονικών διαδικασιών και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης·

2. ολοκλήρωσαν επιτυχώς έλεγχο επάρκειας στον συγκεκριμένο τύπο με εξεταστή, προτού ασκήσουν εκ νέου τα δικαιώματα του πτυχίου τους. Το εν λόγω πρόγραμμα ελέγχου επάρκειας βασίζεται στη δοκιμασία δεξιοτήτων για το πτυχίο LAPL(H).

β) Οι αιτούντες μπορούν να επιλέξουν να ολοκληρώσουν την επανεκπαίδευση που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 1 σημείο ii) στο αεροσκάφος ή σε εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD) που αντιπροσωπεύει τον σχετικό τύπο, ή σε συνδυασμό των δύο.

γ) Οι πτήσεις σε διπλό χειρισμό, οι πτήσεις υπό επίβλεψη που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο 1 σημείο i), η επανεκπαίδευση που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 1 σημείο ii) και ο έλεγχος επάρκειας που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 2 καταχωρίζονται στο μητρώο ή σε ισοδύναμο αρχείο του χειριστή και υπογράφονται από τον εκπαιδευτή ή τον εξεταστή, κατά περίπτωση.».

16) Στην FCL.205.Α στοιχείο β), τα σημεία 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. τη διεξαγωγή δοκιμασιών δεξιοτήτων και ελέγχων επάρκειας για τα πτυχία που προσδιορίζονται στο σημείο 1·

3. την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τον έλεγχο για τις ειδικότητες ή τα πιστοποιητικά που συνδέονται με το πτυχίο εκπαιδευτή ή εξεταστή, κατά περίπτωση.».

17) Στην FCL.210.Α, τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

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

1. 25 ωρών πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό·

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

Οι αιτούντες μπορούν να συμπληρώσουν τον χρόνο πτήσης εκπαιδευτικής σειράς ειδικότητας εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων σύμφωνα με την FCL.810 στοιχείο α) σημείο 1 σημείο ii) στο πλαίσιο πτητικής εκπαίδευσης 45 ωρών, υπό την προϋπόθεση ότι, πριν από την έναρξη της εκπαίδευσης ειδικότητας εκτέλεσης νυκτερινών πτήσεων, έχουν ολοκληρώσει βασική πτητική εκπαίδευση με όργανα.

β) Ειδικές απαιτήσεις για αιτούντες που έχουν παρακολουθήσει εκπαίδευση LAPL(A). Οι αιτούντες πτυχίο PPL(A) λαμβάνουν αναγνώριση για προηγούμενη εκπαίδευση LAPL(A) που έχουν παρακολουθήσει και λαμβάνουν πτυχίο PPL(A), υπό την προϋπόθεση ότι η εκπαίδευση LAPL(A) και η εκπαίδευση PPL(A) που έχουν ολοκληρώσει πληρούν συνολικά τις απαιτήσεις πείρας του στοιχείου α). Ωστόσο, στην περίπτωση αυτήν ισχύουν όλα τα ακόλουθα:

1. εάν οι αιτούντες είναι ήδη κάτοχοι πτυχίου LAPL(A), ισχύουν όλα τα ακόλουθα, υπό την προϋπόθεση ότι οι αιτούντες έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 45 ώρες συνολικού χρόνου πτήσης σε αεροπλάνα ή μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης (TMG):

i) η απαίτηση στην εισαγωγική πρόταση του στοιχείου α) μειώνεται σε 40 ώρες πτητικής εκπαίδευσης·

ii) η απαίτηση του στοιχείου α) σημείο 1 μειώνεται σε 21 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό·

2. οι αιτούντες έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον όλα τα ακόλουθα με εκπαιδευτή που διαθέτει τα προσόντα ώστε να παρέχει εκπαίδευση για πτυχίο PPL(A):

i) 5 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό·

ii) χρόνος πτήσης "μόνος", όπως ορίζεται στο στοιχείο α) σημείο 2.».

18) Στην FCL.205.Η στοιχείο β), τα σημεία 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. τη διεξαγωγή δοκιμασιών δεξιοτήτων και ελέγχων επάρκειας για τα πτυχία που προσδιορίζονται στο σημείο 1·

3. την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τον έλεγχο για τις ειδικότητες ή τα πιστοποιητικά που συνδέονται με το πτυχίο εκπαιδευτή ή εξεταστή, κατά περίπτωση.».

19) Η FCL.210.Η τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο α), η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι αιτούντες πτυχίο PPL(H) έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 45 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε ελικόπτερα, από τις οποίες οι 5 μπορούν να έχουν συμπληρωθεί σε FSTD, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον:»·

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

«β) Ειδικές απαιτήσεις για αιτούντες που έχουν παρακολουθήσει εκπαίδευση LAPL(H). Οι αιτούντες πτυχίο PPL(H) λαμβάνουν αναγνώριση για προηγούμενη εκπαίδευση LAPL(H) που έχουν παρακολουθήσει και λαμβάνουν πτυχίο PPL(H), υπό την προϋπόθεση ότι η εκπαίδευση LAPL(H) και η εκπαίδευση PPL(H) που έχουν ολοκληρώσει πληρούν συνολικά τις απαιτήσεις πείρας του στοιχείου α).».

20) Στην FCL.205.As στοιχείο β), τα σημεία 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. τη διεξαγωγή δοκιμασιών δεξιοτήτων και ελέγχων επάρκειας για το πτυχίο που προσδιορίζεται στο σημείο 1·

3. την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τον έλεγχο για τις ειδικότητες ή τα πιστοποιητικά που συνδέονται με το πτυχίο εκπαιδευτή ή εξεταστή, κατά περίπτωση.».

21) Η FCL.325.A αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**FCL.325.A CPL(A) — Ειδικές απαιτήσεις για αιτούντες που είναι κάτοχοι πτυχίου MPL**

α) Οι αιτούντες πτυχίο CPL(A) που είναι κάτοχοι πτυχίου MPL έχουν συμπληρώσει σε αεροπλάνα:

1. χρόνο πτήσης 70 ωρών με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:

i) ως κυβερνήτες·

ii) αποτελούμενο από τουλάχιστον 10 ώρες ως κυβερνήτες και τον υπόλοιπο χρόνο πτήσης ως κυβερνήτες υπό επίβλεψη (PICUS).

Από τις 70 αυτές ώρες, οι 20 ώρες αφορούν χρόνο πτήσης ταξιδιού ναυτιλίας VFR ως κυβερνήτες ή χρόνο πτήσης ταξιδιού ναυτιλίας αποτελούμενο από τουλάχιστον 10 ώρες ως κυβερνήτες (PIC) και 10 ώρες ως κυβερνήτες υπό επίβλεψη (PICUS). Σε αυτόν τον χρόνο πτήσης συμπεριλαμβάνεται πτήση ταξιδιού ναυτιλίας τουλάχιστον υπό συνθήκες VFR 540 km (300 NM), κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποιούν ως κυβερνήτες προσγειώσεις πλήρους ακινητοποίησης σε δύο διαφορετικά αεροδρόμια·

2. τα στοιχεία της σειράς βαθμιαίας εκπαίδευσης για το πτυχίο CPL(A), όπως ορίζεται στο κεφάλαιο Ε σημείο 10 στοιχείο α) και στο σημείο 11 του προσαρτήματος 3·

3. τη δοκιμασία δεξιοτήτων CPL(A) σύμφωνα με την FCL.320.

β) Για την έκδοση πτυχίου CPL σε αιτούντες σύμφωνα με το στοιχείο α), ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της FCL.405.A στοιχείο γ), προκειμένου να επεκταθούν τα δικαιώματα της οικείας ειδικότητας IR(A) σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή σε αεροπλάνα·

2. πρέπει τα δικαιώματα των ειδικοτήτων σε τύπο που διαθέτουν να περιορίζονται μόνο στην άσκηση των δικαιωμάτων συγκυβερνήτη. Ο περιορισμός αυτός αίρεται όταν οι αιτούντες ολοκληρώνουν έλεγχο επάρκειας για τον σχετικό τύπο, σύμφωνα με το προσάρτημα 9, με τον ρόλο του κυβερνήτη.».

22) Στην FCL.405.A, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Οι κάτοχοι πτυχίου MPL, κατόπιν αίτησης:

1. λαμβάνουν τα πρόσθετα δικαιώματα του κατόχου πτυχίου PPL(A), υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για το πτυχίο PPL(A) που καθορίζονται στο τμήμα Γ·

2. λαμβάνουν αντικατάσταση του οικείου πτυχίου MPL με πτυχίο CPL(A), υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην FCL.325.A.».

23) Στην FCL.510.A στοιχείο γ), προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3:

«3. Οι κάτοχοι περιορισμένης ειδικότητας σε τύπο που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την FCL.720.A στοιχείο γ) λαμβάνουν αναγνώριση για τον χρόνο πτήσης που έχουν συμπληρώσει κατά την άσκηση των δικαιωμάτων της εν λόγω ειδικότητας σε τύπο έως 250 ώρες κατ' ανώτατο όριο.».

24) Η FCL.710 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) Οι χειριστές ολοκληρώνουν εκπαίδευση διαφορών ή εξοικείωσης προκειμένου να επεκτείνουν τα δικαιώματά τους σε άλλη παραλλαγή αεροσκάφους εντός μιας ειδικότητας σε τάξη ή τύπο ή, στην περίπτωση της FCL.710 στοιχείο δ) σημείο 1 του παρόντος παραρτήματος, προκειμένου να διατηρήσουν τα εν λόγω δικαιώματα. Στην περίπτωση παραλλαγών εντός ειδικότητας σε τάξη ή τύπο, η εκπαίδευση διαφορών ή εξοικείωσης περιλαμβάνει τα σχετικά στοιχεία που ορίζονται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, κατά περίπτωση. Κατά την επέκταση των δικαιωμάτων ειδικότητας σε τάξη αεροπλάνου SEP σε παραλλαγή με άλλο τύπο κινητήρα που αναφέρεται στο άρθρο 2 σημείο 8α του παρόντος κανονισμού, η εκπαίδευση διαφορών αποτελείται από πτητική εκπαίδευση σε διπλό χειρισμό και εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων, η οποία περιλαμβάνει, όσον αφορά τον εν λόγω άλλο τύπο κινητήρα και τα συναφή συστήματα αεροσκάφους, τουλάχιστον όλα τα ακόλουθα αντικείμενα:

1. γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών·

2. διαδικασίες πτητικής λειτουργίας·

3. επιδόσεις και σχεδιασμό πτήσης.»·

β) τα στοιχεία γ) και δ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Κατά παρέκκλιση από την απαίτηση του στοιχείου β), η εκπαίδευση διαφορών για τα ακόλουθα αεροσκάφη μπορεί να παρέχεται από εκπαιδευτή με τα κατάλληλα προσόντα, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012:

1. αεροπλάνα για τα οποία απαιτείται ειδικότητα σε τάξη:

i) μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης (TMG)·

ii) μονοκινητήρια αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα (SEP)·

iii) πολυκινητήρια αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα (MEP)·

iv) μονοκινητήρια αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα (SET), εξαιρουμένων των σύνθετων ή υψηλών επιδόσεων αεροπλάνων SET·

2. μονοκινητήρια ελικόπτερα, με μέγιστη μάζα απογείωσης που δεν υπερβαίνει τα 3 175 kg.

δ) Οι χειριστές οι οποίοι, αφού επέκτειναν τα δικαιώματά τους σε άλλη παραλλαγή εντός ειδικότητας σε τάξη ή τύπο σύμφωνα με την παρούσα, δεν έχουν πραγματοποιήσει πτήση με την εν λόγω παραλλαγή εντός των προηγούμενων 2 ετών, προτού ασκήσουν τα δικαιώματά τους στην εν λόγω παραλλαγή, συμπληρώνουν οποιοδήποτε από τα ακόλουθα στην εν λόγω παραλλαγή:

1. περαιτέρω εκπαίδευση διαφορών σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β) ή, κατά περίπτωση, γ)·

2. έλεγχο επάρκειας·

3. στην περίπτωση παραλλαγής εντός της ειδικότητας σε τάξη SEP με συγκεκριμένο τύπο κινητήρα που αναφέρεται στο άρθρο 2 σημείο 8α, επανεκπαίδευση σύμφωνα με την FCL.740.A στοιχείο β) σημείο 1 σημείο ii) στοιχείο Γ).»·

γ) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δα):

«δα) Η FCL.710 στοιχείο δ) δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση παραλλαγών εντός της ειδικότητας σε τάξη TMG και παραλλαγών εντός της ειδικότητας σε τάξη SEP που έχουν τον ίδιο τύπο κινητήρα που αναφέρεται στο άρθρο 2 σημείο 8α του παρόντος κανονισμού.».

25) Η FCL.725 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) Εκπαιδευτική σειρά. Οι αιτούντες ειδικότητα σε τάξη ή τύπο ολοκληρώνουν εκπαιδευτική σειρά σε ΑΤΟ. Αιτών ειδικότητα σε τάξη αεροπλάνου SEP μη υψηλών επιδόσεων, ειδικότητα σε τάξη TMG ή ειδικότητα σε μονοκινητήριο τύπο για ελικόπτερα που αναφέρονται στην DTO.GEN.110 στοιχείο α) σημείο 2 στοιχείο γ) του παραρτήματος VIII (Μέρος-DTO) του παρόντος κανονισμού, μπορεί να ολοκληρώσει την εκπαιδευτική σειρά σε DTO. Η εκπαιδευτική σειρά για ειδικότητα σε τύπο περιλαμβάνει τα υποχρεωτικά εκπαιδευτικά στοιχεία για τον αντίστοιχο τύπο, όπως ορίζονται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής.»·

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

«δ) Πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή και πολλών χειριστών σε αεροσκάφη ενός χειριστή — ειδικότητες σε τύπο

1. Τα δικαιώματα των κατόχων ειδικότητας σε τύπο για αεροσκάφος ενός χειριστή περιλαμβάνουν τα δικαιώματα εκτέλεσης πτήσης με το αεροσκάφος σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή και πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών. Ωστόσο, οι εν λόγω κάτοχοι ασκούν τα εν λόγω δικαιώματα για συγκεκριμένη μορφή πτητικής λειτουργίας μόνο εφόσον συμμορφώνονται με όλα τα ακόλουθα:

   i) έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς πτητική εκπαίδευση για τη σχετική μορφή πτητικής λειτουργίας στον σχετικό τύπο αεροσκάφους σύμφωνα με το προσάρτημα 9 του παρόντος παραρτήματος, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012. Η εν λόγω πτητική εκπαίδευση για συγκεκριμένη μορφή πτητικής λειτουργίας είτε περιλαμβάνεται στην αρχική εκπαιδευτική σειρά ειδικότητας σε τύπο σε ΑΤΟ είτε, μετά την αρχική έκδοση της ειδικότητας σε τύπο, συμπληρώνεται με τη μορφή πρόσθετης εκπαίδευσης σε οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

      A) ΑΤΟ·

      B) φορέα στον οποίο εφαρμόζεται το παράρτημα III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και ο οποίος δικαιούται να παρέχει την εν λόγω εκπαίδευση βάσει έγκρισης ή δήλωσης·

   ii) έχουν ολοκληρώσει δοκιμασία δεξιοτήτων ή έλεγχο επάρκειας:

      A) για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή σε έναν από τους ακόλουθους τρόπους:

         1. σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή·

         2. σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών με πρόσθετα στοιχεία για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή, όπως ορίζονται στο προσάρτημα 9·

      B) για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών.

   iii) επιπλέον, στην περίπτωση πτητικών λειτουργιών πολλών χειριστών σε αεροσκάφη ενός χειριστή:

      A) πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται:

         1. στην FCL.720.A στοιχείο β) σημείο 4 ή στην FCL.720.H στοιχείο α) σημείο 2, κατά περίπτωση·

         2. στην FCL.720.A στοιχείο β) σημείο 5, για αεροπλάνα ενός χειριστή, πριν από την έναρξη πτητικής εκπαίδευσης για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σύμφωνα με την FCL.725 στοιχείο δ) σημείο 1 σημείο i)·

      B) ασκούν τα δικαιώματά τους μόνο σε φορέα στον οποίο εφαρμόζεται το παράρτημα III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

2. Όταν οι αιτούντες την αρχική έκδοση ειδικότητας σε τύπο για αεροσκάφος ενός χειριστή ολοκληρώνουν την πτητική εκπαίδευση και τη δοκιμασία δεξιοτήτων μόνο σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, η ειδικότητα σε τύπο εκδίδεται με περιορισμό σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών. Ο περιορισμός αυτός αίρεται όταν οι αιτούντες ολοκληρώνουν, σύμφωνα με το προσάρτημα 9, πρόσθετη εκπαίδευση και περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων που περιλαμβάνουν τα αναγκαία στοιχεία για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή.

   Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η μορφή πτητικής λειτουργίας δεν αναγράφεται στο πτυχίο.»·

γ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία δα) και δβ):

«δα) Πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή και πολλών χειριστών — ειδικότητες σε τάξη αεροπλάνου

Τα δικαιώματα των κατόχων ειδικότητας σε τάξη για αεροπλάνο ενός χειριστή περιλαμβάνουν τα δικαιώματα εκτέλεσης πτήσης με το αεροπλάνο σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, υπό την προϋπόθεση ότι οι κάτοχοι:

1. συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται:

   i) στην FCL.720.A στοιχείο β) σημείο 4·

   ii) στην FCL.720.A στοιχείο β) σημείο 5, πριν από την έναρξη πτητικής εκπαίδευσης για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σύμφωνα με την FCL.725 στοιχείο δα) σημείο 2·

2. έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς πτητική εκπαίδευση και περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών στη σχετική τάξη αεροπλάνου σύμφωνα με την ενότητα Β σημείο 5 στοιχείο ζ) του προσαρτήματος 9 σε φορέα που καθορίζεται στην FCL.725 στοιχείο δ) σημείο 1 σημείο i) · και

3. ασκούν τα δικαιώματά τους μόνο σε φορέα στον οποίο εφαρμόζεται το παράρτημα III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Πρόσθετα δικαιώματα για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε τάξη αεροπλάνου ενός χειριστή δεν αναγράφονται στο πτυχίο.

δβ) Εάν διεξάγεται δοκιμασία δεξιοτήτων ή περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων για ειδικότητα σε τάξη ή τύπο αεροσκάφους ενός χειριστή με οποιοδήποτε από τα ακόλουθα, η μορφή ή οι μορφές πτητικής λειτουργίας στις οποίες διεξάγεται η εν λόγω δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο εν λόγω περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων καταχωρίζονται στο μητρώο των αιτούντων και υπογράφονται από τον εξεταστή:

1. πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών·

2. πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή και πολλών χειριστών.».

26) Στην FCL.740 στοιχείο β) σημείο 1, τα σημεία ii) και iii) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) σε DTO ή σε ATO, εάν η λήξασα ειδικότητα αφορούσε ειδικότητα σε τάξη αεροπλάνου SEP μη υψηλών επιδόσεων, ειδικότητα σε τάξη TMG ή ειδικότητα σε μονοκινητήριο τύπο για ελικόπτερα όπως αναφέρεται στην DTO.GEN.110 στοιχείο α) σημείο 2 στοιχείο γ) του παραρτήματος VIII·

iii) σε DTO, σε ATO ή με εκπαιδευτή, εάν η ειδικότητα έληξε εντός των προηγούμενων 3 ετών και αφορούσε τάξη αεροπλάνου SEP μη υψηλών επιδόσεων ή τάξη TMG·».

27) Η FCL.720.A τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο α), οι δύο παράγραφοι μεταξύ της επικεφαλίδας «α) Αεροπλάνα ενός χειριστή» και της επικεφαλίδας «1) Πολυκινητήρια αεροπλάνα πολλών χειριστών» απαλείφονται·

β) στο στοιχείο β) σημείο 5, το σημείο i) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«i) έχουν ολοκληρώσει, εντός των προηγούμενων 3 ετών, την εκπαίδευση και τους ελέγχους σύμφωνα με τις ORO.FC.220 και ORO.FC.230 του παραρτήματος III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012·»·

γ) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Με την επιφύλαξη της FCL.720.A στοιχείο β), οι αιτούντες που συμμορφώνονται με την ενότητα Β σημείο 6 σημείο i) του προσαρτήματος 9 λαμβάνουν ειδικότητα σε τύπο με περιορισμένα δικαιώματα για αεροπλάνο πολλών χειριστών, η οποία επιτρέπει στους κατόχους της εν λόγω ειδικότητας να ενεργούν ως αντικαταστάτες συγκυβερνήτες σε επίπεδο πτήσης άνω του 200, υπό την προϋπόθεση ότι δύο άλλα μέλη του πληρώματος διαθέτουν ειδικότητα σε τύπο σύμφωνα με την FCL.720.A στοιχείο β).

Για την άρση του περιορισμού, οι αιτούντες συμμορφώνονται με όλα τα ακόλουθα:

1. υποβάλλονται σε αξιολόγηση σε ATO, ο οποίος προσδιορίζει τις εκπαιδευτικές τους ανάγκες για την άρση του περιορισμού·

2. με βάση την αξιολόγηση που καθορίζεται στο σημείο 1, ολοκληρώνουν, στον εν λόγω ATO, εκπαίδευση η οποία τους επιτρέπει να επιτύχουν το επίπεδο επάρκειας για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους·

3. μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης που καθορίζεται στο σημείο 2, ολοκληρώνουν δοκιμασία δεξιοτήτων σύμφωνα με το προσάρτημα 9·

4. μετά την ολοκλήρωση της δοκιμασίας δεξιοτήτων που καθορίζεται στο σημείο 3, πληρούν μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) συμμορφώνονται με την ORO.FC.220 στοιχείο ε) του παραρτήματος III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις απαιτήσεις πείρας που καθορίζονται στην FCL.730.A του παρόντος παραρτήματος·

ii) ολοκληρώνουν πτητική εκπαίδευση στο αεροσκάφος, η οποία περιλαμβάνει ελιγμούς κατά την απογείωση, την προσγείωση και την επανακύκλωση.».

28) Στην FCL.725.A, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) για σύνθετα αεροπλάνα μη υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή, σύνθετα αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή και αεροπλάνα πολλών χειριστών, οι εκπαιδευτικές σειρές περιλαμβάνουν εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων UPRT και πτητική εκπαίδευση σχετική με τις ιδιαιτερότητες της συναφούς τάξης ή του συναφούς τύπου. Για την πτητική εκπαίδευση, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης (FSTD) σύμφωνα με την ενότητα Α σημείο 18 του προσαρτήματος 9.».

29) Στην FCL.730.A στοιχείο α), τα σημεία 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. σε περίπτωση χρήσης πλήρους προσομοιωτή πτήσης (FFS) πιστοποιημένου σε επίπεδο CG, C ή ενδιάμεσο C κατά τη διάρκεια της εκπαιδευτικής σειράς·

i) στην περίπτωση αντικαταστατών συγκυβερνητών πτήσης, χρόνο πτήσης 1 500 ωρών·

ii) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, χρόνο πτήσης 1 500 ωρών ή 250 σκέλη διαδρομής·

2. σε περίπτωση χρήσης FFS πιστοποιημένου σε επίπεδο DG ή D κατά τη διάρκεια της εκπαιδευτικής σειράς·

i) στην περίπτωση αντικαταστατών συγκυβερνητών πτήσης, χρόνο πτήσης 750 ωρών·

ii) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, χρόνο πτήσης 500 ωρών ή 100 σκέλη διαδρομής.».

30) Η FCL.740.Α στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1) τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ειδικότητες σε τάξη αεροπλάνου SEP και ειδικότητες σε τάξη TMG. Για την επανεπικύρωση ειδικοτήτων σε τάξη αεροπλάνου SEP ή ειδικοτήτων σε τάξη TMG, οι αιτούντες:»·

ii) το σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

Α) 6 ωρών ως κυβερνήτες·

Β) 12 απογειώσεων και 12 προσγειώσεων·

Γ) επανεκπαίδευσης συνολικού χρόνου πτήσης τουλάχιστον 1 ώρας με εκπαιδευτή πτήσης (FI) ή εκπαιδευτή ειδικότητας σε τάξη (CRI) και κατά τρόπο που κρίνεται ικανοποιητικός από αυτόν, ο οποίος επιλέγει τις πτητικές ασκήσεις που επιτρέπουν στον αιτούντα να ανανεώσει την επάρκειά του στην ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και στην εφαρμογή κανονικών, μη κανονικών διαδικασιών και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης. Οι αιτούντες εξαιρούνται από την εν λόγω επανεκπαίδευση αν έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς ένα από τα ακόλουθα, σε οποιαδήποτε τάξη ή οποιοδήποτε τύπο αεροπλάνου:

1. περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων ειδικότητας σε τάξη ή τύπο·

2. δοκιμασία δεξιοτήτων·

3. πρακτική αξιολόγηση EBT·

4. αξιολόγηση επιδεξιότητας.»·

β) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Όταν οι αιτούντες είναι κάτοχοι τόσο ειδικότητας σε τάξη αεροπλάνου SEP ξηράς όσο και ειδικότητας σε τάξη TMG, μπορούν να πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 1 σε οποιαδήποτε από τις δύο τάξεις ή σε συνδυασμό αυτών και να επανεπικυρώσουν και τις δύο ειδικότητες.»·

γ) το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Όταν οι αιτούντες είναι κάτοχοι τόσο ειδικότητας σε τάξη αεροπλάνου SEP ξηράς όσο και ειδικότητας σε τάξη αεροπλάνου SEP θάλασσας, μπορούν να πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 1) σημείο ii) σε οποιαδήποτε από τις δύο τάξεις ή σε συνδυασμό αυτών και να πληρούν τις εν λόγω απαιτήσεις και για τις δύο ειδικότητες. Τουλάχιστον 1 ώρα από τον απαιτούμενο χρόνο ως κυβερνήτης και 6 από τις απαιτούμενες 12 απογειώσεις και 12 προσγειώσεις συμπληρώνονται σε καθεμία τάξη.».

31) Στην FCL.745.Α στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. 3 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό με ειδικευμένο εκπαιδευτή πτήσης για αεροπλάνα FI(A) σύμφωνα με την FCL.915 στοιχείο ε) και περιλαμβάνει προηγμένη UPRT σε αεροπλάνο πιστοποιημένο για εκπαίδευση. Ο χρόνος πτήσης που δεν περιλαμβάνει την προηγμένη UPRT, αλλά χρησιμεύει για μετάβαση ή επιστροφή από την περιοχή εκπαίδευσης UPRT δεν συνυπολογίζεται στις εν λόγω 3 ώρες.».

32) Η FCL.740.Η αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.740.Η Επανεπικύρωση ειδικοτήτων σε τύπο — ελικόπτερα

α) Επανεπικύρωση Για την επανεπικύρωση ειδικοτήτων σε τύπο για ελικόπτερα, οι αιτούντες συμμορφώνονται με ένα από τα ακόλουθα, κατά περίπτωση:

1. προβαίνουν στις ακόλουθες ενέργειες:

i) εντός της περιόδου ισχύος της ειδικότητας σε τύπο, συμπληρώνουν χρόνο πτήσης τουλάχιστον 2 ωρών ως χειριστές στον σχετικό τύπο ελικοπτέρου·

ii) εντός των 3 αμέσως προηγούμενων μηνών από την ημερομηνία λήξης της ειδικότητας σε τύπο, ολοκληρώνουν επιτυχώς έλεγχο επάρκειας:

A) ο οποίος διεξάγεται σύμφωνα με το προσάρτημα 9 στον σχετικό τύπο ελικοπτέρου ή σε FSTD που αντιπροσωπεύει τον συγκεκριμένο τύπο·

B) η διάρκεια του οποίου μπορεί να συνυπολογιστεί στον χρόνο πτήσης που καθορίζεται στο σημείο i)·

2. για ειδικότητες σε τύπο για μονοκινητήρια ελικόπτερα μέγιστης μάζας απογείωσης 3 175 kg, πληρούν μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) συμμορφώνονται με το στοιχείο α) σημείο 1·

ii) συμπληρώνουν, στον σχετικό τύπο ελικοπτέρου, αμφότερα τα ακόλουθα:

A) εντός της περιόδου ισχύος της ειδικότητας σε τύπο, τουλάχιστον 6 ώρες ως κυβερνήτες·

B) εντός των 3 αμέσως προηγούμενων μηνών από την ημερομηνία λήξης της ειδικότητας, επανεκπαίδευση συνολικού χρόνου πτήσης τουλάχιστον 1 ώρας με εκπαιδευτή και κατά τρόπο που κρίνεται ικανοποιητικός από αυτόν, ο οποίος επιλέγει τις πτητικές ασκήσεις που επιτρέπουν στον αιτούντα να ανανεώσει την επάρκειά του στην ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και στην εφαρμογή κανονικών διαδικασιών, μη κανονικών διαδικασιών και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης. Οι αιτούντες μπορούν να επιλέξουν να ολοκληρώσουν την επανεκπαίδευση στο αεροσκάφος ή σε FSTD που αντιπροσωπεύει τον σχετικό τύπο, ή σε συνδυασμό των δύο.

β) Όταν οι αιτούντες είναι κάτοχοι περισσότερων της μίας ειδικοτήτων σε τύπο για ελικόπτερα SEP, μπορούν να λάβουν επανεπικύρωση όλων των σχετικών ειδικοτήτων σε τύπο ολοκληρώνοντας με επιτυχία τον έλεγχο επάρκειας σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 1 σημείο ii) ή ολοκληρώνοντας την επανεκπαίδευση σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2 σημείο ii) στοιχείο B) μόνο σε μία από τις σχετικές ειδικότητες σε τύπο που κατέχουν, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν συμπληρώσει έναν από τους ακόλουθους χρόνους πτήσης ως κυβερνήτες σε καθέναν από τους άλλους σχετικούς τύπους κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος:

1. εάν έχουν ολοκληρώσει έλεγχο επάρκειας σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 1 σημείο ii), τουλάχιστον 2 ώρες·

2. εάν έχουν ολοκληρώσει επανεκπαίδευση σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2 σημείο ii) στοιχείο B), τουλάχιστον 6 ώρες.

Ο έλεγχος επάρκειας ή η επανεκπαίδευση, κατά περίπτωση, πραγματοποιείται κάθε φορά σε διαφορετικό τύπο. Η νέα περίοδος ισχύος όλων των ειδικοτήτων σε τύπο που επανεπικυρώνονται σύμφωνα με την παρούσα αρχίζει μαζί με την περίοδο ισχύος της ειδικότητας σε τύπο για την οποία πραγματοποιείται ο έλεγχος επάρκειας ή η επανεκπαίδευση.

γ) Όταν οι αιτούντες είναι κάτοχοι περισσότερων της μίας ειδικοτήτων σε τύπο για ελικόπτερα SET με πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης έως και 3 175 kg, μπορούν να λάβουν επανεπικύρωση όλων των σχετικών ειδικοτήτων σε τύπο ολοκληρώνοντας τον έλεγχο επάρκειας σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 1 σημείο ii) ή ολοκληρώνοντας την επανεκπαίδευση σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2 σημείο ii) στοιχείο B) σε μία μόνο από τις ειδικότητες σε τύπο τις οποίες κατέχουν, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν συμπληρώσει όλα τα ακόλουθα:

1. 300 ώρες ως κυβερνήτες ελικοπτέρου·

2. 15 ώρες σε κάθε τύπο για τον οποίον είναι κάτοχοι ειδικότητας·

3. οποιονδήποτε από τους ακόλουθους χρόνους πτήσης ως κυβερνήτες σε καθέναν από τους άλλους σχετικούς τύπους κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος:

i) εάν έχουν ολοκληρώσει έλεγχο επάρκειας σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 1 σημείο ii), τουλάχιστον 2 ώρες·

ii) εάν έχουν ολοκληρώσει επανεκπαίδευση σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο 2 σημείο ii) στοιχείο B), τουλάχιστον 6 ώρες.

Ο έλεγχος επάρκειας πραγματοποιείται κάθε φορά σε διαφορετικό τύπο. Η νέα περίοδος ισχύος όλων των ειδικοτήτων σε τύπο που επανεπικυρώνονται σύμφωνα με την παρούσα αρχίζει μαζί με την περίοδο ισχύος της ειδικότητας σε τύπο για την οποία διενεργείται ο έλεγχος επάρκειας ή η επανεκπαίδευση.

δ) Οι αιτούντες που ολοκληρώνουν επιτυχώς δοκιμασία δεξιοτήτων για την έκδοση πρόσθετης ειδικότητας σε τύπο ή ελέγχου επάρκειας για την ανανέωση ειδικότητας σε τύπο επιτυγχάνουν επανεπικύρωση για τις σχετικές ειδικότητες σε τύπο που κατέχονται ήδη στις κοινές ομάδες, όπως ορίζεται στα στοιχεία β) και γ).

Η νέα περίοδος ισχύος όλων των ειδικοτήτων σε τύπο που επανεπικυρώνονται σύμφωνα με την παρούσα αρχίζει μαζί με την περίοδο ισχύος της ειδικότητας σε τύπο για την οποία διενεργείται η δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο έλεγχος επάρκειας.

ε) Η επανεπικύρωση ειδικότητας IR(H), εάν έχει αποκτηθεί, μπορεί να συνδυαστεί με έλεγχο επάρκειας για ειδικότητα σε τύπο.

στ) Οι αιτούντες που δεν ολοκληρώνουν επιτυχώς όλες τις ενότητες ελέγχου επάρκειας πριν από την ημερομηνία λήξης ειδικότητας σε τύπο δεν ασκούν τα δικαιώματα αυτής της ειδικότητας παρά μόνο εφόσον ολοκληρώσουν επιτυχώς τον έλεγχο επάρκειας. Στην περίπτωση των στοιχείων β) και γ), οι αιτούντες δεν ασκούν τα δικαιώματά τους σε κανέναν από τους τύπους.».

33) Στην FCL.810 στοιχείο α), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Όταν οι αιτούντες είναι κάτοχοι ειδικότητας σε τάξη τόσο για αεροπλάνα SEP ξηράς όσο και για TMG μπορούν να πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 1 σε οποιαδήποτε από τις δύο τάξεις ή σε αμφότερες τις τάξεις.».

34) Η FCL.815 τροποποιείται ως εξής:

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

«δ) Για την άσκηση των δικαιωμάτων της ειδικότητας βουνού, ο κάτοχος της ειδικότητας έχει εκπληρώσει, κατά τα τελευταία 2 έτη, μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. έχει πραγματοποιήσει τουλάχιστον έξι προσγειώσεις σε επιφάνειες για τις οποίες προβλέπεται απαίτηση ειδικότητας βουνού·

2. έχει ολοκληρώσει επιτυχώς έλεγχο επάρκειας που πληροί τις απαιτήσεις του στοιχείου γ). Η ολοκλήρωση του ελέγχου επάρκειας καταχωρίζεται στο μητρώο του χειριστή και υπογράφεται από τον αρμόδιο εξεταστή.»·

β) τα στοιχεία ε) και στ) απαλείφονται.

35) Η FCL.820 στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η υποχρέωση κατοχής ειδικότητας σε πτητική δοκιμή του στοιχείου α) ισχύει μόνο για πτητικές δοκιμές που πραγματοποιούνται σε:»·

β) στο σημείο 2, το σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) τα πρότυπα των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-23 ή ισοδύναμων κωδίκων αξιοπλοΐας, εκτός των αεροπλάνων με μέγιστη μάζα απογείωσης έως 2 000 kg.».

36) Στην FCL.835 στοιχείο α), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα δικαιώματα του κατόχου βασικής ειδικότητας σε όργανα (BIR) είναι να εκτελεί πτήσεις υπό συνθήκες IFR σε αεροπλάνα ενός χειριστή για τα οποία κατέχει ειδικότητες σε τάξη, με εξαίρεση τα ακόλουθα:

i) αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων·

ii) παραλλαγές αεροπλάνου, εάν από τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας προκύπτει ότι απαιτείται ειδικότητα IR.».

37) Η FCL.915 στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Πρόσθετες απαιτήσεις για εκπαιδευτές οι οποίοι παρέχουν πτητική εκπαίδευση σε αεροσκάφη.»·

β) στο σημείο 3, το σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς αξιολόγηση επάρκειας για τη σχετική κατηγορία εκπαιδευτή στη συγκεκριμένη τάξη ή στον συγκεκριμένο τύπο αεροσκαφών·»·

γ) το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. δικαιούνται να ενεργούν ως κυβερνήτες (PIC) του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτητικής εκπαίδευσης· και»·

δ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 5:

«5. κατά την παροχή πτητικής εκπαίδευσης σε παραλλαγή της τάξης αεροπλάνου SEP με συγκεκριμένο τύπο κινητήρα που αναφέρεται στο άρθρο 2 σημείο 8α του παρόντος κανονισμού, πληρούν μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) έχουν συμπληρώσει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 5 ωρών ως χειριστές στη συγκεκριμένη παραλλαγή·

ii) έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς αξιολόγηση επάρκειας για τη σχετική κατηγορία εκπαιδευτή στη συγκεκριμένη παραλλαγή.».

38) Στην FCL.930, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Οι αιτούντες πιστοποιητικό εκπαιδευτή έχουν ολοκληρώσει εκπαιδευτική σειρά θεωρητικών γνώσεων και πτητική εκπαίδευση σε ΑΤΟ.».

39) Η FCL.945 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**FCL.945 Υποχρεώσεις για τους εκπαιδευτές**

Κατά την ολοκλήρωση της εκπαιδευτικής πτήσης για την επανεπικύρωση ειδικότητας σε τάξη για αεροπλάνο SEP ή TMG σύμφωνα με την FCL.740.Α στοιχείο β) σημείο 1 σημείο ii) στοιχείο Γ) ή για την επανεπικύρωση ειδικότητας σε τύπο μονοκινητήριου ελικοπτέρου σύμφωνα με την FCL.740.Η στοιχείο α) σημείο 2 σημείο ii) στοιχείο Β), και μόνο σε περίπτωση που πληρούνται όλα τα άλλα κριτήρια επανεπικύρωσης που απαιτούνται από την FCL.740.Α στοιχείο β) σημείο 1 σημείο ii) ή την FCL.740.Η στοιχείο α) σημείο 2 σημείο ii), ο εξεταστής καταχωρίζει στο πτυχίο του αιτούντος τη νέα ημερομηνία λήξης της ειδικότητας, αν διαθέτει εξουσιοδότηση γι' αυτόν τον σκοπό από την αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το πτυχίο του αιτούντος.».

40) Η FCL.915.FI στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2 τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«είναι κάτοχοι τουλάχιστον πτυχίου PPL(A) ή είναι κάτοχοι πτυχίου MPL με πρόσθετα δικαιώματα PPL σύμφωνα με την FCL.405.Α στοιχείο β) σημείο 1, και πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:»·

ii) το σημείο i) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«i) εκτός της περίπτωσης εκπαιδευτή πτήσεων για αεροπλάνα που παρέχει εκπαίδευση μόνο για το πτυχίο LAPL(A), έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για το πτυχίο CPL, στις οποίες μπορούν να υποβληθούν χωρίς να έχουν ολοκληρώσει την εκπαιδευτική σειρά θεωρητικών γνώσεων και οι οποίες, στην περίπτωση αυτή, δεν είναι έγκυρες για οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

Α) την έκδοση πτυχίου CPL·

Β) τη λήψη αναγνώρισης για τις θεωρητικές γνώσεις του πτυχίου CPL σύμφωνα με την FCL.035 και το προσάρτημα 1·»·

β) το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 30 ώρες στην τάξη ή στον τύπο αεροπλάνου που χρησιμοποιείται για την εκπαιδευτική σειρά FI(A), από τις οποίες τουλάχιστον 5 ώρες έχουν συμπληρωθεί κατά τη διάρκεια των 6 μηνών που προηγούνται της προεισαγωγικής πτητικής αξιολόγησης που προβλέπεται στην FCL.930.FI στοιχείο α)·».

41) Στην FCL.930.FI, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Οι αιτούντες πιστοποιητικό FI έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς, σε ΑΤΟ, ειδική προεισαγωγική πτητική αξιολόγηση με εκπαιδευτή πτήσεων που διαθέτει τα προσόντα που προβλέπονται στην FCL.905.FI στοιχείο ι) εντός των 6 μηνών που προηγούνται της έναρξης της εκπαιδευτικής σειράς για να αξιολογηθεί η ικανότητά τους να παρακολουθήσουν την εκπαιδευτική σειρά. Αυτή η προεισαγωγική πτητική αξιολόγηση βασίζεται στον έλεγχο επάρκειας για τις ειδικότητες σε τάξη και σε τύπο, όπως καθορίζεται στο προσάρτημα 9.».

42) Η FCL.940.FI τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο α) σημείο 1, το σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) έχουν ολοκληρώσει επανεκπαίδευση εκπαιδευτή σε ΑΤΟ ή στην αρμόδια αρχή ως εκπαιδευτές πτήσεων·»·

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

«β) *Ανανέωση*

Εάν το πιστοποιητικό FI έχει λήξει, οι αιτούντες, εντός της 12μηνης περιόδου που προηγείται της ημερομηνίας υποβολής της αίτησης ανανέωσης, ολοκληρώνουν επανεκπαίδευση εκπαιδευτή σε ΑΤΟ ή σε αρμόδια αρχή ως εκπαιδευτές πτήσεων και ολοκληρώνουν αξιολόγηση επάρκειας σύμφωνα με την FCL.935.».

43) Στην FCL.905.TRI στοιχείο α) σημείο 2, το σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) έχει παραδώσει τη διδακτέα ύλη πτητικής εκπαίδευσης του αντίστοιχου μέρους της εκπαιδευτικής σειράς TRI σύμφωνα με την FCL.930.TRI στοιχείο αβ) σημείο 3 προς ικανοποίηση του προϊσταμένου εκπαίδευσης ATO·».

44) Η FCL.910.TRI τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο α), τα σημεία 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. πτήσεων γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS), εφόσον η εκπαιδευτική σειρά TRI περιλαμβάνει τη σχετική εκπαίδευση που προσδιορίζεται στην FCL.930.TRI στοιχείο αβ) σημείο 4·

2. εκπαίδευσης προσγείωσης, εφόσον η εκπαιδευτική σειρά TRI περιλαμβάνει τη σχετική εκπαίδευση που προσδιορίζεται στην FCL.930.TRI στοιχείο αβ) σημείο 4· ή»·

β) στο στοιχείο β), το εδάφιο που έπεται του σημείου 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα δικαιώματα των εκπαιδευτών ειδικότητας σε τύπο επεκτείνονται σε περαιτέρω παραλλαγές, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με την FCL.710 στις εν λόγω άλλες παραλλαγές και, κατά περίπτωση, με τα στοιχεία που αναφέρονται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 για τις εν λόγω παραλλαγές.»·

γ) στο στοιχείο γ) σημείο 1, το εδάφιο που έπεται του σημείου iii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα δικαιώματα των εκπαιδευτών ειδικότητας σε τύπο επεκτείνονται σε περαιτέρω παραλλαγές, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με την FCL.710 στις εν λόγω άλλες παραλλαγές και, κατά περίπτωση, με τα στοιχεία που αναφέρονται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 για τις εν λόγω παραλλαγές.».

45) Η FCL.930.TRI τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) Η εκπαιδευτική σειρά εκπαιδευτών ειδικότητας σε τύπο (TRI) πραγματοποιείται:

1. στην περίπτωση αεροπλάνων πολλών χειριστών (MPA), σε FFS ή σε συνδυασμό μίας ή περισσοτέρων FSTD και FFS·

2. στην περίπτωση ειδικοτήτων σε τύπο για SPA και ελικόπτερα, σε οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

i) διαθέσιμο και προσβάσιμο FFS, ή σε συνδυασμό του εν λόγω FFS και μίας ή περισσοτέρων FSTD·

ii) σε συνδυασμό μίας ή περισσοτέρων FSTD και αεροσκάφους, εάν ο FFS δεν είναι διαθέσιμος ή προσβάσιμος·

iii) στο αεροσκάφος, εάν δεν υπάρχει διαθέσιμη ή προσβάσιμη FSTD.»·

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία αα) και αβ):

«αα) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), η εκπαιδευτική σειρά TRI:

1. για μη σύνθετα ελικόπτερα μπορεί να πραγματοποιείται σε συνδυασμό μίας ή περισσοτέρων FSTD και του αεροσκάφους, ακόμα και αν υπάρχει διαθέσιμος και προσβάσιμος FFS·

2. για τα αεροσκάφη που αναφέρονται στην ενότητα Α σημείο 1ε του προσαρτήματος 9 μπορεί να πραγματοποιείται σύμφωνα με την FCL.930.TRI στοιχείο α) σημείο 2 σημεία i), ii) ή iii), ανεξάρτητα από τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα FFS ή FSTD.

αβ) Η εκπαιδευτική σειρά TRI περιλαμβάνει:

1. 25 ώρες διδασκαλίας και μάθησης·

2. 10 ώρες τεχνικής εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων της αναθεώρησης των τεχνικών γνώσεων, της κατάρτισης των σχεδίων μαθημάτων και της ανάπτυξης εκπαιδευτικών δεξιοτήτων στην αίθουσα διδασκαλίας ή στον προσομοιωτή·

3. πτητική εκπαίδευση 5 ωρών στο κατάλληλο αεροσκάφος ή σε FSTD που αντιπροσωπεύει το συγκεκριμένο αεροσκάφος για αεροσκάφη ενός χειριστή και 10 ώρες για αεροσκάφη πολλών χειριστών ή σε FSTD που αντιπροσωπεύει αυτά τα αεροσκάφη·

4. εάν ζητούνται δικαιώματα για την πραγματοποίηση LIFUS ή εκπαίδευσης απογείωσης και προσγείωσης, την ακόλουθη εκπαίδευση, κατά περίπτωση:

i) σε FSTD και σε σχέση με τα σχετικά δικαιώματα, πρόσθετη ειδική εκπαίδευση η οποία, στην περίπτωση δικαιωμάτων για την πραγματοποίηση εκπαίδευσης απογείωσης και προσγείωσης, περιλαμβάνει εκπαίδευση για διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που σχετίζονται με το αεροσκάφος·

ii) ενοποίηση της ειδικής εκπαίδευσης σύμφωνα με το σημείο 4 σημείο i), όπου ο αιτών παρέχει, στο αεροσκάφος, LIFUS ή εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης, κατά περίπτωση, υπό την επίβλεψη TRI που έχει οριστεί για τον σκοπό αυτόν από τον ATO.».

46) Στην FCL.905.CRI στοιχείο α), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. για ειδικότητα ρυμούλκησης ή ακροβατική ειδικότητα για την κατηγορία αεροπλάνων, εφόσον ο εκπαιδευτής ειδικότητας σε τάξη (CRI) είναι κάτοχος της σχετικής ειδικότητας και έχει αποδείξει σε εκπαιδευτή πτήσεων που διαθέτει τα προσόντα τα οποία προβλέπονται στην FCL.905.FI στοιχείο ι) την ικανότητα παροχής εκπαίδευσης για τη συγκεκριμένη ειδικότητα·».

47) Στην FCL.905.IRI στοιχείο β), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Στην περίπτωση εκπαιδευτή ειδικότητας σε όργανα (IRI) που διαθέτει ήδη τα προσόντα για να παρέχει εκπαίδευση σε ολοκληρωμένες εκπαιδευτικές σειρές για το πτυχίο ATP(A) ή το πτυχίο CPL(A)/την ειδικότητα IR, η απαίτηση της FCL.905.IRI στοιχείο β) σημείο 2 μπορεί να αντικατασταθεί από την ολοκλήρωση της εκπαιδευτικής σειράς που προβλέπεται στην FCL.905.FI στοιχείο ια) σημείο 3.».

48) Στην FCL.930.IRI, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Η πτητική εκπαίδευση παρέχεται από εκπαιδευτή πτήσεων που διαθέτει τα προσόντα που προβλέπονται στην FCL.905.FI στοιχείο ι).».

49) Στην FCL.910.SFI δεύτερο εδάφιο, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, για την επέκταση των δικαιωμάτων των εκπαιδευτών συνθετικής πτήσης (SFI) σε άλλες FSTD που αντιπροσωπεύουν περαιτέρω τύπους της ίδιας κατηγορίας αεροσκαφών, οι SFI διαθέτουν:».

50) Στην FCL.930.SFI, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Οι αιτούντες πιστοποιητικό SFI οι οποίοι:

1. είναι κάτοχοι πιστοποιητικού TRI για τον σχετικό τύπο, αναγνωρίζεται πλήρως ότι πληρούν τις απαιτήσεις του στοιχείου α)·

2. είναι ή ήταν κάτοχοι πιστοποιητικού εκπαιδευτή, αναγνωρίζεται πλήρως ότι ικανοποιούν την απαίτηση του στοιχείου α) σημείο 3.».

51) Το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 1.3 και 1.4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3. Για την έκδοση πτυχίου PPL, στον κάτοχο πτυχίου LAPL στην ίδια κατηγορία αεροσκαφών αναγνωρίζεται πλήρως ότι πληροί τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και εξέτασης θεωρητικών γνώσεων. Η εν λόγω αναγνώριση ισχύει επίσης για τους αιτούντες πτυχίο PPL που έχουν ήδη ολοκληρώσει επιτυχώς την εξέταση θεωρητικών γνώσεων για την έκδοση του πτυχίου LAPL στην ίδια κατηγορία αεροσκαφών, εφόσον η εξέταση εμπίπτει στην περίοδο ισχύος που καθορίζεται στην FCL.025 στοιχείο γ).

1.4. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1.2, για την έκδοση πτυχίου LAPL(A), ο κάτοχος πτυχίου SPL το οποίο εκδόθηκε σύμφωνα με το παράρτημα III (Μέρος-SFCL) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/1976 της Επιτροπής με δικαιώματα για εκτέλεση πτήσεων με μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης (TMG) αποδεικνύει επαρκές επίπεδο θεωρητικών γνώσεων για την τάξη αεροπλάνων SEP ξηράς, σύμφωνα με την FCL.135.A στοιχείο α) σημείο 2.»·

β) το σημείο 2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2. Οι αιτούντες ολοκληρώνουν επιτυχώς εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων όπως καθορίζεται στο παρόν παράρτημα (Μέρος-FCL) για τα εξής αντικείμενα στην κατάλληλη κατηγορία αεροσκαφών:

021 — γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών: άτρακτος και συστήματα, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, σύστημα παραγωγής ισχύος και εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης·

022 — γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών: όργανα·

032/034 — αεροπλάνα ή ελικόπτερα επιδόσεων, ανάλογα με την περίπτωση·

070 — διαδικασίες πτητικής λειτουργίας·

081/082 — αρχές πτήσης για αεροπλάνα ή ελικόπτερα, ανάλογα με την περίπτωση.»·

γ) το σημείο 2.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4. Στους αιτούντες πτυχίο CPL οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις σχετικές εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για ειδικότητα IR στην ίδια κατηγορία αεροσκαφών αναγνωρίζεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων στο αντικείμενο των επικοινωνιών.»·

δ) το σημείο 3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.2. Οι αιτούντες ολοκληρώνουν επιτυχώς εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων όπως ορίζεται στο παρόν παράρτημα (Μέρος-FCL) για τα εξής αντικείμενα στην κατάλληλη κατηγορία αεροσκαφών:

021 — γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών: άτρακτος και συστήματα, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, σύστημα παραγωγής ισχύος και εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης·

022 — γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών: όργανα·

032/034 — αεροπλάνα ή ελικόπτερα επιδόσεων, ανάλογα με την περίπτωση·

070 — διαδικασίες πτητικής λειτουργίας·

081/082 — αρχές πτήσης για αεροπλάνα ή ελικόπτερα, ανάλογα με την περίπτωση.».

52) Στο προσάρτημα 4 ενότητα Β, το σημείο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα αντικείμενα της ενότητας 2 στοιχείο γ) και στοιχείο ε) σημείο iv), η ενότητα 3 στοιχείο ζ) και οι ενότητες 5 και 6 ολόκληρες μπορούν να ολοκληρωθούν σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας ΙΙ ή σε πλήρη προσομοιωτή πτήσης. Ο εξεταστής μπορεί να αποφασίσει να μην εκτελέσει τα αντικείμενα της ενότητας 6 στοιχείο δ).»·

β) ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) η ενότητα 3 τροποποιείται ως εξής:

— η σειρά ζ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ζ	Τήρηση ίχνους, καθορισμός θέσης (NDB, VOR ή ίχνος μεταξύ σημείων διαδρομής), αναγνώριση των σταθμών (πτήση με όργανα).»

— προστίθεται η ακόλουθη σειρά η:

«η	Υλοποίηση σχεδίου εκτροπής προς εναλλακτικό αεροδρόμιο (πτήση εξ όψεως)»

ii) στην ενότητα 6, η σειρά δ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ	Σβήσιμο και επανεκκίνηση του κινητήρα (εάν επιλεγεί από τον εξεταστή).»

53) Το προσάρτημα 8 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα 8

Διασταυρούμενη αναγνώριση του μέρους IR ελέγχου επάρκειας για ειδικότητα σε τάξη ή τύπο ή πρακτικής αξιολόγησης EBT»

β) στον πίνακα της ενότητας Α, η πρώτη και η δεύτερη σειρά αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όταν πραγματοποιείται δοκιμασία δεξιοτήτων, έλεγχος επάρκειας ή πρακτική αξιολόγηση EBT, συμπεριλαμβανομένης ειδικότητας IR και οι κάτοχοι διαθέτουν έγκυρη:	Η αναγνώριση ισχύει για το μέρος IR του ελέγχου επάρκειας για:
Ειδικότητα σε τύπο MPA· Ειδικότητα σε τύπο σύνθετων αεροπλάνων υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή	Ειδικότητα σε τάξη SE (*), και Ειδικότητα σε τύπο SE (*), και Ειδικότητα σε τάξη ή τύπο SP ME, εξαιρουμένων των ειδικοτήτων σε σύνθετους τύπους υψηλών επιδόσεων, μόνο αναγνώριση για την ενότητα 3Β του ελέγχου επάρκειας στο σημείο Β.5 του προσαρτήματος 9 (*)»

54) Το προσάρτημα 9 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα 9

Εκπαίδευση, δοκιμασία δεξιοτήτων και έλεγχος επάρκειας για το πτυχίο MPL, το πτυχίο ATPL και ειδικότητες σε τύπο και τάξη, και έλεγχοι επάρκειας για ειδικότητες BIR και IR»

β) η ενότητα Α τροποποιείται ως εξής:

1) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι υποψήφιοι για δοκιμασία δεξιοτήτων έχουν λάβει εκπαίδευση στην τάξη ή στον τύπο αεροσκάφους που θα χρησιμοποιηθεί στη δοκιμασία.»·

2) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 1α έως 1στ:

«1α. Η εκπαίδευση με πλήρη προσομοιωτή πτήσης (FFS) σύμφωνα με τα σημεία 1β και 1γ της παρούσας ενότητας συμπληρώνεται με εκπαίδευση απογείωσης και προσγείωσης σε αεροσκάφος ενός χειριστή με πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή ή πολλών χειριστών, ή σε αεροσκάφος πολλών χειριστών, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το σημείο 17 της παρούσας ενότητας, εκτός εάν η εκπαίδευση συμπληρώνεται σύμφωνα με την FCL.730.Α ή συνιστά εκπαίδευση για αντικαταστάτες συγκυβερνήτες πτήσης σύμφωνα με την ενότητα Β σημείο 6 στοιχείο θ) του παρόντος προσαρτήματος.

1β. Η εκπαίδευση για ειδικότητες σε τύπο MPA και PL πραγματοποιείται με FFS ή με συνδυασμό εκπαιδευτικών συσκευών προσομοίωσης πτήσης (FSTD) και FFS. Η δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο έλεγχος επάρκειας για ειδικότητες σε τύπο MPA και PL και την έκδοση πτυχίου ATPL και πτυχίου MPL πραγματοποιείται σε FFS, αν είναι διαθέσιμος.

1γ. Η εκπαίδευση, η δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο έλεγχος επάρκειας για ειδικότητες σε τάξη ή τύπο για αεροπλάνα ενός χειριστή (SPA) και ελικόπτερα πραγματοποιείται σε ένα από τα ακόλουθα:

α) διαθέσιμο και προσβάσιμο FFS, ή σε συνδυασμό του εν λόγω FFS και μίας ή περισσοτέρων FSTD·

β) σε συνδυασμό μίας ή περισσοτέρων FSTD και αεροσκάφους, εάν ο FFS δεν είναι διαθέσιμος ή προσβάσιμος·

γ) σε αεροσκάφος, εάν δεν υπάρχει διαθέσιμη ή προσβάσιμη FSTD.

1δ. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1γ, η εκπαίδευση, η δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο έλεγχος επάρκειας για ειδικότητες σε τάξη ή τύπο για μη σύνθετα SPA και για μη σύνθετα ελικόπτερα μπορούν να πραγματοποιούνται με συνδυασμό μίας ή περισσότερων FSTD και αεροσκάφους, ακόμα και αν υπάρχει διαθέσιμος και προσβάσιμος FFS.

1ε. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1γ, η εκπαίδευση, η δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο έλεγχος επάρκειας για οποιοδήποτε από τα ακόλουθα μπορεί να πραγματοποιείται σύμφωνα με το σημείο 1γ στοιχεία α), β) ή γ), ανεξάρτητα από τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα FFS ή FSTD:

α) μη σύνθετα αεροπλάνα μη υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή·

β) μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης (TMG)·

γ) μη σύνθετα ελικόπτερα των οποίων η μέγιστη πιστοποιημένη διαμόρφωση καθημένων δεν υπερβαίνει τις πέντε θέσεις.

1στ. Εάν χρησιμοποιούνται εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης (FSTD) κατά την εκπαίδευση, τη δοκιμασία ή τον έλεγχο, η καταλληλότητα των χρησιμοποιούμενων FSTD επαληθεύεται με βάση τον ισχύοντα "Πίνακα δοκιμών λειτουργιών και υποκειμενικών δοκιμών" και τον ισχύοντα "Πίνακα δοκιμών πιστοποίησης FSTD" που περιλαμβάνεται στο κύριο έγγραφο αναφοράς που ισχύει για τη χρησιμοποιούμενη συσκευή. Λαμβάνονται υπόψη όλοι οι περιορισμοί και τα όρια που αναφέρονται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας.»·

3) ο τίτλος πριν από το σημείο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΤΗ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ ΣΕ ΤΥΠΟ ΓΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ, ΓΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΟΤΑΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ, ΓΙΑ ΤΟ ΠΤΥΧΙΟ MPL ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟ ΠΤΥΧΙΟ ATPL»·

4) το σημείο 17 τροποποιείται ως εξής:

i) το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όταν η εκπαιδευτική σειρά ειδικότητας σε τύπο περιλαμβάνει πτητική εκπαίδευση στο αεροσκάφος κάτω των 2 ωρών, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν, πριν ή μετά τη δοκιμασία δεξιοτήτων, την πτητική εκπαίδευση στο αεροσκάφος.»·

ii) στο δεύτερο εδάφιο, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η εν λόγω εγκεκριμένη πτητική εκπαίδευση περιλαμβάνει ελιγμούς απογείωσης και προσγείωσης και πραγματοποιείται από ειδικευμένο εκπαιδευτή υπό την ευθύνη:»·

γ) η ενότητα Β τροποποιείται ως εξής:

1) το σημείο 5 τροποποιείται ως εξής:

i) τα στοιχεία ζ), η), θ) και ι) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ζ) Για την άσκηση των δικαιωμάτων ειδικότητας σε τάξη ή τύπο σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σύμφωνα με την FCL.725 στοιχείο δ) ή δα), οι χειριστές που έχουν ήδη δικαίωμα να χειρίζονται τη σχετική τάξη ή τον σχετικό τύπο αεροπλάνου σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. ολοκληρώνουν μεταβατική εκπαιδευτική σειρά που περιλαμβάνει ελιγμούς και διαδικασίες μεταξύ των οποίων είναι και η συνεργασία πολλών πληρωμάτων, καθώς και τις ασκήσεις της ενότητας 7 που περιλαμβάνουν τη διαχείριση απειλής και σφαλμάτων (TEM), την ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) και τους ανθρώπινους παράγοντες σε οργανισμό που καθορίζεται στην FCL.725 στοιχείο δ) σημείο 1 σημείο i)·

2. ολοκληρώνουν επιτυχώς περιοδικό έλεγχο επαγγελματικής επάρκειας σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών.

η) Για την άσκηση των δικαιωμάτων ειδικότητας σε τύπο σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή σύμφωνα με την FCL.725 στοιχείο δ), οι χειριστές που έχουν ήδη δικαίωμα να χειρίζονται τον σχετικό τύπο αεροπλάνου σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών εκπαιδεύονται σε οργανισμό που καθορίζεται στην FCL.725 στοιχείο δ) σημείο 1 σημείο i) και ελέγχονται για τους ακόλουθους πρόσθετους ελιγμούς και διαδικασίες σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή:

i) για τα μονοκινητήρια αεροπλάνα, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 και, κατά περίπτωση, μία προσέγγιση από την ενότητα 3.Β·

ii) για τα πολυκινητήρια αεροπλάνα, 1.6, ενότητα 6 και, κατά περίπτωση, μία προσέγγιση από την ενότητα 3.Β.

θ) Οι χειριστές που δικαιούνται να ασκούν τα δικαιώματα ειδικότητας σε τάξη ή τύπο τόσο σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή όσο και σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σύμφωνα με τα στοιχεία ζ) και η) μπορούν να διατηρούν δικαιώματα και για τις δύο μορφές πτητικής λειτουργίας ολοκληρώνοντας οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

i) δύο ελέγχους επάρκειας, έναν σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή και έναν σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών·

ii) έλεγχο επάρκειας σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών επιπλέον των ασκήσεων που αναφέρονται στο στοιχείο η) σημείο i) ή ii), κατά περίπτωση, σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή.

Οι έλεγχοι επάρκειας για την επανεπικύρωση ή την ανανέωση ειδικοτήτων σε τάξη περιλαμβάνουν πάντοτε τις ασκήσεις που αναφέρονται στο στοιχείο η) σημείο i) ή ii), κατά περίπτωση, σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή.

ι) Για την άρση περιορισμού πτητικών λειτουργιών πολλών χειριστών από ειδικότητα σε τύπο αεροπλάνου ενός χειριστή σύμφωνα με την FCL.725 στοιχείο δ) σημείο 2, οι χειριστές συμμορφώνονται με το στοιχείο η).»·

ii) στο στοιχείο ιβ), το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για την απόκτηση ή τη διατήρηση δικαιωμάτων PBN, μία προσέγγιση είναι RNP APCH. Όταν η RNP APCH δεν είναι εφικτή, τότε πραγματοποιείται σε κατάλληλα εξοπλισμένη εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD).

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, στις περιπτώσεις που διενεργείται έλεγχος επάρκειας για την επανεπικύρωση δικαιωμάτων PBN σε αεροσκάφος ή σε FSTD που αντιπροσωπεύει το εν λόγω αεροσκάφος, τα οποία δεν είναι εξοπλισμένα για ελιγμούς RNP APCH, ο έλεγχος επάρκειας δεν μπορεί να περιλαμβάνει ασκήσεις RNP APCH. Στις περιπτώσεις αυτές, τα δικαιώματα PBN του χειριστή δεν περιλαμβάνουν RNP APCH. Ο περιορισμός αίρεται εάν ο χειριστής έχει ολοκληρώσει έλεγχο επάρκειας ο οποίος περιλαμβάνει άσκηση RNP APCH για τη σχετική τάξη ή τον σχετικό τύπο.»·

2) το σημείο 6 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο η) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«η) Για την άρση περιορισμού σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σύμφωνα με την FCL.725 στοιχείο δ) σημείο 2 από ειδικότητα σε τύπο σύνθετου αεροπλάνου υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή, οι χειριστές ολοκληρώνουν τους ελιγμούς / τις διαδικασίες στα 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5, και τουλάχιστον έναν ελιγμό / μία διαδικασία από την ενότητα 3.4 σε πτητική λειτουργία ενός χειριστή.»·

ii) το στοιχείο θ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«θ) Οι αιτούντες και οι κάτοχοι περιορισμένης ειδικότητας σε τύπο που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την FCL.720.A στοιχείο γ) ολοκληρώνουν εκπαίδευση, δοκιμασίες δεξιοτήτων και ελέγχους επάρκειας σύμφωνα με το παρόν προσάρτημα. Ωστόσο, εάν δεν υποβληθούν σε δοκιμασία δεξιοτήτων σύμφωνα με την FCL.720.A στοιχείο γ) σημείο 3, εκτελούν, κατά τη διάρκεια δοκιμασίας δεξιοτήτων ή ελέγχου επάρκειας, τουλάχιστον τους ελιγμούς προσγείωσης με τον ρόλο του χειριστή παρακολούθησης, αλλά δεν απαιτείται να εκτελούν τα ακόλουθα:

i) ελιγμούς απογείωσης·

ii) ελιγμούς προσγείωσης με τον ρόλο του χειριστή πτήσης.»·

iii) στο στοιχείο ι), το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για την απόκτηση ή τη διατήρηση δικαιωμάτων PBN, μία προσέγγιση είναι RNP APCH. Όταν η RNP APCH δεν είναι εφικτή, τότε πραγματοποιείται σε κατάλληλα εξοπλισμένη εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD).

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, στις περιπτώσεις που διενεργείται έλεγχος επάρκειας για την επανεπικύρωση δικαιωμάτων PBN σε αεροσκάφος ή σε FSTD που αντιπροσωπεύει το εν λόγω αεροσκάφος, τα οποία δεν είναι εξοπλισμένα για ελιγμούς RNP APCH, ο έλεγχος επάρκειας δεν μπορεί να περιλαμβάνει ασκήσεις RNP APCH. Στις περιπτώσεις αυτές, τα δικαιώματα PBN του χειριστή δεν περιλαμβάνουν RNP APCH. Ο περιορισμός αίρεται εάν ο χειριστής έχει ολοκληρώσει έλεγχο επάρκειας ο οποίος περιλαμβάνει άσκηση RNP APCH για τη σχετική τάξη ή τον σχετικό τύπο.»·

δ) η ενότητα Γ τροποποιείται ως εξής:

1) ο πίνακας που έπεται του σημείου 12 τροποποιείται ως εξής:

i) η σειρά για την άσκηση 2.6.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.6.1	Για μονοκινητήρια ελικόπτερα (SEH): — προσγείωση με αυτοπεριστροφή· — ανάκτηση ισχύος, υπό την προϋπόθεση ότι οι αιτούντες, κατά το προηγούμενο έτος, ολοκλήρωσαν εκπαίδευση που περιλάμβανε προσγείωση με αυτοπεριστροφή και ότι η εκπαίδευση αυτή έχει καταχωριστεί στο μητρώο των αιτούντων και φέρει την υπογραφή του εκπαιδευτή. Για πολυκινητήρια ελικόπτερα (MEH): ανάκτηση ισχύος.	P	——>		M»	

ii) οι σειρές για τις ασκήσεις 5.4.1 και 5.4.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.4.1	Μη αυτόματα, χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης. Σημείωση: Σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, οι διαδικασίες RNP APCH ενδέχεται να απαιτούν τη χρήση αυτόματου πιλότου ή συστήματος διεύθυνσης πτήσης. Η διαδικασία που πρέπει να εκτελείται με μη αυτόματο τρόπο επιλέγεται με βάση τους εν λόγω περιορισμούς [για παράδειγμα, επιλέγεται σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) για το 5.4.1 σε περίπτωση περιορισμού σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους].	P*	——>*		M* (εκτός εάν έχει ολοκληρωθεί η άσκηση 5.4.2)	
5.4.2	Μη αυτόματα, με σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P*	——>*****		M* (εκτός εάν έχει ολοκληρωθεί η άσκηση 5.4.1)»·	

2) το σημείο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«13. Για την άσκηση των δικαιωμάτων της ειδικότητας σε τύπο σύμφωνα με την FCL.725 στοιχείο δ), οι αιτούντες την έκδοση, επανεπικύρωση ή ανανέωση ειδικότητας σε τύπο ελικοπτέρων ενός χειριστή:

α) για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή, ολοκληρώνουν τη δοκιμασία δεξιοτήτων ή τον έλεγχο επάρκειας σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή·

β) για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, ολοκληρώνουν τη δοκιμασία δεξιοτήτων ή τον έλεγχο επάρκειας σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών·

γ) για πτητικές λειτουργίες τόσο ενός χειριστή όσο και πολλών χειριστών, ολοκληρώνουν τη δοκιμασία δεξιοτήτων ή τον έλεγχο επάρκειας σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών και, επιπλέον, τους ακόλουθους ελιγμούς και διαδικασίες σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή:

1. στην περίπτωση μονοκινητήριων ελικοπτέρων: 2.1 Απογείωση και 2.6 και 2.6.1 Κάθοδος με αυτοπεριστροφή και προσγείωση με αυτοπεριστροφή·

2. στην περίπτωση πολυκινητήριων ελικοπτέρων: 2.1 Απογείωση και 2.4 και 2.4.1 Βλάβη κινητήρα αμέσως πριν και αμέσως μετά το σημείο απόφασης απογείωσης·

3. για δικαιώματα IR, επιπλέον του σημείου 1 ή 2, κατά περίπτωση, μία προσέγγιση της ενότητας 5, εκτός εάν πληρούνται τα κριτήρια του προσαρτήματος 8·

δ) για την άρση του περιορισμού πτητικών λειτουργιών πολλών χειριστών από ειδικότητα σε τύπο ελικοπτέρου ενός χειριστή σύμφωνα με την FCL.725 στοιχείο δ) σημείο 2, ολοκληρώνουν έλεγχο επάρκειας που περιλαμβάνει τους ελιγμούς και τις διαδικασίες που αναφέρονται στο στοιχείο γ) σημείο 1 ή στο στοιχείο γ) σημείο 2, κατά περίπτωση.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Τροποποιήσεις του παραρτήματος IV (Μέρος-MED) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011

Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

1) Στη MED.A.010, προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός μετά τον ορισμό του «οπτοχρωματικά ασφαλής»:

«—“πτητική
λειτουργία ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων (HEMS)”: “πτήση HEMS”, όπως ορίζεται στο σημείο 61 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012·».

2) Στη MED.A.040 στοιχείο γ), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα ιατρικά πιστοποιητικά των κατηγοριών 1 και 2 επανεπικυρώνονται και ανανεώνονται από αεροϊατρικό κέντρο (AeMC) ή από αεροϊατρικό εξεταστή (AME). Ειδικότερα, τα ιατρικά πιστοποιητικά της κατηγορίας 1 για αιτούντες που έχουν συμπληρώσει το 60ό έτος της ηλικίας τους και συμμετέχουν σε πτητικές λειτουργίες HEMS ενός χειριστή επανεπικυρώνονται και ανανεώνονται κυρίως από αεροϊατρικό κέντρο (AeMC) ή, κατά τη διακριτική ευχέρεια της αρμόδιας αρχής, από έμπειρο αεροϊατρικό εξεταστή (AME) που έχει οριστεί από την αρμόδια αρχή.».

3) Στη MED.B.005, προστίθεται το ακόλουθο τρίτο εδάφιο:

«Κατά την εξέτασή τους, οι AME λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις εκφυλιστικές επιπτώσεις της γήρανσης στα συστήματα του οργανισμού.».

4) Η MED.B.010 τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο α), τα σημεία 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Για ιατρικό πιστοποιητικό της κατηγορίας 1, πραγματοποιείται εκτενής καρδιαγγειακή αξιολόγηση κατά την πρώτη εξέταση επανεπικύρωσης ή ανανέωσης μετά την ηλικία των 65 ετών και ακολούθως κάθε 4 έτη. Για αιτούντες που συμμετέχουν σε πτητικές λειτουργίες HEMS ενός χειριστή, πραγματοποιείται εκτεταμένη καρδιαγγειακή αξιολόγηση κατά την πρώτη εξέταση επανεπικύρωσης ή ανανέωσης μετά την ηλικία των 60 ετών και στη συνέχεια βάσει αξιολόγησης παράγοντα κινδύνου για καρδιαγγειακές παθήσεις.

4. Για ιατρικό πιστοποιητικό της κατηγορίας 1, απαιτείται εκτίμηση λιπιδίων ορού, καθώς και των κλασμάτων χοληστερόλης, κατά την αρχική εξέταση και κατά την πρώτη εξέταση μετά τη συμπλήρωση του 40ού έτους της ηλικίας.»·

β) στο στοιχείο β), προστίθεται το ακόλουθο σημείο 5:

«5. Η αξιολόγηση του παράγοντα κινδύνου για καρδιαγγειακές παθήσεις αποτελεί μέρος των εξετάσεων για τα ιατρικά πιστοποιητικά των κατηγοριών 1 και 2 κατά την πρώτη εξέταση μετά τη συμπλήρωση του 40ού έτους της ηλικίας και στη συνέχεια σε τακτά χρονικά διαστήματα.».

5) Η MED.B.015 τροποποιείται ως εξής:

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

«β) Οι αιτούντες ιατρικό πιστοποιητικό της κατηγορίας 1 υποβάλλονται σε λειτουργικές δοκιμασίες των πνευμόνων κατά την αρχική εξέταση και όταν ενδείκνυται κλινικά.»·

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο βα):

«βα) Για τους κατόχους ιατρικού πιστοποιητικού της κατηγορίας 1 που συμμετέχουν σε πτητικές λειτουργίες HEMS ενός χειριστή, οι λειτουργικές δοκιμασίες των πνευμόνων και ο έλεγχος για αποφρακτική υπνική άπνοια (OSA) πραγματοποιούνται κατά την πρώτη εξέταση επανεπικύρωσης ή ανανέωσης μετά την ηλικία των 60 ετών.»·

γ) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Οι αιτούντες ιατρικό πιστοποιητικό της κατηγορίας 2 υποβάλλονται σε μορφολογικές και λειτουργικές δοκιμασίες των πνευμόνων σε περίπτωση κλινικών ή επιδημιολογικών ενδείξεων.».

6) Στη MED.B.070 στοιχείο α) σημείο 1, προστίθεται το ακόλουθο σημείο iii):

«iii) όταν οι κάτοχοι του πιστοποιητικού συμμετέχουν σε πτητικές λειτουργίες HEMS ενός χειριστή, πραγματοποιείται πλήρης οφθαλμολογική εξέταση κατά την πρώτη εξέταση επανεπικύρωσης ή ανανέωσης μετά την ηλικία των 60 ετών και ακολούθως σε ετήσια βάση.».

7) Στην MED.B.075 στοιχείο β), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι αιτούντες υποβάλλονται στη δοκιμασία Ishihara για την αρχική έκδοση ιατρικού πιστοποιητικού. Για τους κατόχους ιατρικού πιστοποιητικού της κατηγορίας 1 που συμμετέχουν σε πτητικές λειτουργίες HEMS ενός χειριστή, πραγματοποιείται αξιολόγηση της χρωματικής όρασης κατά την πρώτη εξέταση επανεπικύρωσης ή ανανέωσης μετά την ηλικία των 60 ετών και ακολούθως σε ετήσια βάση. Οι αιτούντες που υποβάλλονται με επιτυχία στην εν λόγω δοκιμασία επιτρέπεται να αξιολογηθούν ως κατάλληλοι.».

8) Η MED.B.080 στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 1, το σημείο i) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«i) Για ιατρικό πιστοποιητικό της κατηγορίας 1 και ιατρικό πιστοποιητικό της κατηγορίας 2, όταν στο πτυχίο πρόκειται να προστεθεί ειδικότητα πτήσης με όργανα ή βασική ειδικότητα σε όργανα, η ακοή ελέγχεται με ακοομέτρηση καθαρών τόνων κατά την αρχική εξέταση, κατόπιν κάθε πέντε έτη μέχρι να συμπληρώσει ο κάτοχος άδειας το 40ό έτος της ηλικίας του, στη συνέχεια κάθε δύο έτη μέχρι να συμπληρώσει ο κάτοχος άδειας το 60ό έτος της ηλικίας του και ακολούθως σε ετήσια βάση.»·

β) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3:

«3. Για τους κατόχους ιατρικού πιστοποιητικού της κατηγορίας 1 που συμμετέχουν σε πτητικές λειτουργίες HEMS ενός χειριστή, πραγματοποιείται συνολική ωτορινολαρυγγολογική εξέταση κατά την πρώτη εξέταση επανεπικύρωσης ή ανανέωσης μετά την ηλικία των 60 ετών.».

9) Στη MED.D.020 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο αα):

«αα) Για την απόδειξη της τήρησης των MED.D.010 στοιχείο β) και MED.D.015 στοιχείο γ), η αρμόδια αρχή μπορεί να κάνει δεκτή εκπαιδευτική σειρά στην αεροπορική ιατρική που έχει ολοκληρωθεί από τον αιτούντα εκτός των εδαφών για τα οποία είναι υπεύθυνα τα κράτη μέλη δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) η αρμόδια αρχή έχει αξιολογήσει και επαληθεύσει τη διδακτέα ύλη της σειράς σύμφωνα με την ARA.MED.200 στοιχείο γ) σημείο 1 του παραρτήματος VI·

ii) ο αιτών έχει ολοκληρώσει ειδική ενότητα εκπαίδευσης σχετικά με τις αεροϊατρικές απαιτήσεις που περιγράφονται λεπτομερώς στο παρόν παράρτημα (Μέρος-MED), όπως παρέχεται από την αρμόδια αρχή.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Τροποποιήσεις του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011

Το παράρτημα VI τροποποιείται ως εξής:

1) Στην ARA.GEN.305, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Όσον αφορά πρόσωπα που είναι κάτοχοι πτυχίου, πιστοποιητικού, ειδικότητας ή βεβαίωσης που έχει εκδώσει η αρμόδια αρχή, το πρόγραμμα επιτήρησης περιλαμβάνει επαρκή αριθμό επιθεωρήσεων και αιφνιδιαστικών επιθεωρήσεων.».

2) Στην ARA.GEN.360, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

«ε) Όταν αρμόδια αρχή λαμβάνει αίτημα κατόχου ιατρικού πιστοποιητικού για αλλαγή αρμόδιας αρχής, όπως ορίζεται στις απαιτήσεις που αναφέρονται στο στοιχείο α), εφαρμόζεται η διαδικασία που καθορίζεται στα στοιχεία α) έως δ).».

3) Στην ARA.FCL.200, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Καταχώριση άδειας από εκπαιδευτές. Η αρμόδια αρχή, προτού χορηγήσει ειδική εξουσιοδότηση σε ορισμένους εκπαιδευτές για την επανεπικύρωση ειδικότητας σε τάξη για αεροπλάνο SEP, ειδικότητας σε τάξη για TMG ή ειδικότητας σε τύπο για μονοκινητήριο ελικόπτερο μέγιστης μάζας απογείωσης έως 3 175 kg, θεσπίζει κατάλληλες διαδικασίες.».

4) Στην ARA.FCL.300 στοιχείο β), το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η εξέταση στις επικοινωνίες μπορεί να διεξάγεται χωριστά από τις εξετάσεις άλλων αντικειμένων.».

5) Η ARA.FSTD.120 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ARA.FSTD.120 Συνέχιση πιστοποίησης προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης

"α) Η αρμόδια αρχή παρακολουθεί συνεχώς τον φορέα που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης, στο πλαίσιο του προγράμματος επιτήρησης, προκειμένου να επαληθεύει ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. η πλήρης σειρά των δοκιμών στον κύριο οδηγό δοκιμής πιστοποίησης επαναλαμβάνεται σταδιακά ανά δωδεκάμηνο·

2. τα αποτελέσματα των επαναξιολογήσεων εξακολουθούν να είναι σύμφωνα με τη βάση πιστοποίησης, φέρουν ημερομηνία και τηρούνται·

3. εφαρμόζεται σύστημα ελέγχου διαμόρφωσης ώστε να διασφαλίζεται η συνεχής ακεραιότητα του υλικού εξοπλισμού και του λογισμικού της πιστοποιημένης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.

β) Η αρμόδια αρχή διενεργεί επαναξιολογήσεις των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τις διαδικασίες που παρατίθενται λεπτομερώς στην ARA.FSTD.100. Οι εν λόγω αξιολογήσεις πραγματοποιούνται:

1. ετησίως, στην περίπτωση πλήρους εξομοιωτή πτήσης (FFS), συσκευής πτητικής εκπαίδευσης (FTD) ή εκπαιδευτικής συσκευής διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT). Η έναρξη κάθε επαναλαμβανόμενου δωδεκαμήνου είναι το τέλος του μήνα της αρχικής πιστοποίησης, εκτός εάν συμφωνηθεί άλλη ημερομηνία μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του φορέα που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης. Κάθε επαναξιολόγηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης πραγματοποιείται εντός περιόδου 60 ημερών πριν και 30 ημερών μετά την έναρξη κάθε επαναλαμβανόμενου δωδεκαμήνου·

2. κάθε τριετία, στην περίπτωση βασικών συσκευών εκπαίδευσης σε όργανα.

γ) Η αρμόδια αρχή μπορεί να παρατείνει την περίοδο επαναξιολόγησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης που καθορίζεται στην ARA.FSTD.120 στοιχείο β) σημείο 1 για χρονικό διάστημα έως 36 μηνών κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ισχύουν όλα τα ακόλουθα:

1. κατά τους τελευταίους 36 μήνες, ο φορέας που εκμεταλλεύεται την εν λόγω προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στην ARA.GEN.305 στοιχείο γ) σημείο 1 έως στοιχείο γ) σημείο 4·

2. η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης έχει αποτελέσει αντικείμενο αρχικής αξιολόγησης και τουλάχιστον μίας επαναξιολόγησης από την οποία έχει διαπιστωθεί η συνεχής συμμόρφωσή της προς τη βάση πιστοποίησης·

3. η αρμόδια αρχή διενεργεί έλεγχο των στοιχείων του συστήματος διαχείρισης του φορέα, όπως καθορίζεται στην ORA.GEN.200 στοιχείο α) σημεία 3 και 6 του παραρτήματος VII, κάθε 12 μήνες·

4. ο φορέας έχει αναπτύξει διαδικασίες για την εκτέλεση των καθηκόντων που καθορίζονται στην ORA.FSTD.225 στοιχείο β) του παραρτήματος VII.”».

6) Η ARA.MED.120 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ARA.MED.120 Ιατρικοί αξιολογητές**

Η αρμόδια αρχή διορίζει έναν ή περισσότερους ιατρικούς αξιολογητές για την εκτέλεση των αεροϊατρικών καθηκόντων που περιγράφονται στον παρόντα κανονισμό. Οι ιατρικοί αξιολογητές πρέπει να διαθέτουν άδεια και προσόντα ιατρικής, καθώς και τα ακόλουθα:

α) μεταπτυχιακή επαγγελματική πείρα στην κλινική ιατρική·

β) ειδικές γνώσεις και πείρα στην αεροπορική ιατρική και στην άσκηση της αεροϊατρικής·

γ) ειδική κατάρτιση στην αεροϊατρική πιστοποίηση.».

7) Η ARA.MED.125 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ARA.MED.125 Παραπομπή στην αρχή αδειοδότησης**

Όταν ένα ΑeΜC ή ένας αεροϊατρικός εξεταστής (ΑΜΕ) παραπέμπει την απόφαση σχετικά με τη φυσική κατάσταση του αιτούντος στον ιατρικό αξιολογητή της αρχής αδειοδότησης, λαμβάνονται τα ακόλουθα μέτρα:

α) ο ιατρικός αξιολογητής ή το ιατρικό προσωπικό που έχει διοριστεί από τον ιατρικό αξιολογητή αξιολογεί τα σχετικά ιατρικά έγγραφα και ζητεί περαιτέρω ιατρικά έγγραφα, εξετάσεις και δοκιμές, αν απαιτείται·

β) ο ιατρικός αξιολογητής κρίνει τη φυσική κατάσταση του αιτούντος για την έκδοση ιατρικού πιστοποιητικού με έναν ή περισσότερους περιορισμούς, ανάλογα με την περίπτωση·

γ) ο ιατρικός αξιολογητής ενημερώνει το ΑeΜC ή τον ΑΜΕ σχετικά με την απόφαση·

δ) σε περίπτωση που ο αιτών κριθεί κατάλληλος, ο ιατρικός αξιολογητής εκδίδει, κατά περίπτωση, το ιατρικό πιστοποιητικό ή αναθέτει την έκδοση στο ΑeΜC ή στον ΑΜΕ που παρέπεμψε τον αντίστοιχο αιτούντα.».

8) Προστίθενται οι ακόλουθες ARA.MED.126 και ARA.MED.128:

«**ARA.MED.126 Περιορισμός, αναστολή ή ανάκληση ιατρικού πιστοποιητικού**

α) Η αρχή αδειοδότησης θεσπίζει διαδικασία για τον περιορισμό, την αναστολή ή την ανάκληση ιατρικού πιστοποιητικού.

β) Η αρχή αδειοδότησης περιορίζει, αναστέλλει ή ανακαλεί ιατρικό πιστοποιητικό όταν υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι:

1. το ιατρικό πιστοποιητικό παραποιήθηκε ή αποκτήθηκε με ψευδή δήλωση ή ψευδή αποδεικτικά στοιχεία·

2. το ιατρικό πιστοποιητικό χρησιμοποιείται κατά παράβαση των διατάξεων της MED.A.020 του παραρτήματος IV·

3. ο κάτοχος του ιατρικού πιστοποιητικού δεν συμμορφώνεται πλέον με το παράρτημα IV (Μέρος-MED).

γ) Η αρχή αδειοδότησης μπορεί επίσης να αναστείλει ή να ανακαλέσει ιατρικό πιστοποιητικό κατόπιν γραπτού αιτήματος του κατόχου του ιατρικού πιστοποιητικού.

δ) Σε περίπτωση περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης ιατρικού πιστοποιητικού, η αρχή αδειοδότησης ενημερώνει τον αεροϊατρικό εξεταστή ή το αεροϊατρικό κέντρο έκδοσης σχετικά με τον λόγο περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης.

ε) Σε περίπτωση αναστολής ή ανάκλησης ιατρικού πιστοποιητικού, η αρχή αδειοδότησης διασφαλίζει ότι τηρούνται οι διατάξεις της MED.A.046 του παραρτήματος IV (Μέρος-MED).

στ) Η αρχή αδειοδότησης θεσπίζει διαδικασία για την επαναφορά ιατρικού πιστοποιητικού σε ισχύ.

ARA.MED.128 Διαδικασία διαβούλευσης

Η αρμόδια αρχή θεσπίζει διαδικασία διαβούλευσης για τα ΑeΜC και τους ΑΜΕ σύμφωνα με το παράρτημα IV (Μέρος-MED).».

9) Η ARA.MED.130 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

1) το σημείο 2 απαλείφεται·

2) το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Αριθμός ιατρικού πιστοποιητικού που αρχίζει με τον κωδικό χώρας UN του κράτους στο οποίο έχει εκδοθεί ή έχει κατατεθεί αίτηση για την έκδοση του πτυχίου χειριστή, του οποίου έπεται κωδικός αποτελούμενος από αριθμούς και/ή γράμματα με χρήση αραβικών αριθμητικών ψηφίων και λατινικών χαρακτήρων (III)»·

3) το σημείο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Ημερομηνία γέννησης κατόχου: (ηη/μμ/εεεε) (IVα)»·

4) το σημείο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. Ημερομηνία λήξης του ιατρικού πιστοποιητικού (IX) για:

i) Κλάση 1,

ii) Εμπορικές πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή της κλάσης 1 για τη μεταφορά επιβατών,

iii) Κλάση 2,

iv) LAPL»·

5) το σημείο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«11. Ημερομηνία τελευταίου και επόμενου ηλεκτροκαρδιογραφήματος»·

6) το σημείο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«12. Ημερομηνία τελευταίου και επόμενου ακουογράμματος»·

7) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 12α:

«12α Ημερομηνία τελευταίας και επόμενης οφθαλμολογικής εξέτασης»·

8) προστίθεται το σημείο 15 με το ακόλουθο περιεχόμενο:

«15) Άλλες πληροφορίες»·

β) τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Το χαρτί ή άλλο χρησιμοποιούμενο υλικό δεν επιτρέπει ή εμφανίζει αμέσως τυχόν αλλοιώσεις ή σβησίματα. Τυχόν προσθήκες ή διαγραφές στο έντυπο επιτρέπονται κατόπιν σαφούς εξουσιοδότησης από την αρχή αδειοδότησης.

γ) Γλώσσα: Τα ιατρικά πιστοποιητικά συντάσσονται στην εθνική γλώσσα ή στις εθνικές γλώσσες και στην αγγλική, καθώς και σε άλλες γλώσσες που κρίνει κατάλληλες η αρμόδια αρχή.».

10) Οι ARA.MED.135, ARA.MED.145 και ARA.MED.150 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ARA.MED.135 Αεροϊατρικά έντυπα

Η αρμόδια αρχή παρέχει στους ΑΜΕ τον μορφότυπο για τα ακόλουθα έγγραφα:

α) την αίτηση χορήγησης ιατρικού πιστοποιητικού·

β) την έκθεση εξέτασης για αιτούντες κατηγορίας 1 και 2·

γ) την έκθεση εξέτασης για αιτούντες άδεια χειριστή ελαφρών αεροσκαφών (LAPL).».

ARA.MED.145 Κοινοποίηση GMP προς την αρμόδια αρχή

Η αρμόδια αρχή θεσπίζει, κατά περίπτωση, διαδικασία κοινοποίησης για ιατρούς γενικής ιατρικής (GMP), προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι GMP γνωρίζουν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

ARA.MED.150 Τήρηση αρχείων

α) Επιπροσθέτως των αρχείων που απαιτούνται στην ARA.GEN.220, η αρμόδια αρχή συμπεριλαμβάνει στο σύστημά της για την τήρηση αρχείων στοιχεία σχετικά με τις αεροϊατρικές εξετάσεις και αξιολογήσεις που υποβάλλουν ΑΜΕ, ΑeMC ή GMP.

β) Όλα τα αεροϊατρικά αρχεία των αιτούντων/κατόχων άδειας τηρούνται για ελάχιστη περίοδο 10 ετών από τη λήξη του τελευταίου ιατρικού πιστοποιητικού τους.

γ) Για τον σκοπό των αεροϊατρικών αξιολογήσεων και της σχετικής τυποποίησης, τα αεροϊατρικά αρχεία διατίθενται έπειτα από την έγγραφη συναίνεση του αιτούντος/κατόχου άδειας και προς τις ακόλουθες οντότητες:

1. AeMC, AME ή GMP για λόγους ολοκλήρωσης αεροϊατρικής αξιολόγησης·

2. συμβούλιο ιατρικής εξέτασης που μπορεί να συστήσει η αρμόδια αρχή για τη δευτεροβάθμια εξέταση οριακών περιπτώσεων·

3. σχετικούς ειδικούς ιατρούς για λόγους ολοκλήρωσης αεροϊατρικής αξιολόγησης·

4. ιατρικό αξιολογητή της αρμόδιας αρχής άλλου κράτους μέλους για λόγους κοινής επιτήρησης·

5. τον ενδιαφερόμενο αιτούντα/κάτοχο άδειας κατόπιν έγγραφης αίτησής του·

6. τον οργανισμό για σκοπούς τυποποίησης, κατά τρόπο που διασφαλίζει ανά πάσα στιγμή την τήρηση του ιατρικού απορρήτου.

δ) Η αρμόδια αρχή μπορεί να διαθέτει αεροϊατρικά αρχεία για άλλους σκοπούς πέραν εκείνων που αναφέρονται στο στοιχείο γ) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679.

ε) Η αρμόδια αρχή τηρεί κατάλογο:

1. των αεροϊατρικών κέντρων (AeMC) και των αεροϊατρικών εξεταστών (AME) που έχει πιστοποιήσει·

2. των AME που έχουν πιστοποιηθεί από άλλες αρμόδιες αρχές που ασκούν τα δικαιώματά τους στο έδαφός της και στους οποίους έχει παράσχει ενημέρωση σύμφωνα με τη MED.D.001 στοιχείο στ) σημείο 3 του παραρτήματος IV (Μέρος-MED)·

3. των γενικών ιατρών (GMP) που ασκούν τα δικαιώματά τους σύμφωνα με τη MED.A.040 του παραρτήματος IV (Μέρος-MED), κατά περίπτωση·

4. των ιατρών εργασίας (OHMP) που έχουν κοινοποιήσει στην αρμόδια αρχή την πρόθεσή τους να διενεργούν αεροϊατρικές αξιολογήσεις πληρώματος θαλάμου επιβατών σύμφωνα με τη MED.C.005 στοιχείο γ) και τη MED.D.040 του παραρτήματος IV (Μέρος-MED), κατά περίπτωση.

Ο κατάλογος αναφέρει τα δικαιώματα των προσώπων και των φορέων που προσδιορίζονται στα σημεία 1 έως 4 του πρώτου εδαφίου και δημοσιεύεται και ενημερώνεται από την αρμόδια αρχή.

στ) Η αρμόδια αρχή αναλύει τα δεδομένα υγείας των χειριστών που είναι ηλικίας άνω των 60 ετών, ιδίως εκείνων που συμμετέχουν σε πτητικές λειτουργίες HEMS ενός χειριστή, και υποβάλλει τα εν λόγω δεδομένα υγείας με ανωνυμοποιημένο και συγκεντρωτικό τρόπο στον EASA σε ετήσια βάση.».

11) Η ARA.MED.200 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ARA.MED.200 Διαδικασία για την έκδοση, επανεπικύρωση, ανανέωση ή αλλαγή πιστοποιητικού AME

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της ARA.GEN.315, ισχύουν όλα τα ακόλουθα:

α) η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι, πριν από την έκδοση, την επανεπικύρωση, την ανανέωση ή την επέκταση των δικαιωμάτων πιστοποιητικού αεροϊατρικού εξεταστή, οι αιτούντες αποδεικνύουν την αεροϊατρική επάρκειά τους σύμφωνα με τη MED.D.030 στοιχείο α) σημείο 6 και στοιχείο β) σημείο 5 του παραρτήματος IV·

β) η αρμόδια αρχή εφαρμόζει διαδικασία που διασφαλίζει ότι, πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού αεροϊατρικού εξεταστή (AME), διαθέτει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το ιατρείο του AME είναι εξοπλισμένο και ότι εφαρμόζονται οι κατάλληλες διαδικασίες για τη διενέργεια αεροϊατρικών εξετάσεων εντός του πεδίου εφαρμογής του πιστοποιητικού AME για το οποίο υποβάλλεται αίτηση. Σε περίπτωση που ο AME διαθέτει ιατρεία σε περισσότερες τοποθεσίες, όλες οι τοποθεσίες αναφέρονται στο πιστοποιητικό AME·

γ) για τους αιτούντες που αναφέρονται στη MED.D.020 στοιχείο αα) του παραρτήματος IV, η αρμόδια αρχή μπορεί να κάνει δεκτή εκπαιδευτική σειρά αεροπορικής ιατρικής που ολοκληρώνεται από αιτούντα εκτός των εδαφών για τα οποία είναι υπεύθυνα τα κράτη μέλη δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου, υπό την προϋπόθεση ότι η αρμόδια αρχή έχει πραγματοποιήσει όλα τα ακόλουθα:

1. έχει αξιολογήσει και επαληθεύσει ότι η διδακτέα ύλη της εκπαιδευτικής σειράς είναι ισοδύναμη με τις εκπαιδευτικές σειρές αεροπορικής ιατρικής που διατίθενται στα κράτη μέλη·

2. έχει παράσχει στον αιτούντα ειδική ενότητα εκπαίδευσης σχετικά με τις αεροϊατρικές απαιτήσεις που περιγράφονται λεπτομερώς στο παράρτημα IV (Μέρος-MED)·

δ) όταν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι ο ΑΜΕ έχει συμμορφωθεί με τις ισχύουσες απαιτήσεις, εκδίδει, επανεπικυρώνει, ανανεώνει ή αλλάζει το πιστοποιητικό ΑΜΕ για μέγιστη περίοδο 3 ετών, με χρήση του εντύπου που καθορίζεται στο προσάρτημα VII.».

12) Ο τίτλος της ARA.MED.240 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ARA.MED.240 Ιατροί γενικής ιατρικής (GMP) που ασκούν τα δικαιώματά τους σύμφωνα με τη MED.A.040 του παραρτήματος IV (Μέρος-MED)**».

13) Η ARA.MED.245 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ARA.MED.245 Συνεχιζόμενη επιτήρηση ΑΜΕ και GMP

Κατά την κατάρτιση του προγράμματος συνεχιζόμενης επιτήρησης που αναφέρεται στην ARA.GEN.305, η αρμόδια αρχή λαμβάνει υπόψη:

1. τον αριθμό των ΑΜΕ και GMP που ασκούν τα δικαιώματά τους εντός του εδάφους όπου η αρμόδια αρχή διενεργεί επιτήρηση·

2. τον αριθμό των ΑΜΕ που έχουν πιστοποιηθεί από αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών, οι οποίοι ασκούν τα δικαιώματά τους εντός του εδάφους όπου η αρμόδια αρχή διενεργεί επιτήρηση·

3. αξιολόγηση βάσει κινδύνου της δραστηριότητας των ΑΜΕ και των GMP.».

14) Προστίθεται η ακόλουθη ARA.MED.246:

«ARA.MED.246 Κοινή επιτήρηση ΑΜΕ και AeMC

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της ARA.GEN.300 στοιχείο ε):

α) όταν αεροϊατρικός εξεταστής (ΑΜΕ) ή αεροϊατρικό κέντρο (AeMC) ασκεί τη δραστηριότητά του σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη, η αρμόδια αρχή που πιστοποίησε τον ΑΜΕ ή το AeMC εφαρμόζει διαδικασία για τη διασφάλιση της ανταλλαγής πληροφοριών σύμφωνα με την ARA.GEN.200 στοιχείο γ) και την ARA.GEN.300 στοιχεία δ) και ε) με την αρμόδια αρχή του άλλου κράτους μέλους ή των άλλων κρατών μελών όπου ασκεί τη δραστηριότητά του ο ΑΜΕ ή το AeMC. Η διαδικασία συμφωνείται από τις συμμετέχουσες αρμόδιες αρχές·

β) στην περίπτωση που αναφέρεται στο στοιχείο α), η αρμόδια αρχή του άλλου κράτους μέλους ή των άλλων κρατών μελών όπου ασκεί τη δραστηριότητά του ο ΑΜΕ ή το AeMC κοινοποιεί όλες τις πληροφορίες που είναι συναφείς για την επιτήρηση του ΑΜΕ ή του AeMC στην αρμόδια αρχή που πιστοποιεί τον ΑΜΕ ή το AeMC.».

15) Η ARA.MED.250 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η αρμόδια αρχή περιορίζει, αναστέλλει ή ανακαλεί πιστοποιητικό ΑΜΕ στις ακόλουθες περιπτώσεις:»·

ii) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. ο ΑΜΕ δεν συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις·»·

iii) η λέξη «και» στο τέλος του σημείου 6 διαγράφεται·

iv) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 8:

«8. τυχόν επιχειρησιακό πλαίσιο του ΑΜΕ που ενδέχεται να έχει άμεσο ή έμμεσο αρνητικό αντίκτυπο στην ασφάλεια πτήσεων»·

β) στο στοιχείο β), η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το πιστοποιητικό ΑΜΕ θεωρείται άκυρο σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις και η αρμόδια αρχή το ανακαλεί αμέσως:»·

γ) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) Η αρμόδια αρχή εφαρμόζει διαδικασία για την ανάκτηση των ανακληθέντων πιστοποιητικών ΑΜΕ, επικαιροποιεί τον κατάλογο των ΑΜΕ και ενημερώνει σχετικά τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών.».

16) Η ARA.MED.255 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ARA.MED.255 Μέτρα εφαρμογής

Εάν, κατά τη διάρκεια επιτήρησης ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο, προκύψουν ενδείξεις μη συμμόρφωσης AeMC, AME ή GMP, η αρμόδια αρχή εφαρμόζει διαδικασία εξέτασης των ιατρικών πιστοποιητικών που έχει εκδώσει το εν λόγω AeMC, ο εν λόγω AME ή ο εν λόγω GMP, και μπορεί να παύσει την ισχύ τους εάν αυτό απαιτείται προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφάλεια των πτήσεων.

Για ιατρικά πιστοποιητικά που εκδίδονται σε αιτούντες η αρχή αδειοδότησης των οποίων είναι διαφορετική από την αρμόδια αρχή που εξέδωσε το πιστοποιητικό AME, η εν λόγω αρμόδια αρχή ενημερώνει και ανταλλάσσει σχετικές πληροφορίες με τον ιατρικό αξιολογητή της αρχής αδειοδότησης του θιγόμενου κατόχου ιατρικού πιστοποιητικού.».

17) Οι ARA.MED.315 και ARA.MED.325 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ARA.MED.315 Εξέταση εκθέσεων εξέτασης

Η αρχή αδειοδότησης εφαρμόζει διαδικασία ώστε ο ιατρικός αξιολογητής να προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:

α) να εξετάζει τις εκθέσεις εξέτασης και αξιολόγησης που λαμβάνει από AeMC, AME και GMP και να τους ενημερώνει για τυχόν ανακολουθίες, λάθη ή σφάλματα στη διαδικασία αξιολόγησης·

αα) να λαμβάνει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα για τυχόν ανακολουθίες, λάθη ή σφάλματα που εντοπίζονται·

β) να συνδράμει τους AME και τα AeMC, κατόπιν αιτήσεώς τους, στη λήψη απόφασης σε οριακές και πολύπλοκες υποθέσεις σχετικά με τη φυσική κατάσταση αιτούντος από άποψη αεροϊατρικής καταλληλότητας.

ARA.MED.325 Διαδικασία δευτεροβάθμιας εξέτασης

Η αρμόδια αρχή θεσπίζει διαδικασία για την εξέταση οριακών και πολύπλοκων υποθέσεων και υποθέσεων στις οποίες ο αιτών ζητεί επανεξέταση σύμφωνα με τις ισχύουσες ιατρικές απαιτήσεις και τη διαπιστευμένη ιατρική γνωμάτευση, όπως ορίζεται στη MED.A.010 του παραρτήματος IV (Μέρος-MED).».

18) Η ARA.MED.330 απαλείφεται.

19) Στο στοιχείο α) σημείο 2 του προσαρτήματος I, το σημείο XIII αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«XIII) παρατηρήσεις: δηλαδή ειδικές καταχωρίσεις σχετικά με περιορισμούς και καταχωρίσεις για δικαιώματα, συμπεριλαμβανομένων καταχωρίσεων γλωσσικής επάρκειας, και παρατηρήσεις σχετικά με την αυτόματη επικύρωση της άδειας· και».

20) Το προσάρτημα III τροποποιείται ως εξής:

α) στη σελίδα 1 του υποδείγματος πιστοποιητικού, η υποσημείωση και το υποσέλιδο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«(*) Η ένδειξη “Ευρωπαϊκή Ένωση” διαγράφεται για χώρες που δεν είναι κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του EASA.

Έντυπο 143 του EASA, έκδοση 3 — σελίδα 1/2»·

β) στη σελίδα 2 του υποδείγματος πιστοποιητικού, το υποσέλιδο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Έντυπο 143 του EASA, έκδοση 3 — σελίδα 2/2».

21) Το προσάρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) στη σελίδα 1 του υποδείγματος πιστοποιητικού, η υποσημείωση και το υποσέλιδο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«(*) Η ένδειξη “Ευρωπαϊκή Ένωση” διαγράφεται για χώρες που δεν είναι κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του EASA.

Έντυπο 145 του EASA — έκδοση 2 — σελίδα 1/2»·

β) στη σελίδα 2 του υποδείγματος πιστοποιητικού, το υποσέλιδο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Έντυπο 145 του EASA, έκδοση 2 — σελίδα 2/2».

22) Το προσάρτημα V αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Προσάρτημα V του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ VI ΜΕΡΟΣ-ARA*

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ (AeMC)

Ευρωπαϊκή Ένωση [1]

Αρμόδια αρχή

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ:

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής και τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340 [2] και υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται κατωτέρω, η [αρμόδια αρχή] πιστοποιεί διά του παρόντος τον

[ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ]

[ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ]

ως πιστοποιημένο σύμφωνα με το Μέρος-ORA αεροϊατρικό κέντρο με τα δικαιώματα και την έκταση δραστηριοτήτων που περιέχουν οι συνημμένοι όροι έγκρισης.

ΟΡΟΙ:

1. Το παρόν πιστοποιητικό περιορίζεται σε όσα προδιαγράφονται στο πεδίο εφαρμογής της ενότητας περί έγκρισης του εγκεκριμένου εγχειριδίου λειτουργίας του φορέα.
2. Για το παρόν πιστοποιητικό απαιτείται συμμόρφωση προς τις διαδικασίες που καθορίζονται στην τεκμηρίωση του φορέα, όπως απαιτείται από το Μέρος-ORA.
3. Το παρόν πιστοποιητικό παραμένει σε ισχύ εφόσον τηρούνται οι απαιτήσεις του Μέρους-ORA, εκτός εάν επιστραφεί, αντικατασταθεί, ανασταλεί ή ανακληθεί.

Ημερομηνία έκδοσης: ηη/μμ/εεεε Υπογραφή: [Αρμόδια αρχή]

[1] Η ένδειξη "Ευρωπαϊκή Ένωση" διαγράφεται για χώρες που δεν είναι κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του EASA.
[2] Η παραπομπή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ή στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340 τροποποιείται σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής του πιστοποιητικού.

Έντυπο 146 του EASA, έκδοση 2

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Προσάρτημα ([1]) στο πιστοποιητικό AeMC αριθ.:

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο [ονομασία φορέα] απέκτησε το/τα δικαίωμα/-ώματα να διενεργεί αεροϊατρικές εξετάσεις και αξιολογήσεις για την έκδοση ιατρικών πιστοποιητικών και ιατρικών εκθέσεων που αναφέρονται στον κατωτέρω πίνακα και να εκδίδει τα εν λόγω ιατρικά πιστοποιητικά και τις εν λόγω ιατρικές εκθέσεις για:

	Αρχική/επανεπικύρωση/ανανέωση	Ημερομηνία έκδοσης
Κατηγορία 1		
Κατηγορία 2 / LAPL / Πλήρωμα θαλάμου επιβατών		
Κατηγορία 3 ([1])		

([1]) Η κατηγορία 3 προστίθεται μόνο για τα AeMC που έχουν εγκριθεί για τη διενέργεια αεροϊατρικών εξετάσεων της κατηγορίας 3.

Ημερομηνία: ηη/μμ/εεεε Υπογραφή: [Αρμόδια αρχή]»

([1]) Το παρόν προσάρτημα μπορεί να εκδίδεται ως μέρος του πιστοποιητικού AeMC ή ως χωριστό έγγραφο.

23) Το προσάρτημα VII αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Προσάρτημα VII του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ VI — ΜΕΡΟΣ-ARA

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΕΣ (AME)

Ευρωπαϊκή Ένωση [1]

Αρμόδια Αρχή

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗ

ΑΡΙΘΜΟΣ/ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ:

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής και τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340 [2] και υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται κατωτέρω, η [αρμόδια αρχή] πιστοποιεί διά του παρόντος τον

[ΟΝΟΜΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗ]

[ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΟΥ/ΤΩΝ ΙΑΤΡΕΙΟΥ/-ΩΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗ]

ως αεροϊατρικό εξεταστή.

ΟΡΟΙ:

1. Το παρόν πιστοποιητικό περιορίζεται στα δικαιώματα που καθορίζονται στο προσάρτημα του παρόντος πιστοποιητικού AME.
2. Για το παρόν πιστοποιητικό απαιτείται συμμόρφωση με τους εκτελεστικούς κανόνες και τις διαδικασίες που καθορίζονται στο Μέρος-MED / Μέρος ATCO.MED [2].
3. Το παρόν πιστοποιητικό παραμένει σε ισχύ από την/τις [ηη/μμ/εεεε] έως την/τις [ηη/μμ/εεεε [3]], εφόσον τηρούνται οι απαιτήσεις του Μέρους-MED / Μέρους ATCO.MED [2], εκτός εάν επιστραφεί, αντικατασταθεί, ανασταλεί ή ανακληθεί.

Ημερομηνία έκδοσης: ηη/μμ/εεεε Υπογραφή: [Αρμόδια αρχή]

[1] Η ένδειξη "Ευρωπαϊκή Ένωση" διαγράφεται για χώρες που δεν είναι κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης

[2] Η παραπομπή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ή στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340, καθώς και στο Μέρος-MED και στο Μέρος ATCO.MED τροποποιείται σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής του πιστοποιητικού.

[3] Μορφότυπος ημερομηνίας λήξης: ημέρα/μήνας/έτος.

Έντυπο 148 του EASA, έκδοση 2

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΕΡΟΪΑΤΡΙΚΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗ

Προσάρτημα ([1]) στο πιστοποιητικό ΑΜΕ αριθ.:

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο/Η [ονοματεπώνυμο και ακαδημαϊκός τίτλος του αεροϊατρικού εξεταστή] απέκτησε το/τα δικαίωμα/-ώματα να διενεργεί αεροϊατρικές εξετάσεις και αξιολογήσεις για την έκδοση ιατρικών πιστοποιητικών και ιατρικών εκθέσεων που αναφέρονται στον κατωτέρω πίνακα και να εκδίδει τα εν λόγω ιατρικά πιστοποιητικά και τις εν λόγω ιατρικές εκθέσεις για:

Κατηγορία 1 επανεπικύρωση/ανανέωση	[ισχύει έως]/[Άνευ αντικειμένου]
Κατηγορία 2 / LAPL / Πλήρωμα θαλάμου επιβατών Αρχική/ επανεπικύρωση/ανανέωση	[ισχύει έως]
Κατηγορία 3 ([1]) επανεπικύρωση/ανανέωση	[ισχύει έως]/[Άνευ αντικειμένου]

([1]) Η κατηγορία 3 προστίθεται μόνο για τα ΑεΜC που έχουν εγκριθεί για τη διενέργεια αεροϊατρικών εξετάσεων της κατηγορίας 3.

Ημερομηνία έκδοσης: ηη/μμ/εεεε Υπογραφή: [Αρμόδια αρχή]

([1]) Το παρόν προσάρτημα μπορεί να εκδίδεται ως μέρος του πιστοποιητικού ΑεΜC ή ως χωριστό έγγραφο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Τροποποιήσεις του παραρτήματος VII (Μέρος-ORA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011

Το παράρτημα VII τροποποιείται ως εξής:

1) Η ORA.FSTD.225 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

1) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης παραμένει σε ισχύ υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:»·

2) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. παρέχεται στην αρμόδια αρχή πρόσβαση στον φορέα, όπως ορίζεται στην ORA.GEN.140, για να διαπιστώνει τη συνεχή συμμόρφωσή του με τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 και των εκτελεστικών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού·»·

β) τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Εάν η αρμόδια αρχή έχει παρατείνει την περίοδο επαναξιολόγησης για προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την ARA.FSTD.120 στοιχείο γ) του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA), ο φορέας ορίζει ένα πρόσωπο ή ομάδα προσώπων με επαρκή πείρα που προβαίνει σε όλες τις ακόλουθες ενέργειες εντός περιόδου 60 ημερών πριν και 30 ημερών μετά την έναρξη κάθε επαναλαμβανόμενου δωδεκαμήνου σύμφωνα με την ARA.FSTD.120 στοιχείο β) σημείο 1 του παραρτήματος VI:

1. επανεξετάζει τις τακτικές επαναλήψεις όλων των δοκιμών στον κύριο QTG·

2. προβαίνει στις σχετικές δοκιμές λειτουργιών και υποκειμενικές δοκιμές·

3. αποστέλλει έκθεση σχετικά με τα αποτελέσματα στην αρμόδια αρχή.

γ) Η πιστοποίηση συσκευής βασικής εκπαίδευσης με όργανα παραμένει σε ισχύ αν η αρμόδια αρχή πραγματοποιεί τακτική αξιολόγηση για τη διαπίστωση της συμμόρφωσης προς την ισχύουσα βάση πιστοποίησης σύμφωνα με την ARA.FSTD.120 του παραρτήματος VI.».

2) Η ORA.AeMC.105 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORA.AeMC.105 Πεδίο εφαρμογής**

Το παρόν τμήμα καθορίζει τις επιπρόσθετες απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένας φορέας προκειμένου να λάβει έγκριση ή να εξακολουθεί να διαθέτει έγκριση ως αεροϊατρικό κέντρο (AeMC) για:

α) παροχή αεροϊατρικής εμπειρογνωσίας και πρακτικής εκπαίδευσης σε ΑΜΕ·

β) έκδοση ιατρικών πιστοποιητικών και ιατρικών εκθέσεων πληρώματος θαλάμου επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των αρχικών ιατρικών πιστοποιητικών της κατηγορίας 1, ή ιατρικών πιστοποιητικών της κατηγορίας 3 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής (*), ή και των δύο, κατά περίπτωση.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις άδειες και τα πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 805/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 63 της 6.3.2015, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).».

3) Στην ORA.AeMC.115, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) επιπλέον της τεκμηρίωσης που απαιτείται από την παράγραφο ORA.GEN.115 για την έγκριση φορέα, να υποβάλλουν στοιχεία των δραστηριοτήτων που έχουν ανατεθεί βάσει σύμβασης σε καθορισμένα νοσοκομεία ή ιατρικά ιδρύματα με σκοπό τη διενέργεια εξειδικευμένων ιατρικών εξετάσεων.».

4) Προστίθεται η ακόλουθη ORA.AeMC.120:

«ORA.AeMC.120 Πιστοποιητικό AeMC

Φορέας που είναι κάτοχος πιστοποιητικού AeMC δεν είναι κάτοχος, σε καμία χρονική στιγμή, περισσότερων του ενός πιστοποιητικών AeMC που έχουν εκδοθεί με το ίδιο πεδίο εφαρμογής σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 και τις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.».

5) Η ORA.AeMC.135 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ORA.AeMC.135 Συνεχιζόμενη ισχύς

Το πιστοποιητικό AeMC εκδίδεται με απεριόριστη διάρκεια. Παραμένει σε ισχύ αν ο κάτοχος και οι αεροϊατρικοί εξεταστές του φορέα τηρούν τους ακόλουθους όρους:

α) συμμορφώνονται με τη MED.D.030 του παραρτήματος IV (Μέρος-MED) του παρόντος κανονισμού ή την ATCO.MED.C.025 του παραρτήματος IV (Μέρος-ATCO.MED) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/340, κατά περίπτωση·

β) εξασφαλίζουν τη συνεχή πείρα τους με τη διενέργεια επαρκούς αριθμού ιατρικών εξετάσεων της κατηγορίας 1, ή ιατρικών εξετάσεων της κατηγορίας 3 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340, ή ισοδύναμων στρατιωτικών αεροϊατρικών εξετάσεων, κατά περίπτωση, ετησίως.».

6) Προστίθεται η ακόλουθη ORA.AeMC.160:

«ORA.AeMC.160 Υποβολή εκθέσεων

Το αεροϊατρικό κέντρο παρέχει στην αρμόδια αρχή στατιστικές εκθέσεις σχετικά με τις αεροϊατρικές αξιολογήσεις των αιτούντων, συμπεριλαμβανομένων εκθέσεων για την ανίχνευση ναρκωτικών και οινοπνεύματος που διενεργείται σύμφωνα με τη MED.B.055 στοιχείο β) του παραρτήματος IV (Μέρος-MED) και για τυχόν παράγοντες ή τάσεις κινδύνου για την υγεία που εντοπίζονται κατά τις αεροϊατρικές αξιολογήσεις.».

7) Η ORA.AeMC.200 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«α) για ιατρική πιστοποίηση σύμφωνα με το Μέρος-MED·»·

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο βα):

«αα) για τη διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των αεροϊατρικών εξεταστών (AME) και άλλων ιατρικών εμπειρογνωμόνων του αεροϊατρικού κέντρου (AeMC)· και»·

8) Προστίθεται η ακόλουθη ORA.AeMC.205:

«ORA.AeMC.205 Δραστηριότητες που ανατίθενται με σύμβαση

Κατά παρέκκλιση από την ORA.GEN.205, ισχύουν όλα τα ακόλουθα:

α) οι ελάχιστες απαιτούμενες αεροϊατρικές εξετάσεις διενεργούνται εντός του φορέα του αεροϊατρικού κέντρου (AeMC), σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής και τα δικαιώματα που ορίζονται στους όρους έγκρισης που επισυνάπτονται στο πιστοποιητικό του AeMC·

β) πρόσθετες ιατρικές εξετάσεις και διερευνήσεις μπορούν να διενεργούνται από μεμονωμένους εμπειρογνώμονες ή φορείς βάσει σύμβασης. Ο φορέας πρέπει, όταν αναθέτει με σύμβαση μέρος των δραστηριοτήτων του, να διασφαλίζει ότι η ανατιθέμενη με σύμβαση υπηρεσία ή το προϊόν συμμορφώνεται προς τις ισχύουσες απαιτήσεις.».

9) Η ORA.AeMC.210 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ORA.AeMC.210 Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό

α) Στο προσωπικό του αεροϊατρικού κέντρου συγκαταλέγονται οι ακόλουθοι:

1. αεροϊατρικός εξεταστής (AME) που ορίζεται ως επικεφαλής του αεροϊατρικού κέντρου (AeMC), με δικαιώματα για την έκδοση ιατρικών πιστοποιητικών της κατηγορίας 1 ή ιατρικών πιστοποιητικών της κατηγορίας 3 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στους όρους έγκρισης που επισυνάπτονται στο πιστοποιητικό του AeMC, και με επαρκή πείρα στην αεροπορική ιατρική για την άσκηση των καθηκόντων του·

2. τουλάχιστον ένας πρόσθετος ειδικευμένος αεροϊατρικός εξεταστής (AME) με δικαιώματα για την έκδοση ιατρικών πιστοποιητικών της κατηγορίας 1 ή ιατρικών πιστοποιητικών της κατηγορίας 3 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στους όρους έγκρισης που επισυνάπτονται στα προνόμια του πιστοποιητικού του AeMC, και άλλο τεχνικό προσωπικό·

3. διαθέσιμοι ιατρικοί εμπειρογνώμονες.

β) Ο επικεφαλής του AeMC είναι υπεύθυνος για:

1. τον συντονισμό της αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των εξετάσεων·

2. την υπογραφή εκθέσεων, πιστοποιητικών και αρχικών ιατρικών πιστοποιητικών της κατηγορίας 1 και ιατρικών πιστοποιητικών της κατηγορίας 3 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/340.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Τροποποιήσεις του παραρτήματος VIII (Μέρος-DTO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011

Στο παράρτημα VIII, η DTO.GEN.135 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**DTO.GEN.135 Λήξη του δικαιώματος εκπαίδευσης**

α) Δηλωμένος εκπαιδευτικός φορέας (DTO) δεν δικαιούται πλέον να παρέχει βάσει της δήλωσής του ορισμένες ή όλες τις εκπαιδευτικές δραστηριότητες που περιέχει η δήλωση, εφόσον συμβαίνει ένα από τα ακόλουθα:

1. ο DTO έχει κοινοποιήσει στην αρμόδια αρχή την παύση ορισμένων ή όλων των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων που καλύπτει η δήλωση σύμφωνα με την DTO.GEN.116 στοιχείο β)·

2. ο DTO δεν έχει παράσχει εκπαίδευση για περισσότερους από 36 συναπτούς μήνες.

β) Δηλωμένος εκπαιδευτικός φορέας (DTO) επιστρέφει τα πιστοποιητικά έγκρισης σύμφωνα με την DTO.GEN.230 στοιχείο γ) στην αρμόδια αρχή χωρίς καθυστέρηση:

1. σε περίπτωση παύσης των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων σύμφωνα με το στοιχείο α)·

2. σε περίπτωση ανάκλησης σύμφωνα με την ARA.GEN.350 στοιχείο δα) σημείο 3 του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA).».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Τροποποιήσεις του παραρτήματος III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012

Στην ORO.FC.A.201 στοιχείο β) σημείο 2 του παραρτήματος III, το σημείο iii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«iii) έχει ολοκληρώσει περιοδική εκπαίδευση και ελέγχους σύμφωνα με την ORO.FC.230, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

A) οι έλεγχοι δεν περιλαμβάνουν ελιγμούς απογείωσης·

B) οι έλεγχοι περιλαμβάνουν ελιγμούς προσγείωσης τουλάχιστον με τον ρόλο του χειριστή παρακολούθησης·».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Τροποποιήσεις του παραρτήματος V (Μέρος-SPA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012

Στην SPA.HEMS.130 του παραρτήματος V, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ζ):

«ζ) *Μέλη πληρώματος πτήσης που έχουν συμπληρώσει το 60ό έτος της ηλικίας τους και εκτελούν πτητικές λειτουργίες HEMS ενός χειριστή σύμφωνα με την FCL.065 στοιχείο α) του παραρτήματος I (Μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011*

1. Για τα μέλη του πληρώματος πτήσης που έχουν συμπληρώσει το 60ό έτος της ηλικίας τους και εκτελούν πτητικές λειτουργίες HEMS ενός χειριστή σύμφωνα με την FCL.065 στοιχείο α) του παραρτήματος I (Μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη στην αξιολόγηση κινδύνου που διενεργεί σύμφωνα με την ORO.GEN.200 την αύξηση του κινδύνου αδιαθεσίας λόγω καρδιαγγειακών και εγκεφαλοαγγειακών παραγόντων που συνδέονται με επιχειρησιακές περιστάσεις.

2. Η εκπαίδευση και οι έλεγχοι για τα μέλη του πληρώματος πτήσης που αναφέρονται στο σημείο 1 πραγματοποιούνται από προσωπικό που έχει λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση ώστε να είναι σε θέση να εντοπίζει ήπια γνωστική δυσλειτουργία και να ζητεί ιατρική αξιολόγηση μέλους του πληρώματος, εφόσον απαιτείται.».