2024/2076

25.7.2024

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/2076 AL COMISIEI

din 24 iulie 2024

de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011 și (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește clarificarea cerințelor pentru copiloții suplimentari pentru rută, actualizarea cerințelor privind licențele echipajului de zbor și certificarea medicală și îmbunătățirile pentru aviația generală

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([1]), în special articolul 23, articolul 27 și articolul 31,

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei ([2]) stabilește cerințele aplicabile piloților care sunt implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) subpunctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(2) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 ([3]) stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile de zbor.

(3) În conformitate cu articolul 140 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 trebuie adaptat la Regulamentul (UE) 2018/1139 în ceea ce privește definiția aeronavelor complexe motorizate care a fost inclusă în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]), abrogat prin Regulamentul (UE) 2018/1139. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 trebuie modificat în consecință.

(4) În ceea ce privește avioanele monomotor, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 trebuie modificat pentru a reflecta cele mai recente evoluții tehnice și pentru a lua în considerare proiecte viitoare, cum ar fi proiectele de motoare electrice și de motoare hibride, alcătuite din componente de motoare atât termice, cât și electrice.

(5) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 trebuie, de asemenea, modificat pentru a i se clarifica și actualiza dispozițiile, pe baza aspectelor aduse în atenția Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației de către organismele sale consultative, enunțate în timpul activităților de sprijinire a monitorizării și a punerii în aplicare sau identificate ca fiind problematice în mod specific pentru aviația generală sau certificarea aeromedicală.

(6) Atunci când se simplifică cerințele pentru revalidarea privilegiilor unei calificări pentru zbor în munți, trebuie instituite dispoziții tranzitorii adecvate pentru a asigura o tranziție lină de la cerințele actuale la cele aplicabile în viitor.

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, (JO L 311, 25.11.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([4]) Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (OJ L 79, 19.3.2008, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj).

(7) Dispozițiile privind copiloții suplimentari pentru rută prevăzute atât în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, cât și în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 trebuie revizuite pentru a asigura o pregătire adecvată a acestor piloți și pentru a stabili proceduri operaționale adecvate pentru transferul de autoritate între membrii echipajului de zbor.

(8) Dispozițiile pentru piloții care au împlinit vârsta de 60 de ani și care sunt implicați în operațiuni de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter cu un singur pilot (HEMS) atât în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, cât și în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 trebuie revizuite pentru a facilita o acoperire mai mare a operațiunilor HEMS, echilibrând astfel necesitatea unei disponibilități extinse a serviciilor medicale cu riscurile operațiunilor cu piloți cu vârsta de peste 60 de ani.

(9) Întrucât cercetarea medicală necesită protocoale stricte, dispozițiile Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011 și (UE) nr. 965/2012 referitoare la circumstanțe medicale speciale trebuie revizuite pentru a se asigura că sunt adecvate scopului, că nu au un impact negativ asupra siguranței zborurilor și că sunt conforme cu principiile consacrate ale cercetării medicale.

(10) Dispozițiile care permit persoanelor să solicite schimbarea autorității lor competente trebuie revizuite pentru a fi aplicabile și titularilor de certificate medicale cărora nu li s-a eliberat încă o licență.

(11) Întrucât Organizația Aviației Civile Internaționale recomandă evaluarea factorilor de risc la adresa sănătății și consilierea preventivă, cerințele medicale trebuie revizuite pentru a permite evaluarea riscurilor la adresa sănătății și, în special, a factorilor de risc cardiovascular.

(12) Dispozițiile privind evaluarea aeromedicală trebuie revizuite pentru a se asigura că acestea țin seama în mod corespunzător de efectele degenerative ale îmbătrânirii asupra sistemelor corpului.

(13) Modificările cerințelor privind certificatele medicale, examinatorii aeromedicali și centrele de medicină aeronautică, precum și modificările legate de limitele de vârstă pentru piloții implicați în operațiuni HEMS trebuie să se aplice cu amânare, pentru a acorda autorităților competente ale statelor membre timpul necesar să se pregătească pentru punerea în aplicare a acestor modificări normative.

(14) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a pregătit un proiect de norme de punere în aplicare pe care l-a înaintat Comisiei, împreună cu avizul nr. 05/2023, în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(15) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 127 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 3 se elimină;

(b) se introduc următoarele puncte 3a și 3b:

„3a. «Avion complex» înseamnă un avion care are oricare dintre următoarele caracteristici:

(i) are o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg;

(ii) a fost certificat pentru o configurație maximă de peste 19 locuri de pasageri;

(iii) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;

(iv) este prevăzut cu un motor turboreactor sau cu motoare turboreactoare ori cu mai mult de un motor turbopropulsor;

3b. «Elicopter complex» înseamnă un elicopter care îndeplinește oricare dintre următoarele caracteristici:

(i) are o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg;

(ii) a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouă;

(iii) a fost certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;";

(c) se introduc următoarele puncte 8c și 8d:

„8c. «Avion SEP» înseamnă un avion monomotor, cu un singur pilot, pentru care nu este necesară nicio calificare de tip și a cărui singură unitate de propulsie centrică este operată de o comandă de propulsie unică, fiind acționat de oricare dintre următoarele tipuri de motoare:

(a) un motor cu piston;

(b) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, poate consta în mai mult de un motor electric;

(c) un sistem motor hibrid care constă în motoare cu piston și motoare electrice, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012;

8d. «Elicopter SEP» înseamnă un elicopter monomotor, cu un singur pilot, care este acționat de un motor cu piston;".

2. La articolul 3, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Fără a se aduce atingere Regulamentului delegat (UE) 2020/723 al Comisiei (*), piloții aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) literele (b) punctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139 trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele I și IV la prezentul regulament.

_____

(*) Regulamentul delegat (UE) 2020/723 al Comisiei din 4 martie 2020 de stabilire a unor norme detaliate privind recunoașterea certificărilor din țări terțe pentru piloți și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 (JO L 170, 2.6.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj)."

3. Se introduce următorul articol 3a:

„*Articolul 3a*

Măsuri tranzitorii pentru protocoalele de evaluare medicală aplicate în conformitate cu punctul ARA.MED.330 din anexa VI (partea ARA) și pentru certificatele medicale eliberate pe baza acestora

(1) Autoritățile competente implicate în protocoalele de evaluare medicală sau care doresc să adere la un protocol de evaluare medicală existent, în conformitate cu punctul ARA.MED.330 din anexa VI (partea ARA) aplicabil înainte de 13 februarie 2025 pot continua să aplice protocolul relevant sau să adere la acesta până la sfârșitul perioadei sale de valabilitate, în cazul în care valabilitatea a fost stabilită înainte de 13 august 2024.

(2) Titularii de certificate medicale eliberate în conformitate cu protocoalele de evaluare medicală menționate la alineatul (1) își pot exercita privilegiile asociate licențelor lor de pilot pe baza certificatelor lor medicale, atât timp cât protocolul de evaluare medicală relevant continuă să se aplice în conformitate cu alineatul (1)."

4. La articolul 4 alineatul (7) litera (b), punctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„(iii) Avioane SEP și elicoptere SEP, ambele cu o masă maximă la decolare care nu depășește 2 000 kg;".

5. Se introduce următorul articol 4h:

„*Articolul 4h*

Măsuri tranzitorii pentru titularii unei calificări pentru zbor în munți

Titularii unei calificări pentru zbor în munți care a fost eliberată înainte de 13 august 2024 cu o dată de expirare aprobată în conformitate cu punctul FCL.815 din anexa I trebuie să ia următoarele măsuri pentru a continua să își exercite privilegiile după data respectivă:

(a) să solicite să li se elibereze din nou calificarea pentru zbor în munți de către autoritatea competentă, fără o dată de expirare;

(b) să respecte punctul FCL.815 litera (d) din anexa I, cu excepția cazului în care, în ultimii 2 ani, și-au revalidat calificarea de zbor în munți în conformitate cu punctul FCL.815 litera (e) din anexa I aplicabilă până la 12 august 2024.”

6. Anexa I se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

7. Anexa IV se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

8. Anexa VI se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

9. Anexa VII se modifică în conformitate cu anexa IV la prezentul regulament.

10. Anexa VIII se modifică în conformitate cu anexa V la prezentul regulament.

Articolul 2

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. Anexa III (partea ORO) se modifică în conformitate cu anexa VI la prezentul regulament.

2. Anexa V (partea SPA) se modifică în conformitate cu anexa VII la prezentul regulament.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Următoarele modificări se aplică de 13 februarie 2025:

1. punctul 7 din anexa I;

2. anexa II;

3. punctele 6-18, 22 și 23 din anexa III;

4. punctele 2-9 din anexa IV;

5. anexa VII.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 24 iulie 2024.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

Modificări aduse anexei I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011

Anexa I se modifică după cum urmează:

1. La punctul FCL.015 litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Titularul unei licențe care a fost eliberată în conformitate cu prezenta anexă (partea FCL) poate solicita autorității competente desemnate de un alt stat membru schimbarea autorității competente în privința tuturor licențelor deținute, astfel cum se specifică la litera (d). Titularii unui certificat medical eliberat în conformitate cu anexa IV (partea MED) care nu dețin încă o licență de pilot au dreptul să depună o astfel de cerere de modificare a autorității competente în ceea ce privește toate dosarele medicale păstrate de autoritatea competentă."

2. La punctul FCL.020, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât dacă îndeplinește următoarele condiții:

1. este autorizat în acest sens și supravegheat de un instructor de zbor;

2. înainte de a primi autorizația specificată la punctul (1), a dobândit competența de a opera în siguranță aeronava în cauză pe durata zborului în simplă comandă avut în vedere."

3. Punctul FCL.025 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (b), punctele 4 și 5 se înlocuiesc cu următorul text:

„4. În cazul în care un solicitant pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare (LAPL), a unei licențe de pilot particular (PPL) sau a unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) nu a promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative, sau dacă nu a promovat toate examenele în perioada menționată la litera (b) de la punctul 2, acesta susține din nou întregul set de examene teoretice scrise.

5. Înainte de a susține din nou întregul set de examene teoretice scrise, solicitanții urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Nivelul și sfera pregătirii necesare se decid de către DTO sau ATO, pe baza nevoilor solicitanților.";

(b) la litera (c) punctul 1, subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial, a unei licențe de pilot cu echipaj multiplu sau a unei calificări de zbor instrumental (IR), pentru o perioadă de 36 de luni;".

4. La punctul FCL.035 litera (b) se adaugă următorul punct 6:

„6. În cazul în care apendicele 1 include un credit pentru subiectul «comunicații», se aplică toate condițiile următoare:

(i) un astfel de credit se acordă pentru pregătire și examinare la subiectul respectiv numai dacă, în cursul examenelor teoretice anterioare în conformitate cu punctul ARA.FCL.300 din anexa VI, solicitanții au finalizat fie subiectul «comunicații», fie ambele subiecte «comunicații VFR» și «comunicații IFR»;

(ii) solicitanții care au efectuat fie numai subiectul «comunicații VFR", fie numai subiectul «comunicații IFR» trebuie să finalizeze instruirea teoretică pe subiectul «comunicații», a cărei durată poate fi redusă pe baza unei evaluări a solicitanților de către ATO. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul «comunicații VFR» în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile VFR pot fi reduse. Pentru solicitanții care au efectuat subiectul «comunicații IFR» în cauză, aspectele legate exclusiv de comunicațiile IFR pot fi reduse. În orice caz, candidații trebuie să susțină examenul teoretic la subiectul «Comunicații»."

5. La punctul FCL.045, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) În toate zborurile în raid în simplă comandă, un elev pilot trebuie să poarte asupra sa dovada autorizării prevăzute la punctul FCL.020 litera (a) punctul 1."

6. La punctul FCL.060 litera (b), punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. în calitate de copilot suplimentar pentru rută, cu excepția cazului în care a efectuat, în ultimele 90 de zile, oricare dintre următoarele:

(i) cel puțin trei sectoare ca și copilot suplimentar pentru rută pe tipul relevant;

(ii) o formare al cărei conținut este stabilit de operator și care cuprinde cel puțin trei sectoare în calitate de copilot suplimentar pentru rută pe un FSTD reprezentând tipul relevant;

(iii) pregătire recurentă în conformitate cu subpartea FC (ORO.FC) din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012;

(iv) o verificare a competenței pentru copiloții suplimentari pentru rută în conformitate cu apendicele 9."

7. La punctul FCL.065, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) 60-64 de ani. Avioane și elicoptere. Titularul unei licențe de pilot care a atins vârsta de 60 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial, cu excepția situațiilor în care este membru al unui echipaj multipilot. Prin derogare, acești titulari au dreptul de a acționa în calitate de piloți ai unei aeronave angajate în operațiuni de zbor pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter cu un singur pilot în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012, cu condiția să respecte cerințele aplicabile specificate în acest scop în regulamentul respectiv și în anexa IV (partea MED) la prezentul regulament."

8. Punctul FCL.115 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.115 LAPL – Curs de pregătire

(a) Solicitanții unei LAPL absolvă un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Respectivul curs de pregătire include:

1. cunoștințe teoretice și instruire de zbor corespunzătoare privilegiilor LAPL solicitate;

2. în plus, pentru LAPL (H), elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant de elicopter, astfel cum sunt definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

(b) Pregătirea teoretică și instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanții și-au început pregătirea.

(c) În ceea ce privește privilegiul pregătirii pentru pilotarea avioanelor monomotor cu piston din clasa cu aterizare pe apă (SEP), se iau în considerare elementele din secțiunea B (Cerințe specifice pentru categoria avioane) punctul 7 (Calificări de clasă – aterizare pe apă) din apendicele 9.

(d) Solicitanții unei LAPL pot primi credite pentru pregătirea PPL anterioară pe care au urmat-o în conformitate cu subpartea C pe aceeași categorie de aeronave, pe baza unei evaluări a solicitantului de către ATO sau DTO responsabilă de cursul de pregătire LAPL. În orice caz, solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele privind experiența prevăzute la punctul FCL.110.A litera (a) sau la punctul FCL.110.H litera (a), după caz."

9. La punctul FCL.105.A, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) *Privilegii*

Privilegiile titularului unei licențe LAPL pentru avioane îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe avioane SEP cu aterizare pe uscat [SEP(aterizare pe uscat)], pe avioane SEP cu aterizare pe apă [SEP(aterizare pe apă)] sau pe motoplanoare de agrement (TMG) cu o masă maximă certificată la decolare de 2 000 kg sau mai puțin, care transportă un număr maxim de trei pasageri, astfel încât la bordul aeronavei să nu se afle niciodată mai mult de patru persoane."

10. La punctul FCL.110.A, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Credite. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi creditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții:

1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz:

(i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC;

(ii) nu depășește 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a);

(iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2;

2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave care fac obiectul unei decizii a unui stat membru luate în conformitate cu articolul 2 alineatul (8) litera (a) sau (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau care intră în domeniul de aplicare al anexei I la regulamentul respectiv poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției respectivei categorii de aeronave din prezenta anexă (partea FCL).”

11. La punctul FCL.135.A, literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) Solicitanților unei LAPL(A) li se acordă privilegii pentru clasa de aeronave sau TMG pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă, titularii unei LAPL(A) trebuie să finalizeze, în acea clasă, toate elementele următoare:

1. 3 ore de instruire practică, inclusiv următoarele:

(i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă;

(ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;

2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare în noua clasă. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce privește următoarele subiecte:

(i) proceduri operaționale;

(ii) performanțe de zbor și planificarea zborului;

(iii) cunoașterea generală a aeronavei.

(b) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase, pilotul trebuie să urmeze cursuri de pregătire fie pentru diferențe, fie de familiarizare. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă de avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor menționată la articolul 2 punctul 8c, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care includ, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare:

1. proceduri operaționale;

2. performanțe de zbor și planificarea zborului;

3. cunoașterea generală a aeronavei.”

12. Punctul FCL.140.A se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv:

(i) 12 decolări și aterizări;

(ii) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;”.

(b) Se adaugă următoarele litere (c) și (d):

„(c) Titularii unei LAPL(A) cu privilegii pentru avioane SEP care, în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor menționat la articolul 2 punctul 8c, în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii 2 ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă:

1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (b);

2. o verificare a competenței;

3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.140.A litera (a) punctul (1) subpunctul (ii).

(d) Zborurile în dublă comandă, zborurile aflate sub supraveghere menționate în fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și la litera (c) punctul 3 și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 și la litera (c) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”

13. La punctul FCL.110.H, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Credite. Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pot fi creditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a) în următoarele condiții:

1. Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz:

(i) nu depășește timpul total de zbor ca PIC;

(ii) nu depășește 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a);

(iii) nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2;

2. experiența anterioară ca PIC pe aeronave care fac obiectul unei decizii a unui stat membru luate în conformitate cu articolul 2 alineatul (8) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau care intră în domeniul de aplicare al anexei I la regulamentul respectiv poate fi luată în considerare, cu condiția ca aeronava să corespundă definiției categoriei «elicopter» din prezenta anexă (partea FCL).”

14. La punctul FCL.135.H, literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) Solicitanților unei LAPL(H) li se acordă privilegii pentru tipul specific de elicopter pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la un alt tip de elicopter, titularii unei LAPL(H) trebuie să finalizeze, pe acel alt tip, toate elementele următoare:

1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, cel puțin 5 ore de instruire practică, inclusiv:

(i) 15 decolări, apropieri și aterizări în dublă comandă;

(ii) 15 decolări, apropieri și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;

2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte:

(i) proceduri operaționale;

(ii) performanțe de zbor și planificarea zborului;

(iii) cunoașterea generală a aeronavei.

(b) Înainte ca titularul unei LAPL(H) să își poată exercita privilegiile licenței pe o altă variantă de elicopter decât cea utilizată pentru testul de îndemânare, pilotul participă la cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare, astfel cum prevăd datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr 748/2012. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor.”

15. Punctul FCL.140.H se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.140.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența recentă

(a) Titularii unei LAPL(H) își exercită privilegiile asociate licenței pe un tip specific doar dacă, în ultimele 12 luni, au realizat, pe tipul relevant, unul dintre următoarele elemente:

1. au finalizat ambele elemente de mai jos:

(i) cel puțin 6 ore timp de zbor pe elicoptere de acest tip ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv șase decolări, apropieri și aterizări;

(ii) o pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;

2. au promovat o verificare a competenței cu un examinator pe respectivul tip specific înainte de a relua exercitarea privilegiilor asociate licenței. Programul respectiv de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(H).

(b) Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a celor două.

(c) Zborurile în dublă comandă, zborurile sub supraveghere menționate la litera (a) punctul 1 subpunctul (i), pregătirea de actualizare a competențelor menționată la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și verificarea competenței menționată la litera (a) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz."

16. La punctul FCL.205.A litera (b), punctele 2 și 3 se înlocuiesc cu următorul text:

„2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1;

3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz."

17. La punctul FCL.210.A, literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) Solicitanții unei PPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG, dintre care se permite ca 5 ore să fi fost efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin următoarele:

1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă;

2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.

Solicitanții pot efectua timpul de zbor al unui curs de pregătire pentru calificarea de noapte în conformitate cu punctul FCL.810 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) ca parte a celor 45 de ore de instruire practică, cu condiția ca, înainte de a începe pregătirea pentru calificarea pentru zbor de noapte, să fi finalizat o pregătire de bază pentru zbor instrumental.

(b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat o formare LAPL(A). Solicitanții unei PPL(A) primesc credite pentru pregătirea LAPL(A) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(A), cu condiția ca pregătirea LAPL(A) și pregătirea PPL(A) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a). Cu toate acestea, într-un astfel de caz, se aplică toate condițiile următoare:

1. dacă solicitanții dețin deja o LAPL(A), se aplică toate elementele următoare, cu condiția ca solicitanții să fi efectuat cel puțin 45 de ore timp total de zbor pe avioane sau TMG:

(i) cerința de la litera (a) fraza introductivă se reduce la 40 de ore de instruire practică;

(ii) cerința de la litera (a) punctul 1 se reduce la 21 de ore de instruire practică în dublă comandă;

2. solicitanții trebuie să fi efectuat cel puțin toate elementele următoare cu un instructor calificat să furnizeze instruire pentru o PPL(A):

(i) 5 ore de instruire practică în dublă comandă;

(ii) timpul de zbor în simplă comandă, astfel cum se specifică la litera (a) punctul 2."

18. La punctul FCL.205.H litera (b), punctele 2 și 3 se înlocuiesc cu următorul text:

„2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licențele specificate la punctul 1;

3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz."

19. Punctul FCL.210.H se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Solicitanții unei PPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe elicoptere, dintre care se permite ca 5 ore să fi fost efectuate pe un FSTD, inclusiv cel puțin:"

(b) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Cerințe specifice pentru solicitanții care au urmat pregătirea LAPL(H). Solicitanții unei PPL(H) primesc credite pentru pregătirea LAPL(H) anterioară pe care au urmat-o și li se eliberează o PPL(H), cu condiția ca pregătirea LAPL(H) și pregătirea PPL(H) pe care au efectuat-o în total să îndeplinească cerințele privind experiența de la litera (a).”

20. La punctul FCL.205.A litera (b), punctele 2 și 3 se înlocuiesc cu următorul text:

„2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru licența specificată la punctul 1;

3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau certificatelor asociate licenței de instructor sau examinator, după caz.”

21. Punctul FCL.325.A se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.325.A CPL (A) – Cerințe specifice pentru solicitanții care dețin o MPL

(a) Solicitanții unei CPL (A) care dețin o MPL trebuie să fi efectuat pe avioane:

1. 70 de ore timp de zbor într-unul dintre următoarele moduri:

(i) ca PIC;

(ii) care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS).

Dintre aceste 70 de ore, 20 de ore trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite;

2. elementele cursului modular CPL(A), astfel cum se specifică în capitolul E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele 3;

3. testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320.

(b) Atunci când li se eliberează o CPL în conformitate cu litera (a), solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

1. să respecte cerințele de la punctul FCL.405.A litera (c) pentru ca privilegiile IR(A) să le fie extinse la operațiunile cu un singur pilot pe avioane;

2. să li se limiteze privilegiile asociate calificărilor lor de tip la exercitarea privilegiilor unui copilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții finalizează o verificare a competenței pentru tipul relevant în conformitate cu apendicele 9 în rol de PIC.”

22. La punctul FCL.405.A, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) La cererea acestora, titularilor unei MPL trebuie:

1. să li se acorde privilegiile suplimentare ale titularului unei PPL(A), cu condiția să respecte cerințele pentru PPL(A) specificate în subpartea C;

2. să li se înlocuiască MPL cu o CPL(A), cu condiția să respecte cerințele specificate la punctul FCL.325.A.”

23. La punctul FCL.510.A litera (c) se adaugă următorul punct 3:

„3. Titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) primesc credite pentru timpul de zbor efectuat în timpul exercitării privilegiilor asociate respectivei calificări de tip, până la maximum 250 de ore.”

24. Punctul FCL.710 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Piloții trebuie să finalizeze pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea pentru a-și extinde privilegiile la o altă variantă de aeronavă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip sau, în cazul punctului FCL.710 litera (d) punctul 1 din prezenta anexă, pentru a menține privilegiile respective. În cazul variantelor unei calificări de clasă sau de tip, pregătirea pentru diferențe sau familiarizarea trebuie să includă elementele relevante definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, după caz. Atunci când se extind privilegiile aferente unei calificări de clasă pentru avioane SEP la o variantă cu alt tip de motor menționat la articolul 2 punctul 8c din prezentul regulament, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică, care includ, în ceea ce privește acest alt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate subiectele următoare:

1. cunoașterea generală a aeronavei;

2. proceduri operaționale;

3. performanțe de zbor și planificarea zborului.";

(b) literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) Fără a aduce atingere cerinței de la litera (b), pregătirea pentru diferențe pentru următoarele aeronave poate fi efectuată de un instructor calificat în mod corespunzător, cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012:

1. avioane care necesită o calificare de clasă:

(i) TMG-uri;

(ii) avioane SEP (multimotor);

(iii) avioane MEP (multimotor);

(iv) avioane SET, cu excepția avioanelor SET complexe sau de înaltă performanță;

2. elicoptere monomotor cu o masă maximă la decolare care nu depășește 3 175 kg.

(d) Piloții care, după ce și-au extins privilegiile la o altă variantă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip în conformitate cu prezentul punct, nu au zburat pe respectiva variantă în ultimii 2 ani, înainte de a-și exercita privilegiile în varianta respectivă, trebuie să finalizeze oricare dintre următoarele elemente pe varianta respectivă:

1. formare suplimentară privind diferențele, în conformitate cu literele (a) și (b) sau, dacă este cazul, cu litera (c);

2. o verificare a competenței;

3. în cazul unei variante din cadrul calificării de clasă SEP cu un anumit tip de motor menționat la articolul 2 punctul 8c, pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C).";

(c) se introduce următoarea literă (da) cu următorul text:

„(da) Punctul FCL.710 litera (d) nu se aplică în cazul variantelor din cadrul calificării de clasă TMG și al variantelor din cadrul calificării de clasă SEP care au același tip de motor menționat la articolul 2 punctul 8c din prezentul regulament."

25. Punctul FCL.725 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Cursul de pregătire. Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Solicitantul unei calificări de clasă pentru avioane SEP, alta decât cele de înaltă performanță, al unei calificări de clasă pentru TMG sau al unei calificări de tip monomotor pentru elicoptere menționate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din anexa VIII (partea DTO) la prezentul regulament poate urma cursul de pregătire în cadrul unei DTO. Cursul de pregătire pentru calificarea de tip include elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant, definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.";

(b) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot pe aeronave cu un singur pilot – calificări de tip

1. Privilegiile titularilor unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a aeronavei în operațiuni cu un singur pilot și în operațiuni multipilot. Acești titulari își exercită însă privilegiile pentru o anumită formă de operare numai dacă îndeplinesc toate condițiile următoare:

   (i) au absolvit o pregătire pentru zbor pentru forma relevantă de operare pe tipul relevant de aeronavă, în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă, cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012. Respectiva pregătire pentru zbor pentru o anumită formă de operare trebuie să fie inclusă în cursul inițial de pregătire pentru calificarea de tip în cadrul unei ATO sau, după eliberarea inițială a calificării de tip, să fie finalizată sub forma unei pregătiri suplimentare la oricare dintre următoarele:

      A. o organizație de pregătire aprobată (ATO);

      B. o organizație care face obiectul anexei III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și care are dreptul de a furniza o astfel de pregătire fie pe baza unei aprobări, fie pe baza unei declarații;

   (ii) au susținut un test de îndemânare sau o verificare a competenței:

      A. pentru operațiuni cu un singur pilot într-unul din următoarele moduri:

         1. în operațiuni cu un singur pilot;

         2. în operațiuni multipilot cu elemente suplimentare pentru operațiuni cu un singur pilot, astfel cum se specifică în apendicele 9;

      B. pentru operațiuni multipilot, în operațiuni multipilot;

   (iii) în plus, în cazul operațiunilor multipilot pe aeronave cu un singur pilot:

      A. îndeplinesc cerințele specificate la:

         1. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4 sau punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2, după caz;

         2. punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, pentru avioanele cu un singur pilot, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i);

      B. își exercită privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

2. Atunci când persoanele care solicită eliberarea inițială a unei calificări de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot finalizează pregătirea pentru zbor și testul de îndemânare numai în operațiuni multipilot, calificarea de tip se eliberează cu o restricție la operațiunile multipilot. Această restricție se elimină atunci când solicitanții finalizează, în conformitate cu apendicele 9, o pregătire suplimentară și o verificare a competenței care include elementele necesare pentru operațiuni cu un singur pilot.

   În toate celelalte cazuri, forma de operare nu se înscrie în licență.";

(c) se introduc următoarele litere (da) și (db):

„(da) Operațiuni cu un singur pilot și multipilot – calificări de clasă pentru avioane

Privilegiile titularilor unei calificări de clasă pentru un avion cu un singur pilot includ privilegiile de pilotare a avionului în operațiuni multipilot, cu condiția ca respectivii titulari:

1. să îndeplinească cerințele prevăzute la:

   (i) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 4;

   (ii) punctul FCL.720.A litera (b) punctul 5, înainte de începerea pregătirii pentru zbor pentru operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (da) punctul 2;

2. să fi absolvit pregătirea pentru zbor și să fi promovat o verificare a competenței pentru operațiuni multipilot pe clasa relevantă de avioane în conformitate cu secțiunea B punctul 5 litera (g) din apendicele 9, la o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i); și

3. să își exercite privilegiile numai în cadrul unei organizații care intră sub incidența anexei III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Pe licență nu se înscriu privilegii suplimentare pentru operațiuni multipilot pe o clasă de avioane cu un singur pilot.

(db) În cazul în care un test de îndemânare sau o verificare a competenței pentru o calificare de clasă sau de tip pentru o aeronavă cu un singur pilot se desfășoară în oricare dintre următoarele moduri, forma sau formele de operare în care se desfășoară respectivul test de îndemânare sau respectiva verificare a competenței se înscriu în carnetul de zbor al solicitanților și se semnează de către examinator:

1. operațiuni multipilot;

2. operațiuni cu un singur pilot și multipilot."

26. La punctul FCL.740 litera (b) punctul 1, subpunctele (ii) și (iii) se înlocuiesc cu următorul text:

„(ii) la o DTO sau la o ATO, în cazul în care calificarea expirată viza o calificare de clasă pentru avioane SEP, alta decât cele de înaltă performanță, o calificare de clasă pentru TMG sau o calificare de tip monomotor pentru elicopterele menționate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din anexa VIII;

(iii) la o DTO, la o ATO sau cu un instructor, în cazul în care calificarea a expirat în urmă cu cel mult 3 ani și era o calificare de clasă pentru avioane SEP, alta decât cele de înaltă performanță, sau o calificare de clasă pentru TMG;".

27. Punctul FCL.720.A se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), se elimină cele două paragrafe dintre titlul „(a) Avioane cu un singur pilot" și titlul „(1) Avioane multimotor cu un singur pilot";

(b) la litera (b) punctul 5, subpunctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) în intervalul de 3 ani precedenți, au făcut obiectul pregătirii și verificării prevăzute la punctele ORO.FC.220 sau ORO.FC.230 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012;";

(c) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Fără a aduce atingere punctului FCL.720.A litera (b), solicitanților care respectă secțiunea B punctul 6 subpunctul (i) din apendicele 9 li se eliberează o calificare de tip cu privilegii restricționate pentru un avion multipilot, care permite titularilor unei astfel de calificări să acționeze în calitate de copiloți suplimentari pentru rută peste nivelul de zbor 200, cu condiția ca alți doi membri ai echipajului să dețină o calificare de tip în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (b).

Pentru a elimina restricția, solicitanții trebuie să respecte toate elementele următoare:

1. să se supună unei evaluări în cadrul unei ATO, care să le stabilească nevoile de pregătire în vederea eliminării restricției;

2. pe baza evaluării specificate la punctul 1, să urmeze, la respectiva ATO, o pregătire care să le permită să atingă nivelul de competență pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță;

3. după finalizarea pregătirii specificate la punctul 2, să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele 9;

4. după susținerea testului de îndemânare specificat la punctul 3, să îndeplinească una dintre următoarele condiții:

(i) să respecte punctul ORO.FC.220 litera (e) din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, cu condiția să îndeplinească cerințele privind experiența specificate la punctul FCL.730.A din prezenta anexă;

(ii) să finalizeze pregătirea pentru zbor pe aeronavă, care include manevre la decolare, aterizare și manevra «go-around»."

28. La punctul FCL.725.A, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) în cazul avioanelor complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot, al avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot și al avioanelor multipilot, cursurile de pregătire trebuie să cuprindă cunoștințe teoretice și instruire practică UPRT corespunzătoare particularităților clasei sau tipului relevant(e). Pentru instruirea practică, FSTD pot fi utilizate în conformitate cu secțiunea A punctul 18 din apendicele 9."

29. La punctul FCL.730.A litera (a), punctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:

„1. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul CG, C sau C intermediar:

(i) 1 500 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută;

(ii) în toate celelalte cazuri, 1 500 de ore timp de zbor sau 250 segmente de rută;

2. dacă în timpul cursului se folosește un FFS calificat la nivelul DG sau D:

(i) 750 de ore timp de zbor în cazul copiloților suplimentari pentru rută;

(ii) în toate celelalte cazuri, 500 de ore timp de zbor sau 100 de segmente de rută."

30. Punctul FCL.740.A litera (b) se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Calificări de clasă pentru avioane SEP și calificări de clasă pentru TMG. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane SEP sau a calificărilor de clasă pentru TMG, solicitanții trebuie:";

(ii) subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) în intervalul de 12 luni anterior datei expirării calificării, să efectueze 12 ore timp de zbor în clasa relevantă, inclusiv:

(A) 6 ore ca PIC;

(B) 12 decolări și 12 aterizări;

(C) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor de zbor (FI) sau cu un instructor pentru calificarea de clasă (CRI) și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență. Solicitanții sunt scutiți de această pregătire de actualizare cunoștințelor dacă au promovat oricare dintre următoarele, pe orice clasă sau tip de avion:

1. o verificare a competenței pentru calificarea de clasă sau de tip;

2. un test de îndemânare;

3. o evaluare practică EBT;

4. o evaluare a competenței.";

(b) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Atunci când sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări de clasă TMG, solicitanții pot îndeplini cerințele de la punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține revalidarea ambelor calificări.";

(c) punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. Atunci când sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe mare), solicitanții pot îndeplini cerințele de la punctul 1 subpunctul (ii) în oricare dintre clase sau într-o combinație între aceste și pot îndeplini cerințele respective pentru ambele calificări. În fiecare clasă trebuie efectuate cel puțin 1 oră din timpul ca PIC obligatoriu și 6 dintre cele 12 decolări și 12 aterizări obligatorii."

31. La punctul FCL.745.A litera (a), punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. 3 ore de instruire practică în dublă comandă cu un instructor de zbor pentru avioane FI(A) calificat în conformitate cu punctul FCL.915 litera (e), constând într-un curs UPRT avansat pe un avion calificat pentru respectiva pregătire. Timpul de zbor care nu include UPRT avansat, dar care servește la ducerea sau întoarcerea din zona de pregătire UPRT nu se ia în calculul celor 3 ore."

32. Punctul FCL.740.H se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.740.H Revalidarea calificărilor de tip – elicoptere

(a) Revalidare. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru elicoptere, solicitanții trebuie să respecte una dintre următoarele condiții, după caz:

1. parcurg următoarele etape:

(i) în perioada de valabilitate a calificării de tip, să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de elicopter relevant;

(ii) în cele 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării de tip, să promoveze o verificare a competenței:

(A) care se desfășoară în conformitate cu apendicele 9 pe tipul relevant de elicopter sau pe un FSTD reprezentând tipul respectiv;

(B) a cărei durată poate fi luată în calculul timpului de zbor specificat la subpunctul (i);

2. pentru calificările de tip pentru elicopterele monomotor cu o masă maximă la decolare de 3 175 kg, aceștia trebuie să îndeplinească una dintre următoarele condiții:

(i) să respecte dispozițiile de la litera (a) punctul 1;

(ii) să efectueze, pe tipul de elicopter relevant, ambele elemente de mai jos:

(A) în perioada de valabilitate a calificării de tip, cel puțin 6 ore ca PIC;

(B) în cele 3 luni imediat anterioare datei expirării calificării, o pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor cu un instructor și într-un mod considerat satisfăcător de acesta, care selectează exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri normale, anormale și de urgență; Solicitanții pot alege să urmeze pregătirea de actualizare a competențelor pe aeronavă sau pe un FSTD reprezentând tipul relevant ori într-o combinație a acestora.

(b) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SEP, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pe fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate:

1. dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore;

2. dacă au urmat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore.

Verificarea competenței sau actualizarea competențelor se efectuează, după caz, de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau actualizarea competențelor.

(c) Atunci când dețin mai multe calificări de tip pentru elicoptere SET cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3 175 kg, solicitanții pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin promovarea verificării competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau prin finalizarea pregătirii de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) numai pe unul dintre tipurile relevante deținute, cu condiția să fi efectuat toate duratele de zbor de mai jos:

1. 300 de ore ca PIC pe elicoptere;

2. 15 ore pe fiecare dintre tipurile deținute;

3. oricare dintre următoarele durate de zbor ca PIC pentru fiecare dintre celelalte tipuri relevante în cursul perioadei de valabilitate:

(i) dacă au efectuat o verificare a competenței în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), cel puțin 2 ore;

(ii) dacă au efectuat o pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B), cel puțin 6 ore.

Verificarea competenței se efectuează de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau pregătirea de actualizare a competențelor.

(d) Solicitanții care au promovat un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip suplimentare sau o verificare a competenței pentru reînnoirea unei calificări de tip trebuie să obțină revalidarea pentru calificările de tip relevante deja deținute în grupurile comune, astfel cum se specifică la literele (b) și (c).

Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se finalizează testul de îndemânare sau verificarea competenței.

(e) În cazul deținerii unei IR(H), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru o calificare de tip.

(f) Solicitanții care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței. În cazul literelor (b) și (c), solicitanții nu își exercită privilegiile pe niciunul dintre tipurile respective."

33. La punctul FCL.810 litera (a), punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. Atunci când dețin atât o calificare de clasă pentru avioane SEP (aterizare pe uscat), cât și o calificare de clasă TMG, solicitanții pot îndeplini cerințele de la punctul 1 pentru oricare dintre clase sau pentru ambele clase."

34. Punctul FCL.815 se modifică după cum urmează:

(a) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Pentru a exercita privilegiile calificării de zbor în munți, titularul calificării trebuie să fi respectat, în ultimii 2 ani, oricare dintre următoarele condiții:

1. să fi efectuat cel puțin șase aterizări pe o suprafață desemnată ca necesitând o calificare de zbor în munți;

2. să fi promovat o verificare a competenței în conformitate cu cerințele de la litera (c). Promovarea verificării competenței se înscrie în carnetul de zbor al pilotului și se semnează de examinatorul responsabil.";

(b) literele (e) și (f) se elimină.

35. Punctul FCL.820 litera (b) se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Obligația de a fi titularul unei calificări de pilot de încercare prevăzută la litera (a) se aplică numai în cazul zborurilor de încercare care au loc pe:";

(b) la punctul 2, subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) standardele CS-23 sau codurile de navigabilitate echivalente, cu excepția avioanelor cu o masă maximă la decolare de până la 2 000 kg."

36. La punctul FCL.835 litera (a), punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Privilegiile unui titular de BIR constau în efectuarea de zboruri în condiții IFR pe avioane cu un singur pilot pentru care sunt deținute calificări de clasă, cu excepția următoarelor:

(i) avioane de înaltă performanță;

(ii) variante de avion, atunci când datele privind conformitatea operațională au determinat necesitatea unei IR."

37. Punctul FCL.915 litera (b) se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Cerințe suplimentare pentru instructorii care asigură instruirea practică pe aeronave.";

(b) la punctul 3, subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) să fi promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva clasă sau pe respectivul tip de aeronavă;";

(c) punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. să aibă dreptul de a acționa ca PIC în aeronavă pe durata unei astfel de instruiri practice; și";

(d) se adaugă următorul punct 5:

„5. atunci când asigură instruirea practică pe o variantă a clasei de avioane SEP cu un anumit tip de motor menționat la articolul 2 punctul 8c din prezentul regulament, au respectat una dintre următoarele condiții:

(i) au efectuat cel puțin 5 ore timp de zbor ca piloți pe varianta respectivă;

(ii) au promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva variantă."

38. La punctul FCL.930, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Solicitantul unui certificat de instructor trebuie să fi absolvit un curs teoretic și de instruire practică în cadrul unei ATO."

39. Punctul FCL.945 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.945 Obligațiile instructorilor

După efectuarea zborului de pregătire pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane SEP sau TMG în conformitate cu punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) litera (C) sau pentru revalidarea unei calificări de tip pentru elicoptere monomotor în conformitate cu punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (B) și numai în cazul îndeplinirii tuturor celorlalte criterii de revalidare prevăzute la punctul FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) sau la punctul FCL.740.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii), după caz, instructorul vizează licența solicitantului cu noua dată de expirare a calificării, dacă este autorizat în mod specific în acest scop de autoritatea competentă responsabilă pentru licența solicitantului."

40. Punctul FCL.915.FI litera (b) se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2 se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„să dețină cel puțin o PPL(A) sau să dețină o MPL cu privilegii PPL suplimentare în conformitate cu punctul FCL.405.A litera (b) punctul 1 și să fi îndeplinit următoarele condiții:";

(ii) subpunctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) cu excepția unui FI(A) care asigură pregătire doar pentru LAPL(A), a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care, în acest caz, nu este valabil pentru niciuna dintre următoarele:

(A) eliberarea unei CPL;

(B) primirea de credite pentru cunoștințe teoretice CPL în conformitate cu punctul FCL.035 și cu apendicele 1;";

(b) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. să fi efectuat cel puțin 30 de ore pe clasa sau pe tipul de avion utilizat pentru cursul de pregătire FI(A), dintre care cel puțin 5 ore trebuie să fi fost efectuate în cursul celor 6 luni care precedă evaluarea practică preliminară prevăzută la punctul FCL.930.FI litera (a);".

41. La punctul FCL.930.FI, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Solicitanții certificatului de FI trebuie să fi promovat, în cadrul unei ATO, o evaluare practică preliminară în compania unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j) în intervalul celor 6 luni anterioare cursului, pentru evaluarea capacității acestora de a urma cursul. Această evaluare practică preliminară se bazează pe verificarea competenței pentru calificările de clasă și de tip prevăzută la apendicele 9."

42. Punctul FCL.940.FI se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a) punctul 1, subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) să fi efectuat pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la autoritatea competentă;";

(b) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) *Reînnoire*

Dacă certificatul FI a expirat, solicitanții trebuie, în termen de 12 luni înainte de data solicitării de reînnoire, să finalizeze o pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la o autoritate competentă și să efectueze o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935."

43. La punctul FCL.905.TRI litera (a) punctul 2, subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) să fi parcurs programa de instruire practică a părții relevante a cursului de pregătire TRI în conformitate cu punctul FCL.930.TRI litera (ab) punctul 3 într-un mod considerat satisfăcător de șeful activității de pregătire al unei ATO."

44. Punctul FCL.910.TRI se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), punctele 1 și 2 se înlocuiesc cu următorul text:

„1. zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS), cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea relevantă specificată la punctul FCL.930.TRI litera (ab) punctul 4;

2. pregătirii pentru aterizare, cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea relevantă specificată la punctul FCL.930.TRI litera (ab) punctul 4; sau";

(b) la litera (b), paragraful ca urmează după punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 pentru variantele respective.";

(c) la litera (c) punctul 1, paragraful care urmează după subpunctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„Privilegiile TRI se extind la alte variante, cu condiția ca acestea să respecte punctul FCL.710 la respectivele variante și, după caz, elementele prevăzute în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 pentru variantele respective."

45. Punctul FCL.930.TRI se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Cursul de pregătire TRI se desfășoară:

1. în cazul MPA, pe un FFS sau într-o combinație între FSTD și FFS;

2. în cazul calificărilor de tip pentru SPA și elicoptere, în oricare dintre următoarele:

(i) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD;

(ii) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS

(iii) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD.";

(b) se introduc următoarele litere (aa) și (ab):

„(aa) Prin derogare de la litera (a), cursul de pregătire TRI:

1. în cazul elicopterelor necomplexe, se poate desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil;

2. în cazul aeronavelor menționate în secțiunea A punctul 1e din apendicele 9, se poate desfășura în conformitate cu punctul FCL.930.TRI litera (a) punctul 2 subpunctul (i), (ii) sau (iii), indiferent de disponibilitatea și accesibilitatea FFS sau FSTD.

(ab) Cursul de pregătire TRI include:

1. 25 de ore de predare-învățare;

2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de pregătire la clasă sau pe simulator;

3. 5 ore de instruire practică pe aeronava corespunzătoare sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă în cazul aeronavelor cu un singur pilot și 10 ore pe o aeronavă multipilot sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă;

4. în cazul în care se solicită privilegii de zbor de linie sub supraveghere (LIFUS) sau pregătire pentru decolare și aterizare, următoarea pregătire, după caz:

(i) pe un FSTD și în legătură cu privilegiile relevante, o pregătire specifică suplimentară care, în cazul privilegiilor pentru desfășurarea pregătirii pentru decolare și aterizare, include pregătirea pentru procedurile de urgență legate de aeronavă;

(ii) consolidarea pregătirii specifice în conformitate cu punctul 4 litera (i), în cazul în care solicitantul trebuie, pe aeronavă, să efectueze LIFUS sau pregătire pentru decolare și aterizare, după caz, sub supravegherea unui TRI desemnat în acest scop de către ATO."

46. La punctul FCL.905.CRI litera (a), punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. o calificare de tractare sau de zbor acrobatic pentru categoria avioane, cu condiția ca CRI să fie titularul calificării relevante și să fi demonstrat capacitatea de a asigura pregătire pentru respectiva calificare unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j)".

47. La punctul FCL.905.IRI litera (b), punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. În cazul unui IRI deja calificat să asigure pregătire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la punctul FCL.905.IRI litera (b) punctul 2 poate fi înlocuită cu obligația de a absolvi cursul prevăzut la FCL.905.FI litera (k) punctul 3."

48. La punctul FCL.930.IRI, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Instruirea practică se asigură de către un FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j)."

49. La punctul FCL.910.SFI al doilea paragraf, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, pentru a extinde privilegiile SFI la alte FSTD reprezentând alte tipuri din aceeași categorie de aeronave, SFI trebuie să fi realizat următoarele:".

50. La punctul FCL.930.SFI, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Un solicitant al unui certificat de SFI care:

1. deține un certificat de TRI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (a);

2. deține sau a deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 3."

51. Apendicele 1 se modifică după cum urmează:

(a) punctele 1.3. și 1.4. se înlocuiesc cu următorul text:

„1.3. Pentru eliberarea unei PPL, titularul unei LAPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examinarea teoretică. Creditul respectiv se aplică și solicitanților unei PPL care au absolvit deja examenul teoretic pentru LAPL pe aceeași categorie de aeronave, atât timp cât se află în perioada de valabilitate specificată la punctul FCL.025 litera (c).

1.4. Prin derogare de la punctul 1.2, pentru eliberarea unei LAPL(A), titularul unei SPL eliberate în conformitate cu anexa III (partea SFCL) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să demonstreze un nivel adecvat de cunoștințe teoretice pentru clasa de avioane SEP (aterizare pe uscat) în conformitate cu punctul FCL.135.A litera (a) punctul 2.";

(b) punctul 2.2 se înlocuiește cu următorul text:

„2.2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice stabilite în prezenta anexă (partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare:

021 — Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență;

022 — Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente;

032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz;

070 – Proceduri operaționale;

081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz.";

(c) punctul 2.4 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4. Persoanele care solicită eliberarea unei CPL și care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul comunicațiilor.";

(d) punctul 3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„3.2 Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta anexă (partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare:

021 — Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență;

022 — Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente;

032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz;

070 – Proceduri operaționale

081/082 – Principii de zbor pentru avioane sau elicoptere, după caz."

52. În apendicele 4 secțiunea B, punctul 5 se modifică după cum urmează:

(a) primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Exercițiile din secțiunea 2 litera (c) și litera (e) subpunctul (iv) și din secțiunea 3 litera (g), precum și secțiunile 5 și 6 în întregime pot fi efectuate pe un FNPT II sau pe un FFS. Examinatorul poate decide să nu aplice elemente din secțiunea 6 litera (d).";

(b) tabelul se modifică după cum urmează:

(i) Secțiunea 3 se modifică după cum urmează:

— rândul (g) se înlocuiește cu următorul text:

„g	Urmărirea, poziționarea (NDB, VOR sau traiectoria între punctele de drum), identificarea facilităților (zbor instrumental)."

— se adaugă rândul (h) după cum urmează:

„h	Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)"

(ii) în secțiunea 6, rândul (d) se înlocuiește cu următorul text:

„d	Oprirea și repornirea motorului (dacă este selectat de examinator)"

53. Apendicele 8 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele 8

Acordarea de credite cu privire la componenta IR a verificării competenței pentru o calificare de clasă sau de tip sau evaluarea practică EBT";

(b) în tabelul din secțiunea A, primul rând și al doilea rând se înlocuiesc cu următorul text:

„Dacă se efectuează un test de îndemânare, o verificare a competenței sau o evaluare practică EBT, inclusiv IR, iar titularii dețin una dintre următoarele calificări valabile:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul verificării competenței pentru:
o calificare de tip MPA; o calificare de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot	calificarea de clasă SE (*) și calificarea de tip SE (*) și calificarea de clasă sau de tip SP ME, cu excepția calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță, numai credite pentru secțiunea 3B a verificării conformității de la punctul B.5 din apendicele 9 (*)"

54. Apendicele 9 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele 9

Pregătire, test de îndemânare și verificare a competenței pentru MPL și ATPL, precum și pentru calificările de tip și de clasă, precum și verificări ale competenței pentru BIR și IR";

(b) secțiunea A se modifică după cum urmează:

1. Punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Persoanele care solicită un test de îndemânare trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test."

2. Se introduc următoarele puncte 1a-1f:

„1a. Pregătirea pe FFS în conformitate cu punctele 1b și 1c din prezenta secțiune se completează cu pregătirea pentru decolare și aterizare pe o aeronavă cu un singur pilot operată în operațiuni cu un singur pilot sau multipilot sau pe o aeronavă multipilot, după caz, în conformitate cu punctul 17 din prezenta secțiune, cu excepția cazului în care pregătirea se finalizează în conformitate cu punctul FCL.730.A sau constituie pregătire pentru copiloți suplimentari pentru rută în conformitate cu secțiunea B punctul 6 litera (i) din prezentul apendice.

1b. Pregătirea pentru calificările de tip MPA și PL se efectuează pe un FFS sau, în mod combinat, pe FSTD-uri și pe FFS. Testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de tip MPA și PL și pentru eliberarea unei ATPL și a unei MPL se efectuează pe un FFS, dacă este disponibil.

1c. Pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru SPA și elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele:

(a) un FFS disponibil și accesibil sau într-o combinație a acestor FFS și FSTD;

(b) în mod combinat, pe FSTD-uri și pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS;

(c) pe aeronavă dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD.

1d. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru calificările de clasă sau de tip pentru elicopterele necomplexe SPA și pentru elicopterele necomplexe se pot desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil.

1e. Prin derogare de la punctul 1c, pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenței pentru oricare dintre următoarele elemente se poate desfășura în conformitate cu punctul 1c litera (a), (b) sau (c), indiferent de disponibilitatea și de accesibilitatea FFS sau FSTD:

(a) avioane necomplexe cu un singur pilot, altele decât cele de înaltă performanță;

(b) TMG-uri;

(c) elicoptere necomplexe pentru care configurația maximă certificată a locurilor nu depășește cinci locuri.

1f. Dacă în timpul pregătirii, al testării sau al verificării se utilizează FSTD-uri, adecvarea FSTD-urilor utilizate se verifică în raport cu «Tabelul de funcții și teste subiective» aplicabil și cu «Tabelul testelor de validare a FSTD» aplicabil, incluse în documentul principal de referință aplicabil dispozitivului utilizat. Trebuie luate în considerare toate restricțiile și limitările indicate în certificatul de calificare al dispozitivului."

3. Titlul aflat înaintea punctului 13 se înlocuiește cu următorul titlu:

„CERINȚE SPECIFICE PRIVIND PREGĂTIREA, TESTUL DE ÎNDEMÂNARE ȘI VERIFICAREA COMPETENȚEI PENTRU CALIFICĂRILE DE TIP PENTRU AERONAVE MULTIPILOT, PENTRU AERONAVE CU UN SINGUR PILOT ATUNCI CÂND SUNT PILOTATE ÎN OPERARE MULTIPILOT, PENTRU MPL ȘI PENTRU ATPL".

4. Punctul 17 se modifică după cum urmează:

(i) primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care cursul pentru calificarea de tip a inclus mai puțin de 2 ore de pregătire pentru zbor pe aeronavă, solicitanții trebuie, înainte sau după testul de îndemânare, să efectueze o pregătire pentru zbor pe aeronavă.";

(ii) la al doilea paragraf, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„O astfel de pregătire pentru zbor aprobată trebuie să includă manevre de decolare și aterizare și se efectuează de către un instructor calificat, sub responsabilitatea:";

(c) secțiunea B se modifică după cum urmează:

1. punctul 5 se modifică după cum urmează:

(i) literele (g), (h), (i) și (j) se înlocuiesc cu următorul text:

„(g) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de clasă sau de tip în operațiuni multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) sau (da), piloții care au deja dreptul să opereze clasa sau tipul relevant de avion în operațiuni cu un singur pilot trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

1. să finalizeze un curs de diferențe care să conțină manevre și proceduri, inclusiv MCC, precum și exercițiile prevăzute în secțiunea 7 utilizând gestionarea amenințărilor și a erorilor (TEM), CRM și factori umani în cadrul unei organizații care este specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i);

2. să promoveze o verificare a competenței în operațiuni multipilot.

(h) Pentru a exercita privilegiile unei calificări de tip în operațiuni cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), piloții care au deja dreptul să piloteze tipul relevant de avion în operațiuni multipilot trebuie să fie formați într-o organizație specificată la punctul FCL.725 litera (d) punctul 1 subpunctul (i) și verificați pentru următoarele manevre și proceduri suplimentare în operațiuni cu un singur pilot:

(i) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B;

(ii) pentru avioanele ME, 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B.

(i) Piloții care au dreptul să exercite privilegiile unei calificări de clasă sau de tip atât în operațiuni cu un singur pilot, cât și în operațiuni multipilot în conformitate cu literele (g) și (h) își pot menține privilegiile pentru ambele forme de operare prin efectuarea unuia dintre elementele de mai jos:

(i) două verificări ale competenței, una în operațiuni cu un singur pilot și una în operațiuni multipilot;

(ii) o verificare a competenței în operațiuni multipilot, în plus față de exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau la litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot.

Verificările competenței pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă includ întotdeauna exercițiile menționate la litera (h) subpunctul (i) sau litera (h) subpunctul (ii), după caz, în operațiuni cu un singur pilot.

(j) Pentru a elimina o restricție privind operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru un avion cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, piloții trebuie să se conformeze literei (h).";

(ii) la litera (l), primul și al doilea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant."

2. Punctul 6 se modifică după cum urmează:

(i) litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) Pentru a elimina o restricție la operațiunile multipilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2 de pe o calificare de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, piloții trebuie să finalizeze manevrele/procedurile de la 2.5, 3.8.3.4, 4.4 și 5.5, precum și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4 în operare cu un singur pilot.";

(ii) subpunctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) Solicitanții și titularii unei calificări de tip restricționate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) trebuie să urmeze cursuri de pregătire, teste de îndemânare și verificări ale competenței în conformitate cu prezentul apendice. Cu toate acestea, cu excepția cazului în care se supun unui test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (c) punctul 3, aceștia trebuie să efectueze, în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței, cel puțin manevrele de aterizare în rolul pilotului care monitorizează zborul, dar nu trebuie să efectueze următoarele:

(i) manevre de decolare;

(ii) manevre de aterizare în rolul pilotului aflat la comenzi.";

(iii) la litera (j), primul și al doilea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Prin derogare de la primul paragraf, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN se efectuează pe o aeronavă sau pe un FSTD reprezentând aeronava respectivă, care nu sunt echipate pentru manevrele RNP APCH, se permite ca verificarea competenței să nu includă exerciții RNP APCH. În astfel de cazuri, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția se ridică dacă pilotul a efectuat o verificare a competenței care include un exercițiu RNP APCH pentru clasa sau tipul relevant.";

(d) secțiunea C se modifică după cum urmează:

1. tabelul care urmează după punctul 12 se modifică după cum urmează:

(i) rândul pentru exercițiul 2.6.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.6.1	Pentru elicoptere monomotor (SEH): — aterizare în autorotație; sau — recuperarea puterii, cu condiția ca, în anul precedent, solicitanții să fi absolvit o pregătire care să includă o aterizare în autorotație, iar această pregătire să fi fost înscrisă și semnată în carnetul de zbor al solicitanților de către instructor. Pentru elicoptere multimotor (MEH): recuperarea puterii.”	P	——>		M	

(ii) rândurile pentru exercițiile 5.4.1 și 5.4.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„5.4.1	Manual, fără sistemul director de zbor. Notă: Conform AFM, este posibil ca procedurile RNP APCH să necesite utilizarea pilotului automat sau a sistemului director de zbor. Procedura care urmează să fie executată manual trebuie aleasă având în vedere respectivele limitări (de exemplu, se alege o procedură ILS pentru 5.4.1 în cazul unei astfel de limitări prevăzute în AFM).	P *	——>*		M* (cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.2 este finalizat)	

5.4.2	Manual, cu sistemul director de zbor	P *	——>*		M* (cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.1 este finalizat)”.	

2. Punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:

„13. Pentru a exercita privilegiile calificării de tip în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d), persoanele care solicită eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot trebuie:

(a) pentru operațiuni cu un singur pilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni cu un singur pilot;

(b) pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot;

(c) atât pentru operațiuni cu un singur pilot, cât și pentru operațiuni multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operațiuni multipilot și, în plus, următoarele manevre și proceduri în operațiuni cu un singur pilot:

1. pentru elicoptere monomotor: 2.1 decolare și 2.6 și 2.6.1 coborâre în autorotație și aterizare în autorotație;

2. pentru elicoptere multimotor: 2.1 decolare și 2.4 și 2.4.1 pană de motor imediat înainte și după atingerea TDP;

3. pentru privilegii IR, pe lângă punctul 1 sau 2, după caz, o apropiere din secțiunea 5, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite criteriile din apendicele 8;

(d) pentru eliminarea unei restricții de la operațiunile multipilot dintr-o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.725 litera (d) punctul 2, să efectueze o verificare a competenței care să includă manevrele și procedurile menționate la litera (c) punctul 1 sau punctul 2, după caz.”

ANEXA II

Modificări aduse anexei IV (partea MED) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011

Anexa IV se modifică după cum urmează:

1. La punctul MED.A.010, după definiția termenului „acuitate cromatică” se introduce următoarea definiție:

„— «operarea zborului pentru îndeplinirea serviciului medical de urgență pe elicopter (HEMS)» înseamnă un «zbor HEMS» astfel cum este definit la punctul 61 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012;”.

2. La punctul MED.A.040, punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 sunt revalidate și reînnoite de un AeMC sau de un AME. În mod specific, certificatele medicale clasa 1 pentru solicitanții care au împlinit vârsta de 60 de ani și care sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot se revalidează și se reînnoiesc în principal de un AeMC sau, la latitudinea autorității competente, de un AME cu experiență desemnat de autoritatea competentă.”

3. La punctul MED.B.005 se adaugă al treilea paragraf cu următorul text:

„Când îi examinează, AME țin seama în mod corespunzător de efectele degenerative ale îmbătrânirii asupra sistemelor corpului.”

4. Punctul MED.B.010 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), punctele 3 și 4 se înlocuiesc cu următorul text:

„3. Pentru un certificat medical clasa 1, se efectuează o evaluare cardiovasculară aprofundată la prima examinare pentru revalidare sau reînnoire după vârsta de 65 de ani și, după această vârstă, o dată la 4 ani. Pentru solicitanții implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare cardiovasculară extinsă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 ani și, ulterior, sub rezerva unei evaluări a factorului de risc cardiovascular.

4. Pentru un certificat medical clasa 1, determinarea lipidelor serice, inclusiv a fracțiunilor de colesterol, este necesară la examinarea inițială și la prima examinare după vârsta de 40 de ani.”;

(b) la litera (b), se adaugă următorul punct 5:

„5. O evaluare a factorilor de risc cardiovascular face parte din examinările pentru certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 la prima examinare după împlinirea vârstei de 40 de ani și, ulterior, la intervale regulate.”

5. Punctul MED.B.015 se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Solicitanții unui certificat medical clasa 1 sunt supuși unor teste funcționale pulmonare în cadrul examinării inițiale și în situația în care există indicație clinică.”;

(b) se introduce următoarea literă (ba):

„(ba) Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani se efectuează teste funcționale pulmonare și de apnee obstructivă de somn (OSA).”;

(c) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Solicitanții unui certificat medical clasa 2 sunt supuși unor teste pulmonare funcționale și morfologice în situația în care există indicație clinică sau epidemiologică.”

6. La punctul MED.B.070 litera (a) punctul 1, se adaugă următorul subpunct (iii):

„(iii) atunci când titularii sunt implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare oftalmologică completă la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an.”

7. La punctul MED.B.075 litera (b), punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Solicitanții sunt supuși testului Ishihara pentru eliberarea inițială a certificatului medical. Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o evaluare a vederii cromatice la prima examinare de revalidare sau de reînnoire după vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an. Solicitanții care trec acest test pot fi declarați apți.”

8. Punctul MED.B.080(a) se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1, subpunctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) Pentru un certificat medical clasa 1 și pentru un certificat medical clasa 2, în cazul în care la licență se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental de bază, auzul se testează cu audiometrie tonală la examinarea inițială, apoi o dată la 5 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani și, ulterior, o dată la 2 ani, până când titularul licenței împlinește vârsta de 60 de ani și, ulterior, în fiecare an.”;

(b) se adaugă următorul punct 3:

„3. Pentru titularii de certificate medicale clasa 1 implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, se efectuează o examinare completă ORL la prima examinare de revalidare sau reînnoire după vârsta de 60 de ani.”

9. La punctul MED.D.020 se introduce litera (aa) cu următorul text:

„(aa) Pentru demonstrarea conformității cu punctul MED.D.010 litera (b) și cu punctul MED.D.015 litera (c), un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant din afara teritoriilor pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago poate fi acceptat de autoritatea competentă, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) autoritatea competentă a evaluat și a verificat programa cursului în conformitate cu punctul ARA.MED.200 litera (c) punctul 1 din anexa VI;

(ii) solicitantul a absolvit un modul specific de pregătire privind cerințele aeromedicale detaliate în prezenta anexă (partea MED), astfel cum a fost furnizat de autoritatea competentă.”

ANEXA III

Modificări aduse anexei VI (partea ARA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011

Anexa VI se modifică după cum urmează:

1. La punctul ARA.GEN.305, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Pentru persoanele care dețin o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat(ă) de autoritatea competentă, programul de supraveghere cuprinde un volum adecvat de inspecții și inspecții neanunțate."

2. La punctul ARA.GEN.360 se adaugă litera (e) cu următorul text:

„(e) Atunci când o autoritate competentă primește din partea titularului unui certificat medical o cerere de schimbare a autorității competente, astfel cum se specifică în cerințele menționate la litera (a), se aplică procedura specificată la literele (a)-(d)."

3. La punctul ARA.FCL.200, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Autorizarea licenței de către instructori. Înainte de a autoriza în mod specific anumiți instructori să revalideze o calificare de clasă pentru avioane SEP, o calificare de clasă TMG sau o calificare de tip pentru un elicopter monomotor cu o MTOM de până la 3 175 kg, autoritatea competentă elaborează proceduri adecvate."

4. La punctul ARA.FCL.300 litera (b), punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. Examenul la comunicații poate fi separat de examenele la celelalte subiecte."

5. Punctul ARA.FSTD.120 se înlocuiește cu următorul text:

„ARA.FSTD.120 Continuarea unei calificări FSTD

„(a) Autoritatea competentă monitorizează în permanență organizația care operează FSTD, ca parte a programului de supraveghere, pentru a verifica dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

1. seria completă de teste din QTG principal se reia progresiv pe o perioadă de 12 luni;

2. rezultatele evaluărilor periodice sunt în continuare conforme cu baza de calificare și sunt datate și păstrate;

3. este disponibil un sistem de control al configurației pentru a asigura integritatea permanentă a hardware-ului și software-ului din cadrul FSTD calificat.

(b) Autoritatea competentă realizează evaluări periodice ale FSTD în conformitate cu procedurile detaliate la punctul ARA.FSTD.100. Aceste evaluări trebuie să aibă loc:

1. în fiecare an, în cazul unui simulator complet de zbor (FFS), al unui echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau al unui echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT). Începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni este sfârșitul lunii calificării inițiale, cu excepția cazului în care autoritatea competentă și organizația care operează FSTD convin asupra unei alte date. Fiecare evaluare recurentă a FSTD are loc în termen de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni;

2. la fiecare 3 ani, în cazul unui BITD.

(c) Autoritatea competentă poate prelungi perioada de evaluare periodică a unui FSTD specificat la punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 la maximum 36 de luni, cu condiția să se aplice toate condițiile următoare:

1. în cursul ultimelor 36 de luni, organizația care operează FSTD respectă criteriile specificate la punctul ARA.GEN.305 litera (c) punctele 1 - 4;

2. FSTD a fost supus unei evaluări inițiale și cel puțin unei evaluări periodice care au stabilit conformitatea sa continuă cu baza de calificare;

3. autoritatea competentă efectuează un audit al elementelor sistemului de management al organizației, astfel cum se specifică la punctul ORA.GEN.200 litera (a) punctele 3 și 6 din anexa VII, o dată la 12 luni;

4. organizația a elaborat proceduri pentru îndeplinirea sarcinilor specificate la punctul ORA.FSTD.225 litera (b) din anexa VII.””

6. Punctul ARA.MED.120 se înlocuiește cu următorul text:

„ARA.MED.120 Examinatori medicali

Autoritatea competentă desemnează unul sau mai mulți examinatori medicali care să îndeplinească sarcinile aeromedicale descrise în prezentul regulament. Examinatorul medical trebuie să fie licențiat și calificat în medicină și să dețină:

(a) experiență profesională postuniversitară în medicina clinică;

(b) cunoștințe și experiență specifice în medicina aeronautică și în practica aeromedicală;

(c) pregătire specifică în domeniul certificării aeromedicale.”

7. Punctul ARA.MED.125 se înlocuiește cu următorul text:

„ARA.MED.125 Direcționarea către autoritatea care acordă licențele

În cazul în care un examinator AeMC sau un examinator aeromedical (AME) a transmis decizia privind aptitudinea unui solicitant examinatorului medical al autorității care acordă licențele, se iau următoarele măsuri:

(a) examinatorul medical sau personalul medical desemnat de examinatorul medical evaluează documentația medicală relevantă și solicită documente, examinări și analize medicale suplimentare dacă este necesar;

(b) examinatorul medical determină aptitudinea solicitantului pentru eliberarea unui certificat medical cu una sau mai multe limitări, dacă se dovedește necesar;

(c) examinatorul medical informează AeMC sau AME cu privire la decizie;

(d) în cazul în care solicitantul este evaluat ca fiind apt, examinatorul medical eliberează, dacă este cazul, certificatul medical sau deleagă eliberarea către AeMC sau AME care a transmis decizia privind aptitudinea respectivului solicitant.”

8. Se introduc următoarele puncte ARA MED126 și ARA.MED.128:

„ARA.MED.126 Limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor medicale

(a) Autoritatea care acordă licențele stabilește o procedură de limitare, suspendare sau revocare a unui certificat medical.

(b) Autoritatea care acordă licențele limitează, suspendă sau revocă un certificat medical în cazul în care există dovezi că:

1. un certificat medical este falsificat sau obținut printr-o declarație falsă sau printr-o dovadă falsă;

2. un certificat medical este utilizat cu încălcarea dispozițiilor de la punctul MED.A.020 din anexa IV;

3. titularul unui certificat medical nu mai este conform cu anexa IV (partea MED);

(c) Autoritatea care acordă licențele poate, de asemenea, să suspende sau să revoce un certificat medical la cererea scrisă a titularului unui certificat medical.

(d) În cazul limitării, suspendării sau revocării unui certificat medical, autoritatea care acordă licențele informează AME sau AeMC emitent cu privire la motivul limitării, suspendării sau revocării.

(e) În cazul suspendării sau revocării unui certificat medical, autoritatea care acordă licențele se asigură că sunt respectate dispozițiile de la punctul MED.A.046 din anexa IV (partea MED).

(f) Autoritatea care acordă licențele stabilește o procedură de restabilire a unui certificat medical.

ARA.MED.128 Procedura de consultare

Autoritatea competentă stabilește o procedură de consultare pentru AeMC și AME în conformitate cu anexa IV (partea MED).”

9. Punctul ARA.MED.130 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se modifică după cum urmează:

1. punctul 2 se elimină;

2. punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. Numărul certificatului medical începând cu codul de țară ONU al statului în care s-a eliberat licența de pilot sau s-a solicitat eliberarea acesteia, urmat de un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine (III)”;

3. punctul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„6. Data nașterii titularului: (zz/ll/aaaa) (IVa)”;

4. punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. data expirării certificatului medical (IX) pentru:

(i) clasa 1;

(ii) Clasa 1 operațiuni comerciale de transport călători cu un singur pilot;

(iii) clasa 2;

(iv) LAPL”;

5. punctul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„11. Data celei mai recente și data următoarei electrocardiograme”;

6. punctul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„12. Data celei mai recente și data următoarei audiograme”;

7. se introduce următorul punct 12a:

„(12a) data celei mai recente și data următoarei examinări oftalmologice”;

8. se adaugă punctul 15 cu următorul conținut:

„15. Alte informații”;

(b) literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) Hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături. Orice înregistrare sau ștersătură în formular trebuie autorizată în mod clar de autoritatea care acordă licențele.

(c) Limbă: Certificatele medicale se scriu în limba națională (limbile naționale), în engleză și în alte limbi pe care autoritatea competentă le consideră adecvate.”

10. Punctele ARA.MED.135, ARA.MED.145 și ARA.MED.150 se înlocuiesc cu următorul text:

„ARA.MED.135 Formularele aeromedicale

Autoritatea competentă furnizează AME formatul următoarelor documente:

(a) formularul de cerere de certificat medical;

(b) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de certificate medicale clasa 1 și clasa 2;

(c) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de licențe de pilot de aeronave ușoare (LAPL).

ARA.MED.145 Notificare privind MG către autoritatea competentă

Atunci când este cazul, autoritatea competentă instituie un proces de notificare pentru medicii generaliști (MG), pentru a se asigura că aceștia cunosc cerințele aplicabile prevăzute în prezentul regulament.

ARA.MED.150 Evidența documentelor

(a) Pe lângă înregistrările prevăzute la punctul ARA.GEN.220, autoritatea competentă include în sistemul său de evidență detalii privind examinările și evaluările aeromedicale trimise de AME, AMC sau MG.

(b) Toate dosarele aeromedicale ale solicitanților/titularilor de licențe se păstrează pentru o perioadă minimă de 10 ani după data expirării ultimului lor certificat medical.

(c) În scopul evaluării aeromedicale și al standardizării, dosarele aeromedicale se pun la dispoziția, în urma obținerii consimțământului scris al solicitantului/titularului licenței, următoarelor entități:

1. unui AMC, AME sau MG, în scopul realizării unei evaluări aeromedicale;

2. unui comitet de examinare medicală, care poate fi înființat de autoritatea competentă în scopul reexaminării cazurilor neconcludente;

3. unor medici specialiști în scopul realizării unei evaluări aeromedicale;

4. examinatorului medical al autorității competente a unui alt stat membru în scopul unei supravegheri în cooperare;

5. solicitantului/titularului licenței în cauză, în urma unei solicitări scrise din partea acestuia;

6. agenției în scopul standardizării, într-un mod care să asigure respectarea confidențialității medicale în orice moment.

(d) Autoritatea competentă poate pune la dispoziție dosare aeromedicale în alte scopuri decât cele menționate la litera (c), în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679.

(e) Autoritatea competentă ține o listă a:

1. AeMC și AME pe care le-a certificat;

2. AME certificate de alte autorități competente care își exercită privilegiile pe teritoriul său și cărora le-a furnizat o informare în conformitate cu punctul MED.D.001 litera (f) punctul 3 din anexa IV (partea MED);

3. MG care își exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa IV (partea MED), după caz;

4. MSMM care au notificat autorității competente intenția lor de a efectua evaluări aeromedicale ale echipajului de cabină în conformitate cu punctul MED.C.005 litera (c) și cu punctul MED.D.040 din anexa IV (partea MED), după caz.

Lista trebuie să precizeze privilegiile persoanelor și organizațiilor menționate la primul paragraf punctele 1 - 4 și se publică și se actualizează de către autoritatea competentă.

(f) Autoritatea competentă analizează datele privind sănătatea ale piloților în vârstă de peste 60 ani, în special ale celor implicați în operațiuni HEMS cu un singur pilot, și raportează anual AESA aceste date privind sănătatea într-un mod anonimizat și agregat.”

11. Punctul ARA.MED.200 se înlocuiește cu următorul text:

„ARA.MED.200 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unui certificat de AME

Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.315, se aplică toate elementele următoare:

(a) autoritatea competentă se asigură că, înainte de eliberarea, revalidarea, reînnoirea sau extinderea privilegiilor unui certificat de AME, solicitanții își demonstrează competența aeromedicală în conformitate cu punctul MED.D.030 litera (a) punctul 6 și litera (b) punctul 5 din anexa IV;

(b) autoritatea competentă instituie o procedură pentru a se asigura că, înainte de eliberarea certificatului de AME, deține dovada că cabinetul AME este echipat și că există procese adecvate pentru efectuarea examinărilor aeromedicale în cadrul domeniului de aplicare al certificatului de AME solicitat. În caz că există mai multe cabinete AME, toate acestea trebuie specificate în certificatul AME;

(c) pentru solicitanții menționați la punctul MED.D.020 litera (aa) din anexa IV, autoritatea competentă poate accepta un curs de pregătire în medicina aeronautică urmat de un solicitant în afara teritoriilor pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago, cu condiția ca autoritatea competentă să fi întreprins toate acțiunile următoare:

1. a evaluat și a verificat dacă programa de curs este echivalentă cu cursurile de pregătire în medicina aeronautică disponibile în statele membre;

2. a furnizat solicitantului un modul de pregătire specifică privind cerințele aeromedicale detaliate în anexa IV (partea MED);

(d) atunci când consideră că AME este în conformitate cu cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică certificatul de AME pentru o perioadă de cel mult 3 ani, utilizând formularul prevăzut în apendicele VII.”.

12. Titlul punctului ARA.MED.240 se înlocuiește cu următorul text:

„**ARA.MED.240 Medici generaliști (MG) care exercită privilegiile în conformitate cu punctul MED.A.040 din anexa IV (partea MED)**”.

13. Punctul ARA.MED.245 se înlocuiește cu următorul text:

„ARA.MED.245 Supravegherea continuă a AME și a MG

Atunci când elaborează programul de supraveghere continuă menționat la punctul ARA.GEN.305, autoritatea competentă ia în considerare:

1. numărul AME și MG care își exercită privilegiile pe teritoriul în care autoritatea competentă își desfășoară sarcina de supraveghere;

2. numărul AME certificați de autorități competente ale altor state membre, care își exercită privilegiile pe teritoriul în care autoritatea competentă își execută sarcina de supraveghere;

3. o evaluare bazată pe riscuri a activității AME și MG.”

14. Se introduce următorul punct ARA.MED.246:

„ARA.MED.246 Supravegherea în cooperare a AME și AeMC

Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute la punctul ARA.GEN.300 litera (e):

(a) în cazul în care un AME sau AeMC își desfășoară activitatea în mai multe state membre, autoritatea competentă care a certificat AME sau AeMC dispune de o procedură pentru a asigura schimbul de informații în conformitate cu punctul ARA.GEN.200 litera (c) și cu punctul ARA.GEN.300 literele (d) și (e) cu autoritatea competentă din celălalt sau celelalte state membre în care își desfășoară activitatea AME sau AeMC. Procedura este convenită de autoritățile competente implicate;

(b) în cazul menționat la litera (a), autoritatea competentă a celuilalt sau celorlalte state (membre) în care AME sau AeMC își desfășoară activitatea comunică toate informațiile relevante pentru supravegherea AME sau AeMC cu autoritatea competentă care certifică AME sau AeMC.”

15. Punctul ARA.MED.250 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Autoritatea competentă limitează, suspendă sau revocă un certificat de AME în următoarele circumstanțe:”;

(ii) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. AME nu respectă cerințele aplicabile;”;

(iii) cuvântul „și” de la finalul punctului 6 se elimină;

(iv) se introduce următorul punct 8:

„8. orice context operațional al AME care poate avea un impact negativ direct sau indirect asupra siguranței zborului”;

(b) la litera (b), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Certificatul unui AME se consideră nul, iar autoritatea competentă îl revocă imediat în oricare dintre următoarele circumstanțe:”;

(c) se adaugă litera (c) cu următorul text:

„(c) Autoritatea competentă instituie un proces de recuperare a certificatelor AME revocate, actualizează lista AME și informează în consecință autoritățile competente ale celorlalte state membre.”

16. Punctul ARA.MED.255 se înlocuiește cu următorul text:

„ARA.MED.255 Măsurile de executare

Dacă, în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate a unui AMC, AME sau MG, autoritatea competentă trebuie să dispună de un proces pentru revizuirea certificatelor medicale eliberate de acel AMC, AME sau MG și le poate anula în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura siguranța zborului.

Pentru certificatele medicale eliberate solicitanților care au o autoritate de acordare a licențelor diferită de autoritatea competentă care a eliberat certificatul de AME, autoritatea competentă respectivă informează examinatorul medical al titularului certificatului medical afectat și face schimb de informații relevante cu acesta."

17. Punctele ARA.MED.315 și ARA.MED.325 se înlocuiesc cu următorul text:

„ARA.MED.315 Analiza rapoartelor de examinare

Autoritatea care acordă licențele dispune de un proces prin care examinatorul medical trebuie să ia următoarele măsuri:

(a) analizează rapoartele de examinare și de evaluare primite de la AMC, AME și MG și îi informează pe aceștia cu privire la orice inconsecvențe, greșeli sau erori făcute în cadrul procesului de evaluare;

(aa) ia măsurile corective adecvate pentru orice inconsecvențe, erori sau erori identificate;

(b) la cerere, sprijină AME și AMC în luarea de decizii cu privire la aptitudinea din punct de vedere aeromedical în cazurile limită și complexe.

ARA.MED.325 Procedura de reevaluare

Autoritatea competentă stabilește o procedură pentru analiza cazurilor limită și complexe și a cazurilor în care un solicitant solicită o reevaluare în conformitate cu cerințele medicale aplicabile și concluzia medicală acreditată, astfel cum sunt definite la punctul MED.A.010 din anexa IV (partea MED)."

18. Punctul ARA.MED.330 se elimină.

19. În apendicele I litera (a) punctul (2), subpunctul (XIII) se înlocuiește cu următorul text:

„(XIII) observații: și anume, atestări speciale referitoare la limitări și atestări pentru privilegii, inclusiv atestări ale competenței lingvistice și observații privind validarea automată a licenței; și".

20. Apendicele III se modifică după cum urmează:

(a) la pagina 1 a modelului de certificat, nota de subsol și subsolul de pagină se înlocuiesc cu următorul text:

„(*) „Uniunea Europeană" se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE sau al AESA.

Formular AESA 143 Versiunea 3 – pagina 1/2";

(b) la pagina 2 a modelului de certificat, subsolul de pagină se înlocuiește cu următorul text:

„Formular AESA 143 Versiunea 3 – pagina 2/2".

21. Apendicele IV se modifică după cum urmează:

(a) la pagina 1 a modelului de certificat, nota de subsol și subsolul de pagină se înlocuiesc cu următorul text:

„(*) „Uniunea Europeană" se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE sau al AESA.

Formular AESA 145 – Versiunea 2 – pagina 1/2';

(b) la pagina 2 a modelului de certificat, subsolul de pagină se înlocuiește cu următorul text:

„Formular AESA 145 Versiunea 2 – pagina 2/2".

22. Apendicele V se înlocuiește cu următorul text:

„*Apendicele V la ANEXA VI PARTEA ARA*

CERTIFICAT PENTRU CENTRELE AEROMEDICALE (AMC)

Uniunea Europeană ([1])

Autoritatea competentă

CERTIFICAT DE CENTRU AEROMEDICAL

TRIMITERE:

În temeiul Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 și al Regulamentului (UE) 2015/340 al Comisiei ([2]) și sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate mai jos, [autoritatea competentă] certifică prin prezenta că

[NUMELE ORGANIZAȚIEI]

[ADRESA ORGANIZAȚIEI]

este un centru aeromedical conform cu partea ORA, cu privilegiile și sfera de activitate prevăzute în condițiile de aprobare anexate.

CONDIȚII:

1. Prezentul certificat este limitat la cele specificate în secțiunea referitoare la sfera aprobării din manualul organizației aprobate.
2. Prezentul certificat impune respectarea procedurilor specificate în documentația organizației, conform dispozițiilor părții ORA.
3. Prezentul certificat rămâne valabil sub rezerva conformității cu cerințele din partea ORA, cu excepția cazurilor în care acesta a fost restituit, înlocuit, suspendat sau revocat.

Data eliberării: zz/ll/aaaa Semnătura: [Autoritatea competentă]

([1]) «Uniunea Europeană» se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE sau al AESA.

([2]) Trimiterea la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 sau la Regulamentul (UE) 2015/340 se modifică în conformitate cu domeniul de aplicare al certificatului.

Formularul 146 al AESA Versiunea 2

CERTIFICAT DE CENTRU AEROMEDICAL

Anexă ([1]) la certificatul de AeMC numărul:

PRIVILEGII ȘI SFERĂ DE ACTIVITATE

[Numele organizației] a obținut privilegiul sau privilegiile de a realiza examinări și evaluări aeromedicale în vederea eliberării de certificate medicale și de rapoarte medicale în conformitate cu tabelul de mai jos și de a elibera aceste certificate medicale pentru:

	Eliberarea inițială/revalidare/reînnoire	Data eliberării:
Clasa 1		
Clasa 2/LAPL/echipaj de cabină		
Clasa 3 ([1])		

([1]) Clasa 3 se adaugă numai pentru AeMC autorizate să efectueze examinări aeromedicale clasa 3.

Data: zz/ll/aaaa Semnătura: [Autoritatea competentă]”

([1]) Această anexă poate fi eliberată ca parte a certificatului AeMC sau ca document separat.

23. Apendicele VII se înlocuiește cu următorul text:„

Apendicele VII la ANEXA VI PARTEA ARA

CERTIFICAT PENTRU EXAMINATORII AEROMEDICALI (AME)

Uniunea Europeană ([1])

Autoritatea competentă

CERTIFICAT DE EXAMINATOR AEROMEDICAL

NUMĂR/REFERINȚĂ CERTIFICAT;

În temeiul Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 și al Regulamentului (UE) 2015/340 al Comisiei ([2]) și sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate mai jos, [autoritatea competentă] certifică prin prezenta că

[NUMELE EXAMINATORULUI AEROMEDICAL]

[ADRESA/ADRESELE CABINETULUI/CABINETELOR EXAMINATORULUI AEROMEDICAL]

este examinator aeromedical

CONDIȚII:

1. Prezentul certificat este limitat la privilegiile prevăzute în anexa la prezentul certificat de AME.
2. Prezentul certificat impune respectarea normelor de aplicare și a procedurilor specificate în partea MED/partea ATCO.MED ([2]).
3. Prezentul certificat rămâne valabil de la [zz/ll/aaaa] până la [zz/ll/aaaa ([3])]sub rezerva conformității cu cerințele din partea MED/partea ATCO.MED ([2]), cu excepția cazurilor în care acesta a fost restituit, înlocuit, suspendat sau revocat.

Data eliberării: zz/ll/aaaa Semnătura: [Autoritatea competentă]

([1]) «Uniunea Europeană» se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE.

([2]) Trimiterea la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 sau la Regulamentul (UE) 2015/340, precum și la partea MED sau la partea ATCO.MED se modifică în conformitate cu domeniul de aplicare al certificatului.

([3]) Formatul datei de expirare: ziua/luna/anul

Formularul 148 al AESA Versiunea 2

CERTIFICAT DE EXAMINATOR AEROMEDICAL

Anexă ([1]) la certificatul de AME numărul:

PRIVILEGII ȘI SFERĂ DE ACTIVITATE

[Numele și titlul academic al examinatorului aeromedical] a obținut privilegiul sau privilegiile de a realiza examinări și evaluări aeromedicale în vederea eliberării de certificate medicale în conformitate cu tabelul de mai jos și de a elibera aceste certificate medicale pentru:

Clasa 1 revalidare/reînnoire	[valabil până la]/[Nu se aplică]
Clasa 2 / LAPL/Echipaj de cabină eliberare inițială/revalidare/ reînnoire	[valabil până la]
Clasa 3 ([1]) revalidare/reînnoire	[valabil până la] / [Nu se aplică]

([1]) Clasa 3 se adaugă numai pentru AME autorizate să efectueze examinări aeromedicale clasa 3.

Data eliberării: zz/ll/aaaa

Semnătura: [Autoritatea competentă]

([1]) Această anexă poate fi eliberată ca parte a certificatului AME sau ca document separat.

ANEXA IV

Modificări aduse anexei VII (partea ORA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011

Anexa VII se modifică după cum urmează:

1. Punctul ORA.FSTD.225 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se modifică după cum urmează:

1. teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Certificatul de calificare FSTD rămâne valabil sub rezerva următoarelor condiții:";

2. punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. autoritatea competentă căreia i se acordă acces la organizație în conformitate cu punctul ORA.GEN.140 pentru a determina dacă se menține conformarea cu cerințele relevante din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;";

(b) literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) În cazul în care autoritatea competentă a prelungit perioada de evaluare recurentă pentru un FSTD în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (c) din anexa VI (partea ARA), organizația desemnează o persoană sau un grup de persoane cu experiență adecvată, care trebuie să facă toate demersurile următoare într-o perioadă de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începerea fiecărei perioade recurente de 12 luni în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 din anexa VI:

1. să revizuiască reluările periodice a seriei complete de teste din QTG principal;

2. să deruleze funcțiile relevante și testele subiective;

3. să trimită autorității competente un raport al rezultatelor.

(c) O calificare a unui BITD rămâne valabilă sub rezerva unei evaluări periodice a conformității cu baza de calificare aplicabilă efectuată de către autoritatea competentă în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 din anexa VI."

2. Punctul ORA.AeMC.105 se înlocuiește cu următorul text:

„ORA.AeMC.105 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele suplimentare pe care trebuie să le îndeplinească o organizație pentru a se califica pentru eliberarea sau continuarea unei autorizări ca centru aeromedical (AeMC) pentru:

(a) furnizarea de expertiză aeromedicală și de formare practică pentru AME;

(b) eliberarea de certificate medicale și rapoarte medicale pentru echipajul de cabină, inclusiv certificate medicale clasa 1 inițiale sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei (*), sau ambele, după caz.

(*) Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei din 20 februarie 2015 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la licențele și certificatele controlorilor de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 805/2011 al Comisiei (JO L 63, 6.3.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).'

3. La punctul ORA.AeMC.115, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) pe lângă documentația pentru aprobarea unei organizații prevăzută la punctul ORA.GEN.115, furnizează detalii ale activităților care sunt contractate cu spitale sau institute medicale desemnate în scopul realizării examenelor medicale de specialitate."

4. Se introduce următorul punct ORA.AeMC.120:

„ORA.AeMC.120 Certificatul AeMC

O organizație care deține un certificat AeMC nu trebuie să dețină, în niciun moment, mai mult de un certificat AeMC eliberat cu același domeniu de aplicare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele de punere în aplicare și actele delegate adoptate în temeiul acestuia."

5. Punctul ORA.AeMC.135 se înlocuiește cu următorul text:

„ORA.AeMC.135 Menținerea valabilității

Certificatul de AMC se eliberează pe o durată nelimitată. Acesta rămâne valabil cu condiția ca titularul și examinatorii aeromedicali ai organizației:

(a) să respecte punctul MED.D.030 din anexa IV (partea MED) la prezentul regulament sau cu punctul ATCO.MED.C.025 din anexa IV (partea ATCO.MED) la Regulamentul (UE) 2015/340, după caz;

(b) să își asigure experiența continuă prin efectuarea unui număr adecvat de examinări medicale clasa 1 sau de examinări medicale clasa 3 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/340 ori un număr echivalent de examinări aeromedicale militare, după caz, în fiecare an."

6. Se introduce următorul punct ORA.AeMC.160:

„ORA.AeMC.160 Raportare

AeMC furnizează autorității competente rapoarte statistice privind evaluările aeromedicale ale solicitanților, inclusiv rapoarte privind screeningul pentru depistarea consumului de droguri și de alcool, efectuat în conformitate cu punctul MED.B.055 litera (b) din anexa IV (partea MED), precum și orice factori de risc la adresa sănătății sau tendințe identificate în cursul evaluărilor aeromedicale."

7. Punctul ORA.AeMC.200 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) pentru certificarea medicală în conformitate cu partea MED;";

(b) se introduce următoarea literă (aa):

„(aa) pentru a se facilita cooperarea dintre AME și alți experți medicali ai AeMC; și".

8. Se introduce următorul punct ORA.AeMC.205:

„ORA.AeMC.205 Activități contractate

Fără a aduce atingere punctului ORA.GEN.205, se aplică toate elementele următoare:

(a) examinările aeromedicale minime necesare se efectuează în cadrul organizației AeMC, în conformitate cu domeniul de aplicare și cu privilegiile definite în condițiile de autorizare anexate la certificatul de AeMC;

(b) se pot efectua examinări și investigații medicale suplimentare de către experții individuali contractați sau de către organizațiile contractate. Organizația se asigură că, atunci când contractează orice parte a activității sale, serviciul sau produsul contractat respectă cerințele aplicabile."

9. Punctul ORA.AeMC.210 se înlocuiește cu următorul text:

„ORA.AeMC.210 Cerințe privind personalul

(a) Ca membri ai personalului său, AeMC dispune de:

1. un examinator aeromedical (AME) desemnat șef al AeMC, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/340, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la certificatul AeMC și suficientă experiență în medicina aeronautică pentru a-și exercita atribuțiile;

2. cel puțin un AME suplimentar calificat, cu privilegii de a elibera certificate medicale clasa 1 sau certificate medicale clasa 3 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/340, după caz, în conformitate cu domeniul de aplicare definit în condițiile de aprobare anexate la privilegiile certificatelor AeMC, precum și alte categorii de personal tehnic;

3. experți medicali disponibili.

(b) Șeful AeMC răspunde de:

1. coordonarea evaluării rezultatelor examinării;

2. semnarea rapoartelor, a certificatelor și a certificatelor medicale clasa 1 inițiale și a certificatelor medicale clasa 3 în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/340.”

ANEXA V

Modificări aduse anexei VIII (partea DTO) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011

În anexa VIII, punctul DTO.GEN.135 se înlocuiește cu următorul text:

„DTO.GEN.135 Încetarea dreptului de a furniza cursuri de pregătire

(a) O DTO nu mai are dreptul să furnizeze, integral sau parțial, cursurile de pregătire specificate în declarația sa, pe baza declarației respective, în una dintre situațiile următoare:

1. DTO a notificat autorității competente încetarea unora sau a tuturor activităților de pregătire care fac obiectul declarației în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 litera (b);
2. DTO nu mai a furnizat pregătirea de peste 36 de luni consecutive.

(b) O DTO returnează fără întârziere autorității competente certificatele de aprobare în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c):

1. în cazul încetării activităților de formare în conformitate cu litera (a);
2. în cazul revocării în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) punctul 3 din anexa VI (partea ARA).”

ANEXA VI

Modificări aduse anexei III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012

La punctul ORO.FC.A.201 litera (b) punctul 2 din anexa III, subpunctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„(iii) pregătirea și verificarea periodică în conformitate cu punctul ORO.FC.230, sub rezerva următoarelor condiții:

A. verificarea nu include manevrele de decolare;

B. verificarea include manevre de aterizare cel puțin în rolul de pilot care monitorizează zborul;”.

ANEXA VII

Modificări aduse anexei V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012

La punctul SPA.HEMS.130 din anexa V se adaugă următoarea literă (g):

„(g) *Membrii echipajului de zbor care au împlinit vârsta de 60 de ani și care efectuează operațiuni HEMS cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.065 litera (a) din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011*

1. Pentru membrii echipajului de zbor care au împlinit vârsta de 60 de ani și care efectuează operațiuni HEMS cu un singur pilot în conformitate cu punctul FCL.065 litera (a) din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, operatorul ia în considerare, în evaluarea riscurilor efectuată în conformitate cu ORO.GEN.200, creșterea riscului de incapacitate cauzată de factori cardiovasculari și cerebrovasculari legați de circumstanțe operaționale.

2. Pregătirea și verificarea membrilor echipajului de zbor menționați la punctul (1) sunt efectuate de personal care a beneficiat de pregătire adecvată pentru a-i ajuta să detecteze declinul cognitiv ușor și să solicite evaluarea medicală a membrului echipajului, dacă este necesar.”