

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2015/445 DELLA COMMISSIONE

del 17 marzo 2015

che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 per quanto riguarda i requisiti tecnici e le procedure amministrative relative agli equipaggi dell'aviazione civile**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 6 e l'articolo 8, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) il regolamento (UE) n. 1178/2011 ⁽²⁾ della Commissione stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile.
- (2) Alcuni Stati membri hanno constatato che taluni requisiti del regolamento (UE) n. 1178/2011 impongono oneri economici e amministrativi ingiustificati e sproporzionati agli stessi Stati membri o ai portatori di interessi e hanno chiesto di poter derogare a determinati requisiti a norma dell'articolo 14, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (3) Tali proposte di approvazioni di deroghe sono state analizzate dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea, dando luogo a una raccomandazione alla Commissione in merito alla conformità delle approvazioni proposte alle condizioni applicabili.
- (4) Gli Stati membri e i portatori di interessi del settore dell'aviazione generale hanno inoltre individuato alcuni requisiti che sono considerati sproporzionati rispetto all'attività coinvolte e ai rischi connessi.
- (5) Inoltre, gli Stati membri hanno rilevato nel regolamento (UE) n. 1178/2011 una serie di errori di natura redazionale che hanno comportato involontarie difficoltà di attuazione.
- (6) Pertanto, è necessario modificare i requisiti di cui al regolamento (UE) n. 1178/2011 al fine di introdurre le deroghe aventi un chiaro effetto normativo, introdurre alcune attenuazioni normative per l'aviazione generale e correggere alcuni errori di natura redazionale.
- (7) Inoltre, sulla base delle reazioni degli Stati membri e delle parti interessate, è stato constatato che i requisiti di cui all'allegato VII del regolamento (UE) n. 1178/2011, possono essere sproporzionati rispetto all'attività e ai rischi connessi di organizzazioni di addestramento che erogano una formazione soltanto per la licenza di pilota di aeromobili leggeri, di pilota di pallone libero o di pilota di aliante.

⁽¹⁾ GUL 79 del 19.3.2008, pag. 1.

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

- (8) Gli Stati membri e i portatori di interesse convengono che vi è, pertanto, l'esigenza generale di avere più tempo per elaborare una serie più adeguata di norme relative alle attività dell'aviazione generale che meglio si adattino alle attività di questo settore dell'aviazione, senza ridurre gli standard di sicurezza.
- (9) Inoltre, per lasciare il tempo necessario all'elaborazione di tali norme, la data di applicazione delle disposizioni dell'allegato VII del regolamento (UE) n. 1178/2011 per le organizzazioni di addestramento che erogano una formazione soltanto per licenze nazionali che possono essere convertite in licenze di pilota di aeromobili leggeri, licenze di pilota di pallone libero e licenze di pilota di aliante, a norma della parte FCL, dovrebbe essere rinviata all'8 aprile 2018.
- (10) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 1178/2011.
- (11) Poiché il regolamento (UE) n. 290/2012 ⁽¹⁾, della Commissione, che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011, contiene una disposizione autonoma relativa alla data di applicazione delle disposizioni degli allegati VI e VII del regolamento (UE) n. 1178/2011, dovrebbe essere anch'esso modificato per garantire la certezza del diritto e a fini di maggiore chiarezza.
- (12) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

1) all'articolo 8, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Fatto salvo l'articolo 12 del regolamento (CE) n. 216/2008 e quando non esistono accordi conclusi tra l'Unione e un paese terzo in materia di licenze di pilota, gli Stati membri possono riconoscere licenze di un paese terzo, abilitazioni o certificati e i relativi certificati medici rilasciati da o a nome di paesi terzi, in conformità alle disposizioni dell'allegato III del presente regolamento.»

2) all'articolo 10 *bis*, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Le organizzazioni di addestramento conformi alle JAR sono autorizzate a fornire addestramenti per licenza di pilota privato (PPL), per le corrispondenti abilitazioni incluse nella registrazione e per la licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL), a norma della parte FCL, fino all'8 aprile 2018, senza rispettare le disposizioni dell'allegato VI e VII, a condizione che siano state registrate prima dell'8 aprile 2015.»

3) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le seguenti disposizioni dell'allegato I fino all'8 aprile 2015:

- a) le disposizioni relative alle licenze di piloti di convertiplani, e dirigibili;
- b) le disposizioni del punto FCL.820;
- c) nel caso di elicotteri, le disposizioni della sezione 8, del capitolo J;
- d) le disposizioni della sezione 11 del capitolo J.»

b) è inserito il seguente paragrafo 2 *bis*:

«2 *bis*. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le seguenti disposizioni dell'allegato I fino all'8 aprile 2018:

- a) le disposizioni relative alle licenze di pilota di alianti e palloni liberi;
- b) le disposizioni del capitolo B;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 290/2012 della Commissione, del 30 marzo 2012, recante modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 100 del 5.4.2012, pag. 1).

- c) le disposizioni dei punti FCL.800, FCL.805, FCL.815;
- d) le disposizioni della sezione 10 del capitolo J.»;
- c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni del presente regolamento fino all'8 aprile 2016, ai piloti in possesso di una licenza e del relativo certificato medico rilasciato da un paese terzo che partecipa ad operazioni non commerciali di aeromobili come precisato all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b) o c) del regolamento (CE) n. 216/2008.»;
- 4) gli allegati I, II, III, VI e VII sono modificati in conformità agli allegati del presente regolamento.

Articolo 2

Nel regolamento (UE) n. 290/2012 della Commissione, all'articolo 2, paragrafo 2, la lettera f) è soppressa.

Articolo 3

1. Il presente regolamento entra in vigore l'8 aprile 2015.
2. In deroga al paragrafo 1, le modifiche alle disposizioni di cui a FCL.315.A, FCL.410.A, FCL.725.A dell'allegato I si applicano a decorrere dall'8 aprile 2018.
3. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni degli allegati VI e VII ad un'organizzazione di addestramento che eroga una formazione relativa solo ad una licenza nazionale che può essere convertita, a norma dell'articolo 4, paragrafo 3 del regolamento (UE) n. 1178/2011 in licenza di pilota di aeromobile leggero (LAPL), licenza di pilota di aliante (SPL) o licenza di pallone libero (BPL) a norma della parte FCL, fino all'8 aprile 2018.

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

Fatto a Bruxelles, il 17 marzo 2015

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO I

L'allegato I al regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

1) la norma FCL.065 è sostituita dalla seguente:

«FCL.065 Limitazione dei privilegi dei titolari di licenze che abbiano compiuto i 60 anni di età nel trasporto aereo commerciale

- a) Età compresa tra 60 e 64 anni. Velivoli ed elicotteri. Il titolare di una licenza di pilotaggio che ha raggiunto l'età di 60 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale tranne che come membro di un equipaggio plurimo.
- b) Età di 65 anni. Tranne nel caso di un titolare di una licenza di pilota di pallone libero o di aliante, il titolare di una licenza di pilota che ha raggiunto l'età di 65 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale.
- c) Età di 70 anni. Il titolare di una licenza di pilota di pallone libero o di aliante che ha raggiunto l'età di 70 anni non può operare come pilota di un pallone libero o di un aliante in attività di trasporto aereo commerciale.»;

2) la norma FCL.105.B è sostituita dalla seguente:

«FCL.105.B LAPL(B) — Privilegi

I privilegi del titolare di una licenza LAPL per palloni liberi consistono nell'operare come pilota in comando su palloni ad aria calda o dirigibili ad aria calda con una capienza massima dell'involucro di 3 400 m³ o palloni a gas con una capienza massima dell'involucro di 1 260 m³, trasportando un numero massimo di 3 passeggeri, in modo che non ci siano mai più di 4 persone a bordo del pallone.»;

3) alla norma FCL.210.A, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I richiedenti una PPL(A) devono aver completato almeno 45 ore di istruzione di volo su velivoli, 5 delle quali possono essere completate in un FSTD, comprendenti almeno:

- 1) 25 ore di istruzione di volo a doppio comando; e
- 2) 10 ore di volo come solista sotto supervisione, comprendenti almeno 5 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 270 km (150 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in almeno 2 aeroporti diversi da quello di partenza.»;

4) la norma FCL.230.B è sostituita dalla seguente:

«FCL. 230.B BPL — Requisiti di attività di volo recente

a) I titolari di una BPL possono esercitare i privilegi della loro licenza soltanto quando hanno completato, in una classe di palloni liberi, negli ultimi 24 mesi, almeno:

- 1) 6 ore di volo come pilota in comando, inclusi 10 decolli ed atterraggi; e
 - 2) 1 volo di addestramento con un istruttore in un pallone libero nella classe appropriata;
 - 3) in aggiunta, i piloti qualificati a pilotare più di una classe di palloni liberi, al fine di poter esercitare i propri privilegi in un'altra classe, devono aver completato almeno 3 ore di volo in quella classe negli ultimi 24 mesi, inclusi 3 decolli e atterraggi.
- b) Solo i titolari di una BPL possono utilizzare un pallone libero dello stesso gruppo del pallone nel quale il volo di addestramento viene completato o un pallone libero di un gruppo con un involucro di dimensioni più ridotte.
- c) I titolari di una BPL che non soddisfano i requisiti di cui alla lettera a) devono, prima di poter riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza:
- 1) superare controlli di professionalità con un esaminatore nella classe appropriata; o
 - 2) eseguire il tempo di volo aggiuntivo o i decolli e gli atterraggi richiesti, volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, ai fini del soddisfacimento dei requisiti di cui alla lettera a).

- d) Nel caso previsto da c) 1) solo i titolari di una BPL possono utilizzare un pallone libero dello stesso gruppo del pallone nel quale viene completato il volo di addestramento o un pallone libero di un gruppo con un involucro di dimensioni più ridotte.»;
- 5) nella sezione 2 «Requisiti specifici per la categoria velivoli» al capitolo D, è aggiunta la seguente norma FCL. 315.A CPL — Corso di addestramento:

«FCL.315.A CPL — Corso di addestramento

L'istruzione teorica e di volo per il rilascio di una licenza CPL (A) deve includere l'addestramento a prevenire la perdita di controllo e al recupero dell'assetto.»;

- 6) alla norma FCL.410.A, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Corso. Il richiedente una MPL deve aver completato un corso di addestramento teorico e di istruzione al volo presso un'ATO, conformemente all'appendice 5 di questa parte. L'istruzione teorica e di volo per il rilascio di una licenza MPL deve includere l'addestramento a prevenire la perdita di controllo e al recupero dell'assetto.»;

- 7) alla norma FCL.725, è aggiunta la seguente lettera c):

«c) Velivoli ad equipaggio plurimo. Il corso di addestramento per il rilascio di un'abilitazione per tipo di velivolo a equipaggio plurimo deve includere l'istruzione teorica e di volo sulla prevenzione della perdita di controllo e sul recupero dell'assetto.»;

- 8) alla norma FCL.740.A, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Rinnovo delle abilitazioni per classe monomotore a equipaggio singolo.

- 1) Abilitazioni per classe su velivoli monomotore a pistoncini e abilitazioni su TMG. Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per classe su velivoli monomotore a pistoncini a equipaggio singolo o abilitazioni per classe su TMG, il richiedente deve:

- i) entro i 3 mesi antecedenti la data di scadenza dell'abilitazione, superare i controlli di professionalità con un esaminatore, nella classe pertinente conformemente all'appendice 9 di questa parte; oppure
- ii) entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione, completare 12 ore di volo nella classe pertinente, che includano:
 - 6 ore come pilota in comando,
 - 12 decolli e atterraggi, e
 - un corso di aggiornamento di almeno 1 ora di volo con un istruttore di volo (FI) o un istruttore di abilitazione per classe (CRI). I richiedenti sono esenti da questo corso di aggiornamento se hanno superato i controlli di professionalità relativi all'abilitazione per classe o per tipo, il test di abilitazione o la valutazione di competenza in qualsiasi altra classe o tipo di velivolo.

- 2) Qualora il richiedente sia titolare sia di una abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoncini terrestre sia di una abilitazione su TMG, può completare i requisiti di cui al punto 1) in ciascuna classe o in una loro combinazione per rinnovare entrambe le abilitazioni.

- 3) Velivoli monomotore a turboelica a equipaggio singolo. Ai fini del rinnovo di abilitazioni per classe su velivoli monomotore a turboelica, i richiedenti devono superare controlli di professionalità con un esaminatore sulla classe pertinente in conformità all'appendice 9 di questa parte, entro i 3 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione.

- 4) Qualora il richiedente sia titolare sia di una abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoncini terrestre e di una abilitazione per classe su velivolo monomotore a pistoncini marittimo può completare i requisiti di cui al punto 1) ii) in ciascuna classe o in una loro combinazione per soddisfare i requisiti di entrambe le abilitazioni. In ciascuna classe devono essere stati completati almeno 1 ora del tempo di pilota in comando richiesto e 6 dei 12 decolli e atterraggi richiesti.»;

- 9) alla norma FCL.825, lettera g), il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6) Per un EIR plurimotore i controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino e il volo di addestramento richiesti alla lettera g), paragrafo 2, punto ii), devono essere effettuati in un velivolo plurimotore. Se il pilota è titolare anche di una EIR monomotore, tali controlli di professionalità consentiranno anche il rinnovo o il ripristino dell'EIR monomotore. Il volo di addestramento effettuato in un velivolo plurimotore soddisfa anche il requisito di volo di addestramento per l'abilitazione EIR monomotore.»;

10) alla norma FCL.915, è aggiunta la seguente lettera d):

«d) Il credito per l'estensione ad altri tipi tiene conto degli elementi pertinenti definiti nei dati di idoneità operativa di cui alla parte 21.»;

11) è aggiunta la norma FCL.945 seguente:

«FCL. 945 Obblighi per gli istruttori

Dopo il completamento del volo di addestramento per il rinnovo di un'abilitazione per classe TMG o SEP in conformità alla norma FCL. 740.A, lettera b), punto 1 e solo in caso di adempimento di tutti gli altri criteri per il rinnovo di cui alla norma FCL. 740.A, lettera b), punto 1, l'istruttore deve approvare la licenza del richiedente con la nuova data di scadenza dell'abilitazione o del certificato, se specificatamente autorizzato a tal fine dall'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente.»;

12) la norma FCL.910.FI è modificata come segue:

a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) TRI per velivoli e per convertiplani — TRI(A) e TRI(PL). I privilegi di un TRI sono ristretti al tipo di velivolo o convertiplano con il quale è stato svolto l'addestramento e la valutazione della competenza. A meno che non sia stabilito altrimenti nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità alla parte 21, i privilegi di un TRI sono estesi ad altri tipi qualora il TRI abbia:

- 1) completato nei 12 mesi precedenti la richiesta almeno 15 tratte, inclusi decolli e atterraggi sul tipo di aeromobile applicabile, 7 delle quali possono essere completate in un FFS;
- 2) completato le parti dell'addestramento tecnico e dell'istruzione di volo del relativo corso TRI;
- 3) superato le sezioni pertinenti della valutazione di competenza in conformità alla parte FCL.935 al fine di dimostrare a un FIE o un TRE, qualificato secondo la sottoparte K, di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di una abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.»;

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

«c) TRI per elicotteri — TRI(H).

- 1) I privilegi di un TRI(H) sono ristretti al tipo di elicottero nel quale viene effettuato il test di abilitazione per il rilascio del certificato TRI. A meno che non sia stabilito altrimenti nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità alla parte 21, i privilegi di un TRI sono estesi ad altri tipi qualora il TRI abbia:
 - i) completato la parte tecnica del tipo appropriato del corso TRI sul tipo di elicotteri applicabile o un FSTD che rappresenti tale tipo;
 - ii) condotto almeno 2 ore di istruzione di volo sul tipo applicabile, sotto la supervisione di un TRI(H) adeguatamente qualificato; e
 - iii) superato le sezioni pertinenti della valutazione della competenza in conformità alla norma FCL.935 al fine di dimostrare a un FIE o un TRE, qualificato a norma del capitolo K, di possedere la capacità di addestrare un pilota al livello richiesto per il rilascio di una abilitazione per tipo, compresa l'istruzione pre-volo, post-volo e teorica.»;

13) nella norma FCL.905.CRI, alla lettera a) è aggiunto il seguente paragrafo 3:

«3) estensione di privilegi LAPL(A) ad un'altra classe o variante di velivolo.»;

14) alla norma FCL.1005, alla lettera a), il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1) ai quali hanno fornito più del 25 % dell'istruzione di volo richiesta per la licenza, l'abilitazione o il certificato per il quale viene svolto il test di abilitazione o la valutazione della competenza; oppure»;

15) alla norma FCL.1005.CRE, è aggiunta la seguente lettera c):

«c) test di abilitazione per l'estensione di privilegi LAPL(A) ad un'altra classe o variante di velivolo.»;

16) la sezione A dell'appendice 1 è modificata come segue:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«A. ACCREDITAMENTO DELLA CONOSCENZA TEORICA AI FINI DEL RILASCIO DI UNA LICENZA DI PILOTA — ISTRUZIONE INTEGRATIVA E REQUISITI D'ESAME»;

b) il paragrafo 1.2 è sostituito dal seguente:

«1.2. Fatto salvo il paragrafo precedente, ai fini del rilascio di una LAPL, PPL, BPL o SPL, il titolare di una licenza in un'altra categoria di aeromobili deve frequentare un corso di teoria e superare gli esami teorici al livello appropriato nelle seguenti materie:

- principi del volo,
- procedure operative,
- prestazioni in volo e pianificazione del volo,
- conoscenza generale dell'aeromobile,
- navigazione.»;

c) è aggiunto il seguente paragrafo 1.4:

«1.4. In deroga al paragrafo 1.2, per il rilascio di una LAPL (A), i titolari di una LAPL (S) con estensione per TMG devono dimostrare di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per la classe velivolo monomotore a pistoni terrestri in conformità alla norma FCL. 135. A, lettera a), punto 2»;

17) nell'appendice 6 la sezione Aa è modificata come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Lo scopo del corso di addestramento in volo modulare basato sulla competenza consiste nell'addestrare i titolari di PPL o CPL per l'abilitazione strumentale, tenendo conto della loro istruzione di volo strumentale ed esperienza precedenti. Il corso è concepito per fornire il livello di professionalità necessario per poter operare su velivoli secondo le regole IFR e in condizioni IMC. Il corso deve essere seguito presso un'ATO o consistere di una combinazione di istruzione di volo strumentale fornita da un IRI(A) o un FI(A) titolare del privilegio di fornire addestramento per l'abilitazione IR e istruzione di volo presso un'ATO.»;

b) il paragrafo 6 è modificato come segue:

i) alla lettera a), punto i), la lettera B) è sostituita dalla seguente:

«B) esperienza precedente di ore di volo come pilota in comando su velivoli, con un'abilitazione che fornisce i privilegi per volare in IFR e in IMC.»;

ii) alla lettera b), punto i), la lettera B) è sostituita dalla seguente:

«B) esperienza precedente di ore di volo come pilota in comando su velivoli, con un'abilitazione che fornisce i privilegi per volare in IFR e in IMC.»;

18) nella sezione A dell'appendice 9, i paragrafi 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:

«4. A meno che sia diversamente specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21, il programma del corso di istruzione di volo, il test di abilitazione e il controllo di professionalità devono soddisfare i requisiti di questa appendice. Il programma del corso, il test di abilitazione e il controllo di professionalità possono essere ridotti per riconoscere il credito per l'esperienza precedente su tipi di aeromobili simili, così come specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti secondo la parte 21.

5. Con l'eccezione del caso dei test di abilitazione per il rilascio di una ATPL, quando viene specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti a norma della parte 21 per l'aeromobile specifico, può essere riconosciuto il credito per le voci del test di abilitazione che sono comuni ad altri tipi o varianti per le quali il pilota è qualificato.»

ALLEGATO II

Alla sezione A dell'allegato II al regolamento (UE) n. 1178/2011 la lettera d) del paragrafo 1 è sostituita dalla seguente:

«d) soddisfare i requisiti specificati nella tabella seguente:

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
1)	2)	3)	4)	5)	
ATPL(A)	> 1 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio plurimo	Nessuno	ATPL(A)	Non applicabile	a)
ATPL(A)	> 1 500 su velivoli ad equipaggio plurimo	Nessuno	come alla lettera c), punto 4)	come alla lettera c), punto 5)	b)
ATPL(A)	> 500 su velivoli ad equipaggio plurimo	Dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla norma FCL.515	ATPL(A), con abilitazione per tipo limitata a copilota	Dimostrare la capacità di operare come pilota in comando come prescritto dall'appendice 9 alla parte-FCL	c)
CPL/IR(A) e aver superato un esame teorico ICAO ATPL nello Stato membro che ha rilasciato la licenza		i) dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla norma FCL.310 e dalla norma FCL.615, lettera b); ii) soddisfare i rimanenti requisiti della norma FCL.720.A, lettera c)	CPL/IR(A) con accredito della teoria ATPL	Non applicabile	d)
CPL/IR(A)	> 500 su velivoli ad equipaggio plurimo, o in operazioni ad equipaggio plurimo su velivoli ad equipaggio singolo CS-23 della categoria da collegamento o equivalente in conformità ai pertinenti requisiti della parte CAT e della parte ORO per il trasporto aereo commerciale	i) superare un esame teorico per la licenza ATPL(A) nello Stato membro che ha rilasciato la licenza (*); ii) soddisfare i rimanenti requisiti della norma FCL.720.A, lettera c)	CPL/IR(A) con accredito della teoria ATPL	Non applicabile	e)
CPL/IR(A)	> 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	Nessuno	CPL/IR(A) con abilitazioni per tipo/classe limitate a velivoli ad equipaggio singolo	Ottenere l'abilitazione per tipo ad equipaggio plurimo in conformità alla parte FCL	f)

Licenza nazionale posseduta	Ore di volo totali	Ogni altro requisito	Sostituzione licenza e limitazioni parte FCL (ove applicabile)	Rimozione delle limitazioni	
1)	2)	3)	4)	5)	
CPL/IR(A)	< 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	Dimostrare la conoscenza in materia di pianificazione del volo e prestazioni di volo per il livello CPL/IR	Come al punto 4), lettera f)	Come al punto 5), lettera f)	g)
CPL(A)	> 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	Abilitazione al volo notturno, se applicabile	CPL(A) con abilitazioni per tipo/classe limitate a velivoli ad equipaggio singolo		h)
CPL(A)	< 500 come pilota in comando su velivoli ad equipaggio singolo	i) abilitazione al volo notturno, se applicabile; ii) dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla norma FCL.310	Come al punto 4), lettera h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 in conformità alle regole IFR		PPL/IR(A) (IR limitata a PPL)	Dimostrare le conoscenze in materia di pianificazione del volo e prestazioni prescritte dalla norma FCL.615, lettera b)	j)
PPL(A)	≥ 70 su velivoli	Dimostrare la capacità di usare i radioaiuti	PPL(A)		k)

(*) I titolari di licenza CPL che già possiedono una abilitazione per tipo su velivoli ad equipaggio plurimo non devono dimostrare di aver superato un esame delle conoscenze teoriche ATPL(A) fino a quando continuano ad operare sullo stesso tipo di velivolo, ma non riceveranno il credito per la teoria della licenza ATPL(A) per una licenza parte FCL. Se richiedono un'altra abilitazione per tipo per un velivolo ad equipaggio plurimo differente, devono soddisfare i requisiti indicati nella colonna 3), riga e), punto i), della tabella precedente.»

ALLEGATO III

L'allegato III al regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

1) al titolo A «CONVALIDA DELLE LICENZE», la lettera f) del paragrafo 3 è sostituita dalla seguente:

«f) nel caso di elicotteri, soddisfare i requisiti di esperienza indicati nella tabella seguente:

Licenza posseduta	Ore di volo totali	Privilegi	
1)	2)	3)	
ATPL(H) con abilitazione IR valida	> 1 000 ore come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come pilota in comando in operazioni VFR e IFR	a)
ATPL(H) senza privilegi IR	> 1 000 ore come pilota in comando su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come pilota in comando in operazioni VFR	b)
ATPL(H) con abilitazione IR valida	> 1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota in operazioni VFR e IFR	c)
ATPL(H) senza privilegi IR	> 1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota in operazioni VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 ore come pilota su elicotteri ad equipaggio plurimo	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio plurimo come copilota	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 ore come pilota in comando in trasporto aereo commerciale dall'ottenimento di una abilitazione IR	Trasporto aereo commerciale su elicotteri ad equipaggio singolo come pilota in comando	f)
ATPL(H) con o senza privilegi IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 ore su elicotteri diversi da quelli certificati secondo CS-27/29 o equivalenti, incluse 200 ore nel ruolo delle attività per il quale si voglia ottenere l'accettazione, e 50 ore in quel ruolo negli ultimi 12 mesi	Esercizio dei privilegi in elicotteri in operazioni diverse dal trasporto aereo commerciale	g)

(*) I titolari della CPL(H)/IR su elicotteri ad equipaggio plurimo devono aver dimostrato di possedere un livello di conoscenza teorica ICAO ATPL prima dell'accettazione.»

2) al titolo A «CONVALIDA DELLE LICENZE», la lettera b) del paragrafo 6 è sostituita dalla seguente:

«b) sia assunto direttamente o indirettamente da un fabbricante di aeromobili o da un'autorità aeronautica.»

3) al titolo A «CONVALIDA DELLE LICENZE», sono aggiunti i seguenti paragrafi 7 e 8:

«7. In deroga alle disposizioni dei paragrafi precedenti, gli Stati membri possono, nel caso di voli di competizione o di voli dimostrativi di durata limitata, accettare una licenza rilasciata da un paese terzo che consenta al titolare di esercitare i privilegi di una PPL, SPL o BPL a condizione che:

- prima dell'evento, l'organizzatore dei voli di competizione o dimostrativi fornisca alle autorità competenti le prove adeguate su come intende garantire che il pilota sarà in grado di familiarizzarsi con le pertinenti informazioni in materia di sicurezza e gestire qualsiasi rischio connesso con i voli; e
- il richiedente possieda una licenza appropriata, un certificato medico e abilitazioni associate o qualifiche rilasciate in conformità all'allegato 1 della Convenzione di Chicago.

8. In deroga alle disposizioni dei paragrafi precedenti, gli Stati membri possono accettare una licenza PPL, SPL o BPL rilasciata in conformità ai requisiti dell'allegato 1 della Convenzione di Chicago da un paese terzo per un massimo di 28 giorni per anno civile, per specifiche funzioni non commerciali a condizione che il richiedente:
- a) possieda una licenza appropriata, certificato medico e abilitazioni associate o qualifiche rilasciate in conformità all'allegato 1 della Convenzione di Chicago; e
 - b) abbia completato almeno un volo di acclimatazione con un istruttore qualificato prima di eseguire i compiti specifici di durata limitata.»
-

ALLEGATO IV

L'allegato IV al regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

1) alla norma ARA.GEN.305 è inserita la seguente lettera ca):

«ca) In deroga alla lettera c), per le organizzazioni che erogano una formazione soltanto per la LAPL, SPL o PPL, BPL e abilitazioni e certificati associati, viene applicato un ciclo di pianificazione della sorveglianza non superiore a 48 mesi. Il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere ridotto se è provato che le prestazioni in materia di sicurezza del titolare dell'organizzazione sono diminuite.

Il ciclo di pianificazione della sorveglianza può essere prorogato fino a un massimo di 72 mesi nel caso in cui l'autorità competente abbia stabilito che, durante i 48 mesi precedenti:

- 1) l'organizzazione ha dimostrato di saper individuare in modo efficace i pericoli per la sicurezza aerea e la gestione dei rischi associati, come dimostrato dai risultati della revisione annuale in conformità alla norma ORA.GEN. 200, lettera c);
- 2) l'organizzazione ha costantemente mantenuto il controllo su tutte le modifiche in conformità alla norma ORA.GEN. 130, come dimostrato dai risultati della revisione annuale in conformità al paragrafo ORA.GEN. 200, lettera c);
- 3) non sono stati emessi rilievi di livello 1; e
- 4) tutte le azioni correttive sono state attuate entro il termine accettato o prorogato dall'autorità competente in base alla definizione di cui alla norma ARA.GEN.350, lettera d), punto 2»;

2) alla norma ARA.FCL.200, è aggiunta la seguente lettera d):

«d) Approvazione della licenza da parte degli istruttori Prima di autorizzare espressamente determinati istruttori a rinnovare un'abilitazione per classe monomotore a pistoni o TMG, l'autorità competente predispone procedure appropriate.»;

3) è aggiunta la norma ARA.MED.330 seguente:

«ARA.MED. 330 Circostanze mediche speciali

- a) Quando vengono individuate nuove tecnologie mediche, cure mediche o procedure che possono giustificare una valutazione di idoneità di richiedenti che non sarebbero altrimenti conformi ai requisiti, può essere condotta una ricerca per raccogliere elementi di prova relativi all'esercizio sicuro dei privilegi della pertinente licenza.
- b) Al fine di effettuare la ricerca, un'autorità competente, in cooperazione con almeno un'altra autorità competente, può elaborare e valutare un protocollo di valutazione medica sulla base del quale tali autorità competenti possono rilasciare un determinato numero di certificati medici di pilota con appropriate limitazioni.
- c) AeMC e AME possono rilasciare solo certificati medici in base a un protocollo di ricerca su istruzioni dell'autorità competente.
- d) Il protocollo deve essere concordato tra le autorità competenti interessate e deve includere almeno:
 - 1) una valutazione dei rischi;
 - 2) un esame e una valutazione della letteratura per fornire la prova che il rilascio di un certificato medico basato sul protocollo di ricerca non rischia di compromettere l'esercizio sicuro dei privilegi della licenza;
 - 3) criteri di selezione dettagliati per i piloti per essere ammessi al protocollo;
 - 4) le limitazioni che saranno specificate sul certificato medico;
 - 5) le procedure di controllo che devono essere applicate dalle autorità competenti interessate;
 - 6) la determinazione dei punti finali per porre fine al protocollo.
- e) Il protocollo deve essere compatibile con i pertinenti principi etici.
- f) L'esercizio dei privilegi da parte dei detentori della licenza con un certificato medico rilasciato sulla base del protocollo è limitato ai voli di aeromobili immatricolati negli Stati membri che partecipano al protocollo di ricerca. Tale restrizione deve figurare sul certificato medico.

- g) Le autorità competenti partecipanti devono:
- 1) trasmettere all'Agenzia:
 - i) il protocollo di ricerca prima dell'attuazione;
 - ii) i dettagli e le qualifiche del punto di contatto designato di ogni autorità competente partecipante;
 - iii) relazioni documentate di valutazioni periodiche della loro efficacia;
 - 2) trasmettere ad AeMC e AME, nell'ambito di loro competenza, i dettagli del protocollo prima dell'attuazione per loro informazione.»;
- 4) l'appendice I è sostituita dalla seguente:

«Appendice 1

Licenza d'equipaggio di condotta

La licenza d'equipaggio di condotta rilasciata da uno Stato membro in conformità alla parte FCL è conforme alle seguenti specifiche.

- a) Contenuto. Il numero della voce deve essere sempre stampato in associazione al titolo della voce. Le voci da I a XI sono le voci "permanenti" mentre le voci da XII a XIV sono le voci "variabili", che possono essere incluse in una parte separata o rimovibile del modulo principale. Tutte le parti separate o rimovibili devono essere chiaramente individuabili come parti della licenza.
- 1) Voci permanenti:
 - I) stato che ha rilasciato la licenza;
 - II) titolo della licenza;
 - III) numero di serie della licenza che inizia con il codice ONU dello Stato che ha rilasciato la licenza, seguito da "FCL" e un codice formato da numeri e/o lettere in numeri arabi e caratteri latini;
 - IV) nome del titolare (in caratteri latini, anche se la lingua nazionale non è in caratteri latini);
 - IV bis) data di nascita;
 - V) indirizzo del titolare;
 - VI) nazionalità del titolare;
 - VII) firma del titolare;
 - VIII) autorità competente e, se del caso, condizioni per il rilascio della licenza;
 - IX) certificazione di validità e approvazione dei privilegi concessi;
 - X) firma del funzionario che ha rilasciato la licenza e data del rilascio; e
 - XI) sigillo o timbro dell'autorità competente.
 - 2) Voci variabili:
 - XII) abilitazioni e certificati: certificati per classe, tipo, istruttore ecc., con le date di scadenza. I privilegi di radiotelefonia (R/T) possono essere riportati sul modulo della licenza o su un certificato separato;
 - XIII) Commenti: vale a dire approvazioni speciali relative a limitazioni e approvazioni per privilegi, comprese le approvazioni delle competenze linguistiche e le abilitazioni per gli aeromobili di cui all'allegato II, se utilizzate per il trasporto aereo commerciale; e
 - XIV) tutti gli altri dettagli richiesti dall'autorità competente (per esempio, luogo di nascita/luogo di provenienza).
- b) Materiale. La carta o altro materiale utilizzato impedisce o mostra prontamente qualsiasi alterazione o cancellatura. Tutte le registrazioni o cancellazioni sul modulo saranno chiaramente autorizzate dall'autorità competente.
- c) Lingua. Le licenze devono essere scritte nella lingua o nelle lingue nazionali e in inglese nonché in tutte le altre lingue ritenute opportune dall'autorità competente.

Risguardo del libretto

Nome e logo dell'autorità competente (in inglese e ogni altra lingua stabilita dall'autorità competente) UNIONE EUROPEA (solamente in inglese) LICENZA D'EQUIPAGGIO DI CONDOTTA (in inglese e ogni altra lingua stabilita dall'autorità competente) Rilasciata in conformità alla parte FCL La presente licenza è conforme agli standard ICAO, con l'eccezione dei privilegi LAPL ed EIR (in inglese e ogni altra lingua stabilita dall'autorità competente) Modulo 141 AESA versione 2	Requisiti Cancellare "Unione europea" per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea Ciascuna pagina ha dimensioni pari a un ottavo di A4
---	--

Pagina 2

I	Lo stato che rilascia la licenza		Requisiti
III	Numero della licenza		Il numero di serie della licenza inizia sempre con il codice ONU dello Stato che ha rilasciato la licenza, seguito da ".FCL."
IV	Cognome e nome del titolare		
IVa	Data di nascita (cfr. le istruzioni)		La data deve essere in formato standard, gg/mm/aaaa integralmente.
XIV	Luogo di nascita		
V	Indirizzo del titolare: Via, città, località, codice postale		
VI	Cittadinanza		
VII	Firma del titolare		
VIII	Autorità competente che rilascia la licenza Ad esempio: Questa CPL(A) è stata rilasciata sulla base di una ATPL rilasciata da (paese terzo)		
X	Firma del funzionario che rilascia la licenza e data del rilascio		
XI	Sigillo o timbro dell'autorità competente che rilascia la licenza		

Pagina 3

II	Titolo della licenza, data di rilascio iniziale e codice del paese	Le abbreviazioni utilizzate saranno quelle della parte FCL [ad esempio PPL(H), ATPL(A) ecc.] La data deve essere in formato standard, gg/mm/aaaa integralmente.
IX	Validità: i privilegi della licenza possono essere esercitati soltanto se il titolare possiede un certificato medico valido per il privilegio richiesto. Il titolare della licenza deve portare con sé un documento contenente una foto a fini identificativi.	Non si specifica il documento, ma un passaporto sarebbe sufficiente al di fuori dello stato che ha rilasciato la licenza.
XII	Privilegi di radiotelegrafia: il titolare della presente licenza ha dimostrato di essere idoneo a utilizzare i dispositivi di R/T a bordo dell'aeromobile in (specificare le lingue).	
XIII	Osservazioni: Competenze linguistiche: (lingua(e)/livello/data di validità)	In questo spazio si riportano tutte le informazioni aggiuntive richieste in merito alla licenza e ai privilegi stabiliti da direttive/regolamenti ICAO, CE o UE. Precisare l'approvazione delle competenze linguistiche, il livello e la data di validità. In caso di LAPL: LAPL non rilasciata conformemente agli standard ICAO

Pagine supplementari — Requisiti

Le pagine 1, 2 e 3 della licenza devono essere conformi al formato di cui al modello in questo punto. L'autorità competente include ulteriori personalizzate pagine contenenti tabelle che contengono almeno le seguenti informazioni:

- abilitazioni, certificati, convalide e privilegi,
- date di scadenza delle abilitazioni, privilegi sui certificati di istruttore ed esaminatore,
- date delle prove o dei controlli,
- note e limitazioni (limiti operativi),
- campi per numero e firma sul certificato di istruttore e/o esaminatore, a seconda del caso,
- abbreviazioni.

Queste pagine sono destinate ad essere utilizzate dall'autorità competente o da esaminatori o istruttori espressamente autorizzati.

Le abilitazioni o i certificati rilasciati inizialmente devono essere registrati dall'autorità competente. Il rinnovo o il ripristino di abilitazioni o certificati possono essere registrati dall'autorità competente o da istruttori o esaminatori espressamente autorizzati.

Le limitazioni operative verranno registrate nelle "Note/Limitazioni" a fronte del corrispondente privilegio limitato, per esempio una prova di abilità IR effettuata con copilota, privilegi di istruzione limitati a un tipo di aeromobile.

Le abilitazioni non convalidate possono essere rimosse dalla licenza dall'autorità competente.;

- 5) nell'appendice II, la voce 9 delle istruzioni relative al formato standard AESA per gli attestati di equipaggio di cabina è sostituita dalla seguente:

«Voce 9: se l'autorità competente è l'ente che rilascia la licenza, si riporta la dicitura "Autorità competente" e il sigillo, timbro o logo ufficiali. In questo caso, l'autorità competente può stabilire se il suo sigillo, timbro o logo ufficiali devono inoltre essere iscritti alla voce 8.»

ALLEGATO V

All'allegato VII del regolamento (UE) n. 1178/2011 alla norma ORA.GEN.200, è aggiunta la seguente lettera c):

- «c) In deroga alla lettera a), in un'organizzazione che eroga una formazione soltanto per LAPL, SPL o PPL, BPL e abilitazioni o certificati corrispondenti, la gestione dei rischi di sicurezza e il controllo della conformità di cui ai punti (a) (3) e (a) (6) possono essere effettuati mediante una revisione organizzativa, da eseguire almeno una volta ogni anno civile. L'autorità competente deve essere informata dei risultati di tale riesame dall'organizzazione senza indebito ritardo.»
-