

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/1747 AL COMISIEI**din 15 octombrie 2019****de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 în ceea ce privește cerințele pentru anumite licențe și certificate de echipaj de zbor, normele privind organizațiile de pregătire și autoritățile competente****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

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 alineatul (1), articolul 27 alineatul (1) și articolul 62 alineatul (14),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește norme detaliate cu privire la cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.
- (2) Punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 a arătat că anumite cerințe conțineau erori de redactare sau ambiguități. În plus, o serie de termene-limită sau de dispoziții, incluse inițial pentru a le acorda statelor membre suficient timp să-și aducă normele naționale în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, au expirat. Aceasta a condus la probleme în ceea ce privește punerea în aplicare și claritatea normelor Uniunii. Cerințele respective ar trebui clarificate și corectate. Ar trebui introduse noi definiții pentru a se asigura că termenii sunt puși în aplicare în mod uniform.
- (3) Pentru a spori proporționalitatea și transparența sistemului de reglementare în cazul aviației generale, normele aplicabile piloților de aeronave ușoare, piloților particulari, piloților de plane și piloților de baloane ar trebui modificate astfel încât să se prevadă extinderea privilegiilor și să se clarifice conținutul pregătirii și al examenelor. Atunci când se prevede extinderea privilegiilor, calificarea pentru avioanele cu aterizare pe apă, cerințele privind experiența recentă, cerințele privind examenele teoretice și cerințele privind creditele ar trebui clarificate.
- (4) Cerințele privind calificarea de zbor instrumental (IR) pentru avioane și elicoptere ar trebui modificate în scopul de a clarifica dispozițiile privind cunoștințele teoretice și instruirea practică, precum și cerințele în materie de revalidare și reinnoire.
- (5) Ar trebui aduse modificări cerințelor în materie de calificare de clasă și de tip în scopul clarificării și pentru a asigura coerența în ceea ce privește variantele, valabilitatea și reinnoirea. Mai mult, ar trebui operate modificări pentru a clarifica cerințele privind calificarea de zbor acrobatic, calificările de tractare plane și tractare bannere, calificarea de zbor pe timp de noapte și calificarea de zbor în munți.
- (6) Punerea în aplicare a normelor a indicat faptul că unele cerințe aplicabile instructorilor și examinatorilor sunt neclare. Ca urmare, în ceea ce privește instructorii, cerințele referitoare la certificatele de instructor, condițiile indispensabile, evaluarea competențelor, valabilitatea, privilegiile și condițiile, conținutul cursurilor de pregătire, revalidarea și reinnoirea ar trebui modificate. În ceea ce privește examinatorii, cerințele referitoare la certificatele de examinator, standardizarea, condițiile indispensabile, evaluarea competențelor, valabilitatea, privilegiile și condițiile, revalidarea și reinnoirea ar trebui modificate.

⁽¹⁾ JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

⁽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).

- (7) Regulamentul (UE) 2018/1139 prevede posibilitatea de a recunoaște pregătirea și experiența pe aeronave care nu fac obiectul Regulamentului (UE) 2018/1139 [Anexa I „Aeronavele menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (d)”] în scopul obținerii unei licențe conforme cu partea FCL. În acest sens, ar trebui modificate normele relevante pentru organizațiile de pregătire și autoritățile competente, în scopul de a permite o astfel de recunoaștere.
- (8) Punerea în aplicare a normelor aferente organizațiilor de pregătire declarate (DTO) ^(*) a evidențiat necesitatea de a clarifica normele aplicabile în vederea asigurării supravegherii reglementare eficace a organizațiilor de pregătire declarate. Cerințele ar trebui modificate pentru a se asigura faptul că posibilitatea pregătirii în cadrul unei organizații de pregătire declarate ar trebui permisă doar dacă organizația respectivă este situată pe teritoriul pentru care statele membre sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago.
- (9) Punerea în aplicare a normelor privind posibilitatea transferării licențelor conforme cu partea FCL și a certificatelor medicale asociate a evidențiat necesitatea de a clarifica responsabilitățile autorităților competente implicate și calendarul transferului răspunderii referitoare la supraveghere. Din acest motiv, normele relevante ar trebui modificate.
- (10) Măsurile prevăzute în prezentul regulament au fost sugerate în Avizul nr. 05/2017 emis de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației în temeiul articolului 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și al articolului 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și în contextul discuțiilor tehnice subsecvente.
- (11) Măsurile stipulate în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. La articolul 1, punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. diferitele certificate medicale pentru piloți, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor medicale, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate medicale;”
2. La articolul 2 se elimină punctele 4, 9, 10 și 13.
3. La articolul 4, alineatul (1) se elimină.
4. La articolul 4, alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) În pofida alineatului (3), titularilor unui certificat de instructor sau de examinator pentru calificarea de clasă care dețin privilegii pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot li se convertesc respectivele privilegii într-un certificat de instructor sau de examinator pentru calificarea de tip pentru avioane cu un singur pilot.”
5. Articolul 5 se elimină.
6. La articolul 9, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. În ceea ce privește eliberarea licențelor conforme cu partea FCL în conformitate cu anexa I, se creditează integral pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului regulament în conformitate cu cerințele și procedurile JAA, sub supravegherea reglementară a unui stat membru recomandat pentru recunoaștere mutuală în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința JAR relevante, cu condiția ca respectiva pregătire și testarea să se fi finalizat cel târziu înainte de 8 aprilie 2016 și o licență conformă cu partea FCL să fie emisă până la data de 1 aprilie 2020 cel târziu.”

(*) Regulamentul (UE) 2018/1119 al Comisiei din 31 iulie 2018 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 în ceea ce privește organizațiile de pregătire declarate (JO L 204, 13.8.2018, p. 13).

7. Articolul 10a se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În conformitate cu articolul 24 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, organizațiile au dreptul să furnizeze cursuri de pregătire pentru piloții implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) subpunctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139 numai dacă organizațiile respective au primit din partea autorității competente o aprobare prin care se confirmă faptul că acestea îndeplinesc cerințele esențiale prevăzute în anexa IV la Regulamentul (UE) 2018/1139, precum și cerințele prevăzute în anexa VII la prezentul regulament. Cu toate acestea, având în vedere articolul 24 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2018/1139, organizațiile care își au sediul principal într-un stat membru sunt autorizate să ofere pregătirea menționată la punctul DTO.GEN.110 din anexa VIII la prezentul regulament fără o astfel de aprobare pe cuprinsul teritoriului pentru care sunt responsabile statele membre în temeiul Convenției de la Chicago dacă au depus o declarație înaintea autorității competente în conformitate cu cerințele prevăzute la punctul DTO.GEN.115 din anexa respectivă și, în cazul în care li se solicită acest lucru în temeiul punctului DTO.GEN.230 litera (c) din anexa respectivă, autoritatea competentă a aprobat programul de pregătire.”;

(b) alineatele (2), (3) și (4) se elimină.

8. La articolul 10b, alineatele (2) și (3) se elimină.

9. La articolul 10c, alineatele (2) și (3) se elimină.

10. La articolul 11, alineatul (2) se elimină.

11. La articolul 11a, alineatele (2) și (3) se elimină.

12. La articolul 12, alineatele (1b), (2), (3), (5) și (6) se elimină.

13. La articolul 12, alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„(7) În cazul în care un stat membru face uz de dispozițiile alineatelor (2a) și (4), acesta transmite o notificare în acest sens Comisiei și agenției. Această notificare descrie motivele care stau la baza derogării, precum și programul de implementare care cuprinde acțiunile prevăzute și calendarul aferent.”

14. Anexa I (partea FCL), anexa VI (partea ARA) și anexa VIII (partea DTO) sunt modificate în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

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

Cu toate acestea, punctele 57, 58, 59 și 66 din anexa la prezentul regulament se aplică începând cu 21 decembrie 2019.

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

Adoptat la Bruxelles, 15 octombrie 2019.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 (partea FCL) se modifică după cum urmează:

1. Punctul FCL.010 se modifică după cum urmează:

- (a) se introduce următoarea definiție după „Operațiune unghiulară”:

„Evaluarea competenței» înseamnă demonstrarea abilităților, a cunoștințelor și a atitudinii în vederea emiterii inițiale, a revalidării sau a reinnoirii unui certificat de instructor sau de examinator.”;

- (b) se introduce următoarea definiție după „Echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație”:

„Pilotate numai cu ajutorul instrumentelor» înseamnă că piloții pilotează aeronava fără a folosi repere vizuale externe, în condiții meteorologice de zbor instrumental simulate sau reale.”;

- (c) se introduce următoarea definiție după „Operațiune liniară”:

„Zboruri de linie sub supraveghere (LIFUS)» înseamnă zborurile de linie efectuate după urmarea unui curs aprobat de pregătire pentru calificare de tip fără ore de zbor pe aeronavă (*Zero Flight Time Type Rating – ZFTT*) sau zborurile de linie impuse printr-un raport cu datele privind conformitatea operațională (OSD).”;

- (d) se introduce următoarea definiție după „Noapte”:

„Datele privind conformitatea operațională (OSD)» se referă la datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012;”

- (e) se introduce următoarea definiție după „Tip de aeronavă”:

„Listă privind calificarea de tip și anexele la licență» înseamnă o listă publicată de agenție, pe baza rezultatului evaluării datelor privind conformitatea operațională și care cuprinde clasele de avioane și tipurile de aeronave în vederea eliberării licențelor de echipaj de zbor.”;

- (f) definiția pentru „noapte” se înlocuiește cu următorul text:

„Noapte» înseamnă perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit, conform eventualelor prevederi ale autorității relevante.”;

- (g) definiția pentru „Alte echipamente de pregătire» (*Other Training Devices – OTD*)” se înlocuiește cu următoarea definiție:

„Alte echipamente de pregătire» (*Other Training Devices – OTD*) înseamnă mijloace auxiliare de pregătire, altele decât echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor (*Flight Simulation Training Devices – FSTD*), care asigură mijloace de antrenament pentru care nu este necesară simularea unei cabine de pilotaj complete.”;

- (h) definiția pentru „Verificarea competenței” se înlocuiește cu următorul text:

„Verificarea competenței» înseamnă demonstrarea abilităților în vederea revalidării sau a reinnoirii calificărilor sau privilegiilor, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală.”

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

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

„1. Solicitanții participă la întregul set de examene teoretice pentru o licență sau calificare specifică aflată în responsabilitatea autorității competente a aceluiași stat membru.”;

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

„(b) Standarde de promovare

1. Se consideră că un solicitant a promovat un examen teoretic scris dacă acesta obține cel puțin 75 % din punctele corespunzătoare examenului respectiv. Nu se aplică puncte de penalizare.
2. Cu excepția cazului în care prezenta parte prevede altfel, un solicitant promovează cu succes examenul teoretic necesar pentru licența sau calificarea de pilot corespunzătoare dacă acesta a promovat toate examenele teoretice scrise necesare într-un interval de 18 luni de la sfârșitul lunii calendaristice în care respectivul solicitant s-a prezentat pentru prima dată la un examen.
3. În cazul în care un solicitant al examenului de pregătire teoretică ATPL sau pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial (CPL) sau a unei calificări de zbor instrumental (IR) sau a unei calificări de zbor instrumental pe rută (EIR) nu a promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative, sau dacă nu a promovat toate examenele fie după șase tentative, fie în perioada menționată la litera (b) de la punctul 2, acesta susține din nou întregul set de examene teoretice scrise.

4. În cazul în care un solicitant pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare (LAPL), a unei licențe de pilot particular (PPL), a unei licențe de pilot de planoare (SPL) sau a unei licențe de pilot de baloane (BPL) 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 examenele teoretice, solicitantii 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.”
3. Punctul FCL.040 se înlocuiește cu următorul text:
- „FCL.040 Exercițarea privilegiilor asociate licențelor**
- Exercițarea privilegiilor acordate printr-o licență este condiționată de valabilitatea calificărilor conținute în aceasta, dacă este cazul, și de valabilitatea certificatului medical corespunzător privilegiilor exercitate.”
4. Punctul FCL.055 se înlocuiește cu următorul text:
- „FCL.055 Competența lingvistică**
- (a) Dispoziții generale. Piloții de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală și dirijabil care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate licențelor și calificărilor lor numai dacă pe licența lor figurează o autorizare privind competența lingvistică fie în engleză, fie în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul. Autorizarea precizează limba, nivelul de competență și termenul de valabilitate și se obține în conformitate cu o procedură stabilită de o autoritate competentă. Nivelul minim acceptabil de competență este nivelul operațional (nivelul 4) în conformitate cu apendicele 2 la prezenta anexă.
- (b) Solicitantul unei autorizări privind competența lingvistică demonstrează, în conformitate cu apendicele 2 la prezenta anexă, cel puțin un nivel operațional de competență lingvistică în folosirea atât a expresiilor convenționale, cât și a limbajului comun înaintea unui examinator certificat de o autoritate competentă sau a unui organism de testare lingvistică aprobat de o autoritate competentă, după caz. În acest scop, solicitantul trebuie să demonstreze capacitatea:
1. de a comunica eficace atât în situațiile de comunicare exclusiv vocală, cât și atunci când interlocutorul este de față;
 2. de a comunica pe teme comune și de natură profesională, cu acuratețe și claritate;
 3. de a folosi strategiile de comunicare corespunzătoare pentru a schimba mesaje și pentru a recunoaște și a rezolva neînțelegerile într-un context general sau profesional;
 4. de a trata cu succes dificultățile lingvistice prezentate de o complicație sau de o conjunctură neașteptată care intervine în contextul unei situații profesionale de rutină sau al unei sarcini de comunicare cu care este în general familiarizat; precum și
 5. de a utiliza un dialect sau un accent care este inteligibil pentru comunitatea aeronautică.
- (c) Cu excepția piloților care au demonstrat un nivel expert (nivelul 6) de competență lingvistică în conformitate cu apendicele 2 la prezenta anexă, autorizarea privind competența lingvistică se re-evaluează la fiecare:
1. 4 ani, dacă nivelul demonstrat este nivelul operațional (nivelul 4); sau
 2. 6 ani, dacă nivelul demonstrat este nivelul avansat (nivelul 5).
- (d) Cerințe specifice pentru titularii unei calificări de zbor instrumental (IR) sau ai unei calificări de zbor instrumental pe rută (EIR). Fără a aduce atingere punctelor de mai sus, titularii unei IR sau EIR trebuie să demonstreze capacitatea de a folosi limba engleză la un nivel de competență corespunzător, astfel cum se prevede în definiția din apendicele 2 la prezenta anexă.
- (e) În cazul titularilor unei IR sau EIR, demonstrarea competenței lingvistice și a utilizării limbii engleze se face printr-o metodă de evaluare stabilită de orice autoritate competentă.”
5. La punctul FCL.060, litera (c) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:
- „2. Dacă nu respectă cerința de la punctul 1, pilotul trebuie să execute un zbor de pregătire cu un instructor calificat în conformitate cu subpartea J în ceea ce privește asigurarea de instruire pentru tipul de aeronavă respectiv. Zborul de pregătire se desfășoară pe aeronava sau pe un FFS corespunzător tipului de aeronavă care urmează a fi utilizată și include cel puțin cerințele descrise la litera (b) punctele 1 și 2, înainte ca acesta să își poată exercita privilegiile.”
6. La punctul FCL.115, se adaugă o nouă literă (d) după cum urmează:
- „(d) În ceea ce privește privilegiul pregătirii pentru pilotarea avioanelor monomotor cu piston din clasa cu aterizare pe apă, se au în vedere elementele din apendicele 9 la prezenta anexă, punctul 7 (Calificări de clasă – aterizare pe apă), secțiunea B (Cerințe specifice pentru categoria avioane).”

7. Punctul FCL.120 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.120 LAPL – Examen teoretic

(a) Solicitanții unei licențe de pilot aeronave ușoare pentru avioane LAPL(A) și pentru elicoptere LAPL(H) trebuie să demonstreze, prin examene susținute în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:

1. subiecte comune:

- Legislație aeronautică și proceduri de control al traficului aerian (ATC);
- Performanțe umane;
- Meteorologie;
- Comunicații;
- Navigație;

2. subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave:

- Principii de zbor;
- Proceduri operaționale;
- Performanțe de zbor și planificarea zborului;
- Cunoașterea generală a aeronavei.

(b) Solicitanții unei licențe de pilot aeronave ușoare pentru baloane LAPL(B) și pentru planoare LAPL(S) trebuie să demonstreze, prin examene susținute în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:

1. subiecte comune:

- Legislație aeronautică și proceduri de control al traficului aerian (ATC),
- Performanțe umane,
- Meteorologie și
- Comunicații;

2. subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave:

- Principii de zbor,
- Proceduri operaționale;
- Performanțe de zbor și planificarea zborului,
- Cunoașterea generală a aeronavei și
- Navigație.”

8. Punctul FCL.105.A se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.105.A LAPL(A) – Privilegii și condiții

(a) Privilegii

Privilegiile titularului unei licențe LAPL pentru avioane îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe avioane monomotor cu piston cu aterizare pe uscat [SEP(aterizare pe uscat)], pe avioane monomotor cu piston 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 3 pasageri, astfel încât la bordul aeronavei se află întotdeauna maximum 4 persoane.

(b) Condiții

1. Titularii unei LAPL(A) transportă pasageri doar după ce au efectuat, după eliberarea licenței, 10 ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau pe TMG.
2. Titularii unei LAPL(A) care au deținut anterior o ATPL(A), o MPL(A), o CPL(A) sau o PPL(A) sunt scutiți de la respectarea cerințelor prevăzute la litera (b) de la punctul 1”

9. Punctul FCL.135.A litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.”

10. Punctul FCL.140.A se înlocuiește cu următorul text:

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

- (a) Titularii unei LAPL(A) își exercită privilegiile acordate prin licență doar dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe avioane sau pe TMG:
1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv:
 - 12 decolări și aterizări;
 - cursuri de perfecționare de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor sub supravegherea unui instructor;
 2. au promovat o verificare LAPL(A) a competenței cu un examinator. Programul de verificare a competenței este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(A).
- (b) Dacă titularii unei LAPL(A) dețin atât un privilegiu SEP(aterizare pe uscat), cât și unul SEP(aterizare pe apă), aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 litera (a) în oricare dintre clase sau într-o combinație a acestora care este valabilă pentru ambele privilegii. În acest scop, se execută cel puțin o oră din timpul de zbor necesar și șase din cele 12 decolări și aterizări necesare în fiecare clasă.”

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

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

Titularii unei LAPL(H) își exercită privilegiile asociate licenței pe un tip specific doar dacă, în ultimele 12 luni, fie:

- (a) au realizat cel puțin 6 ore timp de zbor pe elicoptere din tipul respectiv ca PIC, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv 6 decolări, apropieri și aterizări, și au efectuat cursuri de perfecționare de cel puțin 1 oră timp total de zbor sub supravegherea unui instructor;
- (b) 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).”

12. Punctul FCL.215 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.215 Examen teoretic

- (a) Solicitanții unei PPL trebuie să demonstreze, prin susținerea unor examene în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:
1. subiecte comune:
 - Legislație aeronautică,
 - Performanțe umane,
 - Meteorologie,
 - Comunicații și
 - Navigație;
 2. subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave:
 - Principii de zbor,
 - Proceduri operaționale,
 - Performanțe de zbor și planificarea zborului, precum și
 - Cunoașterea generală a aeronavei.
- (b) Solicitanții unei BPL sau SPL trebuie să demonstreze, prin susținerea unor examene în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:
1. subiecte comune:
 - Legislație aeronautică,
 - Performanțe umane,
 - Meteorologie și
 - Comunicații;

2. subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave:
- Principii de zbor,
 - Proceduri operaționale,
 - Performanțe de zbor și planificarea zborului,
 - Cunoașterea generală a aeronavei și
 - Navigație.”
13. La punctul FCL.205.A, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Privilegiile titularilor unei PPL(A) le conferă acestora dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copiloți pe avioane sau TMG utilizate în operațiuni necomerciale și de a exercita toate privilegiile titularilor unei LAPL(A).”
14. La punctul FCL.205.H, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Privilegiile titularului unei PPL(H) îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copilot pe elicoptere utilizate în operațiuni necomerciale și de a exercita toate privilegiile titularilor unei LAPL(H).”
15. Punctul FCL.625 IR se înlocuiește cu următorul text:
- „FCL.625 IR – Valabilitate, revalidare și reînnoire**
- (a) Valabilitate
- O IR este valabilă pe o perioadă de 1 an.
- (b) Revalidare
1. O IR se revalidează în intervalul de 3 luni imediat precedent datei sale de expirare prin respectarea criteriilor de revalidare pentru categoria de aeronave relevantă.
 2. În cazul în care solicitantii optează pentru îndeplinirea cerințelor de revalidare mai devreme decât se prevede la punctul 1, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței.
 3. Solicitanții care nu promovează secțiunea relevantă a unei verificări a competenței IR înainte de data expirării IR nu exercită privilegiile asociate IR decât dacă au promovat verificarea competenței IR.
- (c) Reînnoire
- Dacă o IR a expirat, pentru reînnoirea privilegiilor solicitantii trebuie să respecte toate cerințele următoare:
1. să urmeze cursuri de perfecționare în cadrul unei ATO, dacă ATO consideră că acest lucru este obligatoriu pentru a atinge nivelul de competență necesar promovării elementului instrumental al testului de îndemânare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă;
 2. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă, pe categoria de aeronave relevantă;
 3. să dețină calificarea de clasă sau de tip relevantă, cu excepția cazului în care prezenta anexă prevede altfel.
- (d) Dacă IR nu a fost revalidată sau reînnoită în ultimii 7 ani, este necesar ca persoanele care solicită IR să promoveze din nou examenul teoretic și testul de îndemânare IR.
- (e) Titularii unei IR valabile pentru o licență de pilot emisă de o țară terță în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago sunt scutiți de la respectarea cerințelor de la litera (c) punctul 1 și de la litera (d) la momentul reînnoirii privilegiilor IR cuprinse în licențele eliberate în conformitate cu prezenta anexă.
- (f) Verificarea competenței menționată la litera (c) punctul 2 și la litera (e) poate avea loc odată cu o verificare a competenței efectuată în vederea reînnoirii calificării relevante de clasă sau de tip.”
16. Litera (a) de la punctul FCL.625.A se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Revalidare.
- În vederea revalidării unei IR(A), solicitantii trebuie:
1. să dețină clasificarea de clasă sau de tip relevantă, cu excepția cazului în care se solicită revalidarea IR odată cu reînnoirea calificării relevante de clasă sau de tip;

2. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă dacă se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea calificării de clasă sau de tip;
3. în cazul în care nu se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea unei calificări de clasă sau de tip:
 - (i) pentru avioanele cu un singur pilot, să promoveze secțiunea 3b și părțile de la secțiunea 1 a verificării competenței aplicabile zborului avut în vedere în conformitate cu apendicele 9 de la prezenta anexă;
 - (ii) pentru avioanele multimotor, să promoveze secțiunea 6 a verificării competenței pentru avioanele cu un singur pilot în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă numai cu ajutorul instrumentelor.
4. Se poate folosi un FNPT II sau un FFS reprezentând clasa sau tipul de avion relevante în vederea revalidării în temeiul punctului 2, cu condiția ca cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR (A) să fie efectuată pe un avion.”

17. Punctul FCL.625.H se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.625.H IR(H) – Revalidare

(a) În vederea revalidării unei IR(H), solicitantii trebuie:

1. să dețină clasificarea de tip relevantă, cu excepția cazului în care se solicită revalidarea IR odată cu reînnoirea calificării relevante de tip;
2. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă, pe tipul elicopter relevant, dacă se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea calificării de tip;
3. în cazul în care nu solicită revalidarea IR odată cu revalidarea unei calificări de tip, să promoveze secțiunea 5 și părțile relevante din secțiunea 1 a verificării competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă, pentru tipul de elicopter relevant.

(b) Se poate folosi un FTD 2/3 sau un FFS reprezentând tipul de elicopter relevant pentru verificarea competențelor în temeiul literei (a) de la punctul 3, cu condiția ca cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(H) să fie efectuată pe un elicopter.

(c) Se acordă credite în conformitate cu apendicele 8 la prezenta anexă.”

18. Punctul FCL.710 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.710 Calificări de clasă și de tip – variante

(a) Piloții execută cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare pentru a-și extinde privilegiile la o altă variantă de aeronavă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip. În cazul variantelor din cadrul unei calificări de clasă sau de tip, cursurile de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare includ elementele relevante definite în datele privind conformitatea operațională (OSD), după caz.

(b) Cursurile de pregătire pentru diferențe se desfășoară la oricare dintre următoarele:

1. o organizație de pregătire aprobată (ATO);
2. o organizație de pregătire declarată (DTO) în cazul aeronavelor menționate la litera (a) punctul 1 litera (c) și la litera (a) punctul 2 litera (c) de la punctul DTO.GEN.110 din anexa VIII;
3. un titular de certificat de operator aerian (AOC) cu un program aprobat de pregătire pentru diferențe pentru clasa sau tipul relevant.

(c) În pofida cerinței de la litera (b), cursurile de pregătire pentru diferențe pentru TMG, pentru avioanele monomotor cu piston (SEP), monomotor cu turbină (SET) și multimotor cu piston (MEP) pot fi desfășurate de un instructor calificat în mod corespunzător, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel.

(d) Dacă piloții nu au efectuat zboruri pe respectiva variantă într-un interval de 2 ani de la încheierea cursurilor de pregătire menționate la litera (b), este necesară efectuarea altor cursuri de pregătire pentru diferențe sau a unei verificări a competenței pe respectiva variantă, cu excepția tipurilor sau a variantelor din cadrul calificărilor de clasă SEP și TMG.

(e) Cursul de pregătire pentru diferențe sau verificarea competenței pe respectiva variantă se consemnează în carnetul de zbor al piloților sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”

19. La punctul FCL.725 litera (b) se adaugă următorul punct 5:

„5. Pentru avioanele monomotor cu un singur pilot și avioanele multimotor cu un singur pilot (cu aterizare pe apă), examenul se susține în scris și cuprinde cel puțin 30 de întrebări cu răspuns la alegere.”

20. Punctul FCL.740 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.740 Valabilitatea și reînnoirea calificărilor de clasă și de tip

(a) Valabilitate

Perioada de valabilitate a calificărilor de clasă și de tip este de un an, cu excepția calificărilor de clasă monomotor cu un singur pilot, pentru care perioada de valabilitate este de 2 ani, sub rezerva cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională (OSD). În cazul în care piloții optează pentru îndeplinirea cerințelor de revalidare mai devreme decât se prevede la punctele FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL și FCL.740.As, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței.

(b) Reînnoire

Pentru reînnoirea unei calificări de clasă sau de tip, solicitantul respectă toate cerințele următoare:

1. efectuarea unei verificări a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă;
2. înainte de verificarea competenței menționată la punctul 1, finalizarea unui curs de perfecționare la o ATO, dacă acest lucru este considerat a fi obligatoriu de către ATO în vederea atingerii nivelului de competență necesar pentru a opera în condiții de siguranță clasa sau tipul relevant de aeronavă, cu excepția cazului în care acesta deține o calificare valabilă pentru aceeași clasă sau tip de aeronavă pe o licență de pilot eliberată de o țară terță în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago și dacă are dreptul de a exercita privilegiile asociate calificării respective. Solicitantul poate urma cursurile de pregătire:
 - (i) în cadrul unei DTO sau în cadrul unei ATO, în cazul în care calificarea expirată viza o calificare de clasă monomotor cu piston, 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;
 - (ii) în cadrul unei DTO, al unei ATO sau cu un instructor, în cazul în care calificarea a expirat în urmă cu cel mult trei ani și era o calificare de clasă monomotor cu piston, alta decât cele de înaltă performanță, sau o calificare de clasă pentru TMG.
3. În pofida literei (b) punctul 1 și literei (b) punctul 2, piloții titulari ai unei calificări de pilot de încercare eliberate în conformitate cu punctul FCL.820 care au participat la zboruri de încercare pentru dezvoltarea, certificarea sau producerea unui tip de aeronavă și care au efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor ca PIC pe zboruri de încercare pe acel tip în anul anterior datei solicitării lor au dreptul de a solicita revalidarea sau reînnoirea calificării de tip relevante.”

21. La punctul FCL.805, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Privilegiile calificărilor de tractare planoare sau bannere se limitează la avioane sau TMG, în mod corespunzător în funcție de aeronava pe care s-a efectuat instruirea practică. În cazul tractării de bannere, privilegiile se limitează la metoda de tractare utilizată pentru instruirea practică. Privilegiile se extind dacă piloții au efectuat cu succes cel puțin trei zboruri de pregătire în dublă comandă acoperind întreaga programă de pregătire pentru zbor de tractare pe fiecare categorie de aeronave și pe metoda de tractare pentru tractarea de bannere.”

22. La punctul FCL.810, teza introductivă de la litera (a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Solicitanții trebuie să fi efectuat un curs de pregătire într-un interval de până la șase luni în cadrul unei DTO sau al unei ATO pentru a exercita privilegiile asociate unei LAPL, SPL sau PPL pentru avioane, TMG sau dirijabile în condiții VFR (reguli de zbor la vedere) pe timp de noapte. Cursul trebuie să cuprindă:”

23. La punctul FCL.815 litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Revalidare

Pentru a revalida o calificare de zbor în munți, solicitanții trebuie fie:

1. să efectueze cel puțin șase aterizări pe o suprafață desemnată ca necesitând o calificare de zbor în munți, în cei doi ani anteriori;
2. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu cerințele de la litera (c).”

24. La punctul FCL.900, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Instruirea furnizată în afara teritoriului statelor membre

1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul instruirii practice furnizate pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu prezenta anexă în afara teritoriului pentru care statele membre sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago, autoritatea competentă le eliberează un certificat de instructor solicitanților care:
 - (i) dețin o licență de pilot care îndeplinește toate criteriile următoare:
 - (A) este conformă cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;
 - (B) în orice caz, este cel puțin o CPL în categoria de aeronave relevantă cu o calificare sau un certificat relevant;
 - (ii) îndeplinesc cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de instructor relevant;
 - (iii) demonstrează autorității competente un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor europene de siguranță a aviației, astfel încât să își poată exercita privilegiile de asigurare a instruirii în conformitate cu prezenta anexă.
2. Certificatul se limitează la asigurarea instruirii practice pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu prezenta anexă și care îndeplinește toate condițiile următoare:
 - (i) este furnizat în afara teritoriului pentru care statele membre sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago;
 - (ii) este furnizat pentru elevii piloți care cunosc suficient limba în care se asigură instruirea practică.”

25. La punctul FCL.935, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Cu excepția instructorului pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI), a instructorului de pregătire sintetică (STI), a instructorului pentru calificare de zbor în munți (MI) și a pilotului instructor de încercare (FTI), o persoană care solicită un certificat de instructor trebuie să promoveze o evaluare a competențelor pe categoria de aeronave corespunzătoare, în clasa sau tipul relevant sau în FTSD corespunzătoare, pentru a demonstra, în fața unui examinator calificat în conformitate cu subpartea K din prezenta anexă, capacitatea de a oferi instruire unui elev pilot la nivelul necesar pentru eliberarea licenței, calificării sau certificatului relevant.”

26. Punctul FCL.940 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.940 Valabilitatea certificatelor de instructor

Cu excepția MI și fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul FCL.900 litera (b) punctul 1 și de la punctul FCL.915 litera (e) punctul 2, certificatele de instructor sunt valabile pentru o perioadă de 3 ani.”

27. Punctul FCL.905.FI se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.905.FI Privilegii și condiții

Privilegiile de FI constau în dreptul de a asigura instruire practică pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea:

- (a) unei PPL, SPL, BPL și LAPL pe categoria de aeronave corespunzătoare;
- (b) calificărilor de clasă și de tip pentru aeronave cu un singur pilot cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot; extinderilor de clasă sau de grupă pentru baloane și experiențelor recente de clasă pentru planoare;
- (c) calificărilor de clasă și de tip pentru avioanele cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în operațiuni multipilot, cu condiția ca FI să întrunească oricare dintre următoarele condiții:
 1. să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot;
 2. să fi efectuat următoarele în totalitate:
 - (i) cel puțin 500 de ore ca piloți în operațiuni multipilot pe avioane;
 - (ii) cursul de pregătire pentru instructor pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI) în conformitate cu punctul FCL.930.MCCI;
- (d) calificărilor de tip pentru dirijabile cu un singur pilot sau multipilot;

- (e) unei CPL pe categoria corespunzătoare de aeronave, cu condiția ca FI să fi efectuat cel puțin 200 de ore de instruire practică pe categoria de aeronave respectivă;
- (f) calificării de zbor pe timp de noapte, cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare:
1. să aibă calificarea pentru zbor pe timp de noapte pe categoria de aeronave corespunzătoare;
 2. să fi demonstrat capacitatea de a oferi instruire pe timp de noapte în fața unui FI calificat în conformitate cu litera (j);
 3. să îndeplinească cerința privind experiența de zbor pe timp de noapte prevăzută la punctul FCL.060 litera (b) punctul 2;
- (g) unei calificări de tractare, de zbor acrobatic sau, în cazul unui FI(S), a unei calificări de zbor în nori, cu condiția ca FI să fie titularul unor astfel de privilegii și să fi demonstrat capacitatea de a oferi instruire pentru calificarea respectivă unui FI calificat în conformitate cu litera (j);
- (h) unei calificări de zbor instrumental (IR) sau a unei calificări de zbor instrumental pe rută (EIR) pe categoria de aeronave corespunzătoare, cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare:
1. să fi efectuat cel puțin 200 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care maximum 50 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol efectuate pe un FFS, un FTD 2/3 sau FNPT II;
 2. să fi efectuat, în calitate de elevi piloți, cursul de pregătire IRI și să fi promovat o evaluare a competenței pentru certificatul de IRI;
 3. să respecte punctele FCL.915.CRI litera (a), FCL.930.CRI și FCL.935 în cazul avioanelor multimotor și punctele FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2 în cazul elicopterelor multimotor;
- (i) calificărilor de clasă sau de tip multimotor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția să îndeplinească următoarele condiții:
1. în cazul avioanelor, să fie în conformitate cu punctele FCL.915.CRI litera (a), FCL.930.CRI și FCL.935;
 2. în cazul elicopterelor, să fie în conformitate cu punctele FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2;
- (j) unui certificat de FI, de IRI, de instructor pentru calificarea de clasă (CRI), de instructor de pregătire sintetică (STI) sau de instructor pentru calificare de zbor în munți (MI), cu condiția să întrunească toate condițiile următoare:
1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore sau 150 de lansări de instruire practică pe planoare în cazul unui FI(S), cel puțin 50 de ore de instruire practică sau 50 de lansări în cadrul instruirii practice pe baloane în cazul unui FI (B) și 500 de ore de instruire practică pe categoria de aeronave corespunzătoare în toate celelalte cazuri;
 2. să fi promovat o evaluare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.935 pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru a demonstra unui examinator pentru instructori de zbor (FIE) capacitatea de a oferi instruire pentru obținerea certificatului relevant;
- (k) unei licențe de pilot cu echipaj multiplu (MPL), cu condiția ca FI să întrunească toate condițiile următoare:
1. pentru faza esențială de zbor a pregătirii, să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane, inclusiv cel puțin 200 de ore de instruire practică;
 2. pentru faza de bază a pregătirii:
 - (i) să fie titularul unei IR pe avion multimotor și să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru o IR;
 - (ii) să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor în operațiuni cu echipaj multiplu;
 3. în cazul FI deja calificați să ofere instruire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) poate fi înlocuită cu obligația de a absolvi un curs structurat de pregătire care să cuprindă:
 - (i) calificare MCC;
 - (ii) asistarea la cinci ședințe de instruire practică în faza 3 a unui curs MPL;
 - (iii) asistarea la cinci ședințe de instruire practică în faza 4 a unui curs MPL;
 - (iv) asistarea la cinci ședințe de pregătire periodică orientată pe zborul de linie, efectuată de operator;
 - (v) conținutul cursului pentru MCCI.

În acest caz, FI își desfășoară primele 5 ședințe ca instructor sub supravegherea unui TRI(A), MCCI(A) sau SFI(A) calificat pentru asigurarea instruirii practice MPL.”

28. Punctul FCL.915.FI se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) punctul 2 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 nu este valid pentru eliberarea unei CPL; și”;

(b) litera (c) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. cel puțin 200 de ore ca PIC dacă solicitantul deține cel puțin o licență de pilot particular pentru elicoptere PPL (H) și a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susținut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL și care nu este valid pentru eliberarea unei CPL.”

29. La punctul FCL.930.FI, se adaugă următoarea literă (c):

„(c) Persoanele care solicită certificatul FI și care dețin sau care au deținut orice alt certificat de instructor eliberat în conformitate cu prezenta anexă se consideră că îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctul 1.”

30. Punctul FCL.940.FI se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.940.FI – Revalidare și reinnoire

(a) Revalidare

1. Pentru a revalida un certificat FI, titularii trebuie să îndeplinească cel puțin două dintre următoarele trei cerințe înainte de data de expirare a certificatului FI:

(i) să fi efectuat:

(A) în cazul unor FI(A) și FI(H), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe categoria corespunzătoare de aeronave, în calitate de FI, TRI, CRI, IRI, MI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru IR urmează a fi revalidate, cel puțin 10 dintre orele respective trebuie să reprezinte instruire practică pentru o IR și să fi fost efectuate în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de FI;

(B) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică pe dirijabile în calitate de FI, IRI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru IR urmează a fi revalidate, 10 dintre orele respective trebuie să reprezinte instruire practică pentru o IR și se efectuează în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de FI;

(C) în cazul unui FI(S), cel puțin 60 de decolări sau 30 de ore de instruire practică pe planoare, planoare motorizate sau TMG, în calitate de FI sau de examinatori;

(D) în cazul unui FI(B), cel puțin 6 ore de instruire practică pe baloane în calitate de FI sau de examinatori;

(ii) să fi efectuat pregătire în vederea perfecționării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la autoritatea competentă. FI(B) și FI(S) pot efectua pregătirea în vederea perfecționării pentru instructori în cadrul unei DTO;

(iii) să fi promovat o evaluare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.935 în intervalul de 12 luni imediat anterior datei expirării certificatului de FI.

2. Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare în cazul FI(A) sau FI(H) sau pentru fiecare a treia revalidare în cazul FI(As), FI(S) și FI(B), titularii certificatului FI relevant trebuie să promoveze o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935.

(b) Reinnoire.

Dacă certificatul FI a expirat, solicitanții trebuie, în termen de 12 luni înainte de data solicitării de reinnoire, să efectueze un curs de perfecționare de instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la o autoritate competentă, sau în cazul unui FI(B) sau FI(S) în cadrul unei ATO, al unei DTO sau la o autoritate competentă, precum și să efectueze o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935.”

31. La punctul FCL.905.TRI, literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) eliberarea unui certificat de TRI sau SFI, cu condiția ca titularul să întrunească toate condițiile următoare:

1. să aibă cel puțin 50 de ore de experiență în ceea ce privește instruirea ca TRI sau SFI în conformitate cu prezentul regulament sau cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei;

2. să fi coordonat elaborarea programei de instruire practică a componentei relevante a cursului de pregătire TRI în conformitate cu punctul FCL.930.TRI litera (a) punctul 3 spre satisfacția șefului programului de pregătire din cadrul unei ATO; precum și

(c) în cazul unui TRI pentru avioane cu un singur pilot:

1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția ca solicitantul să aibă în vedere privilegiile care îi conferă dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot.

Privilegiile TRI(SPA) pot fi extinse la instruirea practică pentru calificările de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot, cu condiția ca TRI să îndeplinească oricare din următoarele condiții:

- (i) să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot;
 - (ii) să aibă cel puțin 500 de ore pe avioane în operațiuni multipilot și să fi efectuat un curs de pregătire MCCI în conformitate cu punctul FCL.930.MCCI;
2. cursul MPL referitor la faza de bază, cu condiția ca acesta să aibă privilegiile extinse la operațiuni multipilot și să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A)."

32. Punctul FCL.910.TRI se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.910.TRI Privilegii limitate

(a) Dispoziții generale. Dacă pregătirea TRI se desfășoară exclusiv pe FSTD, privilegiile TRI se limitează la pregătirea pe FSTD. Această limitare include însă următoarele privilegii pentru efectuarea, la bordul aeronavei, a:

1. zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS), cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea specificată la punctul FCL.930.TRI litera (a) punctul 4 subpunctul (i);
2. pregătirii pentru aterizare, cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea specificată la punctul FCL.930.TRI litera (a) punctul 4 subpunctul (ii); sau
3. zborul de pregătire specificat la punctul FCL.060 litera (c) punctul 2, cu condiția ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea menționată la litera (a) punctul 1 sau la litera (a) punctul 2.

Limitarea la pregătirea pe FSTD este eliminată dacă TRI au efectuat o evaluare a competenței pe aeronavă.

(b) TRI pentru avioane și aeronave cu decolare-aterizare verticală – TRI(A) și TRI(PL). Privilegiile TRI se limitează la tipul de avion sau aeronavă cu decolare-aterizare verticală pe care s-au efectuat pregătirea și evaluarea competenței. Cu excepția cazurilor în care se stabilește altfel în OSD, pentru a extinde privilegiile TRI la alte tipuri, TRI trebuie:

1. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precedă solicitarea, cel puțin 15 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care maximum 7 segmente se pot efectua pe un FSTD;
2. să fi efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele de instruire practică din cursul TRI aplicabil;
3. să fi promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 pentru a demonstra, unui FIE sau unui TRE calificat în conformitate cu subpartea K la prezenta anexă, capacitatea de a oferi instruire unui pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a oferi instruire înainte și după zbor și instruirea teoretică.

Privilegiile TRI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă TRI au efectuat componentele relevante ale pregătirii tehnice și componentele instruirii practice ale cursului TRI aplicabil.

(c) TRI pentru elicoptere – TRI(H).

1. Privilegiile TRI(H) se limitează la tipul de elicopter pe care s-a susținut evaluarea competenței pentru eliberarea certificatului TRI. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în OSD, privilegiile TRI sunt extinse la alte tipuri dacă TRI:
 - (i) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele de instruire practică din cursul TRI;

- (ii) au efectuat, în termen de 12 luni înaintea datei solicitării, cel puțin 10 ore pe tipul de elicopter aplicabil, dintre care maximum 5 ore pot fi efectuate pe un simulator complet de zbor (*Full Flight Simulator – FFS*) sau pe un echipament de pregătire pentru zbor (*Flight Training Device – FTD*) 2/3; și
- (iii) au promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 pentru a demonstra, unui FIE sau unui TRE calificat în conformitate cu subpartea K de la prezenta anexă, capacitatea de a oferi instruire unui pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a oferi instruire înainte și după zbor și instruirea teoretică.

Privilegiile TRI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă TRI au efectuat componentele relevante ale pregătirii tehnice și componentele instruirii practice ale cursului TRI aplicabil.

- 2. Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la privilegiu pentru un singur pilot la privilegiu multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să fi efectuat cel puțin 100 de ore de zbor în operațiuni multipilot pe acest tip.

- (d) În pofida punctelor de mai sus, titularii unui certificat de TRI care au primit o calificare de tip în conformitate cu punctul FCL.725 litera (e) au dreptul la extinderea privilegiilor lor de TRI la respectivul tip nou de aeronavă.”

33. La punctul FCL.915.TRI, litera (c) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„(c) pentru un certificat de TRI(SPA):

- 1. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede data solicitării, cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, ca PIC pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care maximum 15 segmente se pot efectua pe un FSTD reprezentând respectivul tip; și”.

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

(a) Teza introductivă de la litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Cursul de pregătire TRI este efectuat pe aeronavă doar în cazul în care nu este disponibil și accesibil niciun FSTD și include:”.

(b) Punctul 3 de la litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„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;”.

(c) Se introduce un nou punct 4:

„4. următoarea pregătire, după caz:

- (i) pregătire specifică suplimentară înainte de efectuarea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS);
- (ii) pregătire specifică suplimentară înainte de efectuarea pregătirii pentru aterizare. Pregătirea respectivă pe FSTD include pregătirea pentru procedurile de urgență legate de aeronavă.”

35. Punctul FCL.935.TRI se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.935.TRI Evaluarea competenței

- (a) Evaluarea competenței pentru un TRI pe MPA și PL se efectuează pe un FFS. Dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS, se utilizează o aeronavă.
- (b) Evaluarea competenței pentru un TRI pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot și pentru elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele:
 - 1. pe un FFS disponibil și accesibil;
 - 2. dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS, pe o combinație de FSTD și o aeronavă;
 - 3. dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD, pe o aeronavă.”

36. Punctul FCL.940.TRI se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.940.TRI Revalidare și reînnoire

(a) Revalidare

1. Avioane

Pentru a revalida un certificat TRI(A) solicitantii trebuie, în termen de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului, să îndeplinească cel puțin două dintre următoarele trei cerințe:

- (i) să realizeze una din următoarele părți ale unui curs complet de pregătire pentru calificare de tip sau recurent: o ședință de pregătire la simulator de cel puțin trei ore și un exercițiu aerian de cel puțin o oră care să cuprindă cel puțin două decolări și aterizări;
- (ii) să efectueze un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de TRI(A) în cadrul unei ATO;
- (iii) să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935. Se consideră că solicitantii care au respectat punctul FCL.910.TRI litera (b) punctul 3 sunt în conformitate cu această cerință.

2. Elicoptere și aeronave cu decolare-aterizare verticală

Pentru a revalida un certificat de TRI (H) sau TRI(PL), solicitantii trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de TRI, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe:

- (i) să efectueze cel puțin 50 de ore de instruire practică pe fiecare dintre tipurile de aeronavă pentru care sunt titularii unor privilegii de asigurare a instruirii sau pe un FSTD reprezentând respectivele tipuri, dintre care cel puțin 15 ore se efectuează în intervalul de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului TRI. În cazul TRI(PL), orele respective se desfășoară ca TRI sau examinator pentru calificare de tip (TRE) ori ca SFI sau examinator de zbor sintetic (SFE). În cazul TRI(H), timpul de zbor ca FI, instructori pentru calificare de zbor instrumental (IRI), instructori de pregătire sintetică (STI) sau ca orice alt tip de examinatori este luat în considerare în acest scop;
 - (ii) să participe la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de TRI(H) sau de TRI(PL), după caz, în cadrul unei ATO;
 - (iii) în perioada de 12 luni imediat anterioară datei de expirare a certificatului, să fi promovat o evaluare a competenței în conformitate cu punctele FCL.935, FCL.910.TRI litera (b) punctul 3 sau FCL.910.TRI litera (c) punctul 3, după caz.
3. Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de TRI, titularii trebuie să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935.
4. Dacă TRI sunt titularii unui certificat pentru mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective de aeronave revalidază certificatul de TRI pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel.
5. Cerințe specifice pentru revalidarea unui certificat de TRI(H)

Se consideră că TRI(H) titulari ai unui certificat de FI(H) pe tipul relevant sunt în conformitate cu cerințele de la litera (a). În acest caz, certificatul de TRI(H) este valabil până la data expirării certificatului de FI(H).

(b) Reînnoire

Pentru a reînnoi un certificat de TRI, solicitantii trebuie, în termenul de 12 luni imediat anterior datei solicitării, să fi promovat evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935 și să fi efectuat următoarele:

1. pentru avioane:

- (i) cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de avion aplicabil, dintre care maximum 15 segmente se pot efectua pe un FFS;
- (ii) cursuri de perfecționare pentru instructori ca TRI în cadrul unei ATO care trebuie să cuprindă elementele relevante ale cursului de pregătire TRI;

2. pentru elicoptere și aeronave cu decolare-aterizare verticală:

- (i) cel puțin 10 ore timp de zbor, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care maximum 5 ore se pot efectua pe un FFS sau pe un FTD 2/3;

- (ii) cursuri de perfecționare pentru instructori ca TRI în cadrul unei ATO, care trebuie să cuprindă elementele relevante ale cursului de pregătire TRI;
3. dacă solicitanții sunt titularii unui certificat pentru mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective de aeronave reînnoiește certificatul de TRI pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel.”
37. La punctul FCL.905.CRI se introduce următoarea literă (ba) după litera (b):
- „(ba) Privilegiile CRI sunt de a oferi instruirea pentru calificările de clasă și de tip pentru avioanele cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în operațiuni multipilot, cu condiția ca CRI să îndeplinească oricare dintre următoarele condiții:
1. să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot;
 2. să aibă cel puțin 500 de ore pe avioane în operațiuni multipilot și să fi efectuat un curs de pregătire MCCI în conformitate cu punctul FCL.930.MCCI.”
38. La punctul FCL.930.CRI, litera (a) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
- „3. cinci ore de instruire practică pe avioane multimotor sau pe un FSTD reprezentând clasa sau tipul respectiv de avion, inclusiv cel puțin trei ore pe avion, sau cel puțin trei ore de instruire practică pe avioane monomotor, asigurată de un FI(A) calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (j).”
39. Punctul FCL.940.CRI se înlocuiește cu următorul text:
- „FCL.940.CRI Revalidare și reînnoire**
- (a) Pentru a revalida un certificat de CRI, solicitanții trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de CRI, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe:
1. să asigure cel puțin 10 ore de instruire practică în calitate de CRI. În cazul în care solicitanții dețin privilegii de CRI atât pe avioane monomotor, cât și pe avioane multimotor, orele respective de instruire practică se împart în mod egal între avioanele monomotor și cele multimotor;
 2. să efectueze un curs de perfecționare în calitate de CRI în cadrul unei ATO sau la o autoritate competentă;
 3. să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935 pentru avioane multimotor sau monomotor, după caz.
- (b) Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de CRI, titularii trebuie să fi îndeplinit cerința de la litera (a) punctul 3.
- (c) Reînnoire
- În cazul în care certificatul de CRI a expirat, acesta se reînnoiește dacă, în perioada de 12 luni înainte de solicitarea reînnoirii, solicitanții:
1. au efectuat un curs de perfecționare în calitate de CRI în cadrul unei ATO sau la o autoritate competentă;
 2. au efectuat evaluarea competenței astfel cum se prevede la punctul FCL.935.”
40. La punctul FCL.915.IRI, litera (b) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:
- „2. în cazul solicitanților unui IR(H) pentru elicoptere multimotor, să îndeplinească cerințele de la FCL.905.FI litera (h) punctul 3 subpunctul (ii);”
41. La punctul FCL.930.IRI, litera (a) punctul 3 subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:
- „(ii) pentru IRI(H), cel puțin 10 ore de instruire practică pe un elicopter, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II/III. În cazul solicitanților titulari ai unui certificat de FI(H), numărul orelor respective se reduce la cel puțin cinci;”
42. Punctul FCL.905.SFI se înlocuiește cu următorul text:
- „FCL.905.SFI Privilegii și condiții**
- (a) Privilegiile SFI constau în dreptul de a asigura instruire practică de zbor sintetic pe categoria de aeronave relevantă pentru:
1. revalidarea și reînnoirea unei IR, cu condiția ca aceștia să dețină sau să fi deținut o IR pe categoria de aeronave relevantă;
 2. eliberarea unei IR, cu condiția ca aceștia să dețină sau să fi deținut o IR pe categoria de aeronave relevantă și să fi urmat un curs de pregătire IRI.

(b) Privilegiile asociate SFI pentru avioanele cu un singur pilot constau în asigurarea instruirii practice de zbor sintetic pentru:

1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitanții au în vedere privilegiile care să le confere dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot.

Privilegiile SFI pentru avioanele cu un singur pilot pot fi extinse la instruirea practică pentru calificările de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot, cu condiția ca aceștia să îndeplinească oricare dintre următoarele condiții:

- (i) să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot;
 - (ii) să aibă cel puțin 500 de ore pe avioane în operațiuni multipilot și să fi efectuat un curs de pregătire de MCCI în conformitate cu punctul FCL.930.MCCI;
2. cursurile de pregătire de MCC și MPL cu privire la faza de bază, cu condiția ca privilegiile SFI(SPA) să fi fost extinse la operațiuni multipilot în conformitate cu punctul 1.

(c) Privilegiile asociate SFI pentru avioanele multipilot constau în asigurarea instruirii practice de zbor sintetic pentru:

1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane multipilot și, în cazul în care solicitanții doresc să obțină privilegiile în vederea participării în operațiuni multipilot, pentru avioanele complexe de înaltă performanță cu un singur pilot;
2. cursul de pregătire pentru MCC;
3. cursul MPL cu privire la fazele de bază, intermediară și avansată, cu condiția ca, pentru faza de bază, să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau de IRI(A).

(d) Privilegiile SFI pentru elicoptere constau în dreptul de a asigura instruire practică de zbor sintetic pentru:

1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere;
2. cursul MCC, dacă SFI au privilegiile de a oferi instruire pentru elicoptere multipilot.”

43. Punctul FCL.910.SFI se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.910.SFI Privilegii limitate

Privilegiile SFI se limitează la FTD 2/3 sau FFS din tipul de aeronavă pe care s-a urmat cursul de pregătire SFI.

Privilegiile se pot extinde la alte FSTD reprezentând alte tipuri ale aceleiași categorii de aeronave dacă titularii:

- (a) au parcurs conținutul referitor la simulator al cursului relevant pentru calificarea de tip;
- (b) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI aplicabil;
- (c) au desfășurat, în cadrul unui curs complet pentru calificare de tip, cel puțin trei ore de instruire practică legată de sarcinile unui SFI pe tipul aplicabil sub supravegherea și spre satisfacția unui TRE sau a unui SFE calificat în acest scop.

Privilegiile unui SFI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă SFI a efectuat componentele relevante de tip ale pregătirii tehnice și componentele FSTD ale programei de instruire practică a cursului TRI aplicabil.”

44. La punctul FCL.930.SFI, litera (a) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. componentele relevante de pregătire tehnică și componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI aplicabil.”

45. Punctul FCL.940.SFI se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.940.SFI Revalidare și reînnoire

(a) Revalidare

Pentru a revalida un certificat de SFI, solicitantii trebuie să îndeplinească, înainte de data expirării certificatului de SFI, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe:

1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore ca instructori sau examinatori pe FSTD, dintre care cel puțin 15 ore în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de SFI;
2. să fi participat la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de SFI în cadrul unei ATO;
3. să fi promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935.

(b) În plus, solicitantii trebuie să fi fost supuși, pe un FFS, verificărilor competenței pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care aceștia sunt titulari de privilegii.

(c) Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de SFI, titularii trebuie să îndeplinească cerința de la litera (a) punctul 3.

(d) Dacă un SFI este titularul unui certificat pe mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective revalidază certificatul de SFI pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel.

(e) Reînnoire

Pentru a reînnoi certificatul de SFI, solicitantii trebuie ca, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării reînnoirii, să întrunească toate condițiile următoare:

1. să fi participat la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de SFI în cadrul unei ATO;
2. să fi promovat evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935;
3. să fi efectuat, pe un FSTD, testul de îndemânare pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care urmează a fi reînnoite privilegiile.”

46. Punctul FCL.910.STI se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.910.STI Privilegii limitate

Privilegiile titularilor unui certificat de STI se limitează la FSTD pe care s-a urmat cursul de pregătire STI.

Privilegiile se pot extinde la alte FSTD reprezentând alte tipuri de aeronave dacă, în perioada de 12 luni imediat anterioară solicitării, titularii:

- (a) au parcurs conținutul FSTD al cursului CRI sau TRI pe clasa sau pe tipul de aeronavă pentru care se solicită privilegiile de asigurare a instruirii;
- (b) au promovat, pe FSTD pe care urmează să se desfășoare instruirea practică, secțiunea aplicabilă a verificării competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare.

Pentru STI(A) care oferă instruire exclusiv pe echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD), verificarea competenței cuprinde numai exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(A);

- (c) au efectuat, în cadrul unui curs pentru CPL, IR, PPL sau pentru calificare de clasă sau de tip, cel puțin trei ore de instruire practică sub supravegherea unui FI, CRI(A), IRI sau TRI desemnat de ATO în acest scop, inclusiv cel puțin o oră de instruire practică sub supravegherea unui FIE în categoria de aeronavă corespunzătoare.”

47. Punctul FCL.915.STI se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.915.STI Condiții indispensabile

(a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI trebuie:

1. să dețină sau să fi deținut, în intervalul de trei ani care precede solicitarea, o licență de pilot și privilegiile de asigurare a instruirii adecvate cursurilor care se intenționează a fi oferite;

2. să fi efectuat pe un FSTD verificarea competenței corespunzătoare calificării de clasă sau de tip în intervalul de 12 luni care precedă imediat solicitarea.

Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI(A) și care doresc să ofere instruire exclusiv pe BITD efectuează doar exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(A).

- (b) Pe lângă cerințele prevăzute la litera (a), persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI(H) trebuie să fi efectuat cel puțin o oră timp de zbor ca asistent în cabina de pilotaj a tipului aplicabil de elicopter, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării.”

48. Punctul FCL.940.STI se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.940.STI Revalidarea și reînnoirea certificatului de STI

(a) Revalidare

Pentru a reînnoi un certificat de STI, solicitanții trebuie ca, în intervalul de 12 luni imediat anterior datei expirării certificatului de STI, să întrunească toate condițiile următoare:

1. să fi efectuat cel puțin trei ore de instruire practică pe un FSTD, ca parte a unui curs complet pentru CPL, IR, PPL sau pentru calificarea de clasă sau de tip;
2. să fi promovat, pe FSTD pe care se desfășoară instruirea practică, secțiunile aplicabile ale verificării competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare.

Pentru STI(A) care oferă instruire exclusiv pe BITD, verificarea competenței cuprinde exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare doar pentru eliberarea unei PPL(A).

(b) Reînnoire

Pentru a reînnoi certificatul de STI, solicitanții trebuie ca, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării de reînnoire:

1. să urmeze un curs de perfecționare în calitate de STI în cadrul unei ATO;
2. să promoveze, pe FSTD pe care se desfășoară instruirea practică, secțiunile aplicabile ale verificării competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare.

Pentru un STI(A) care oferă instruire exclusiv pe BITD, verificarea competenței cuprinde exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare doar pentru eliberarea unei PPL(A);

3. să efectueze, în categoria relevantă de aeronave, în cadrul unui curs complet CPL, IR, PPL sau pentru calificare de clasă sau de tip, cel puțin trei ore de instruire practică sub supravegherea unui FI, CRI, IRI sau TRI desemnat de ATO în acest scop, inclusiv cel puțin o oră de instruire practică sub supravegherea unui examinator pentru instructori de zbor (FIE).”

49. Punctul FCL.1000 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.1000 Certificate de examinator

(a) Dispoziții generale

Titularii unui certificat de examinator trebuie:

1. cu excepția cazului în care prezenta anexă prevede altfel, să fie titularii unei licențe, unei calificări sau unui certificat echivalent celor pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru acestea;
2. să fie calificați să acționeze ca PIC pe aeronavă în timpul unui test de îndemânare, al verificării competenței sau al evaluării competenței, dacă acestea se desfășoară pe o aeronavă.

(b) Condiții speciale:

1. Autoritatea competentă poate elibera un certificat specific care acordă privilegiu pentru desfășurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței dacă nu este posibilă respectarea cerințelor stabilite în prezenta subparte din cauza introducerii oricărui dintre următoarele:

- (i) aeronave noi în statele membre sau în flota unui operator;

(ii) cursuri noi de pregătire în prezenta anexă.

Un astfel de certificat se limitează la testele de îndemânare, verificările competenței și evaluările competenței necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă sau a noului curs de pregătire, iar valabilitatea sa nu poate depăși, în niciun caz, un an.

2. Titularii unui certificat eliberat în conformitate cu litera (b) punctul 1 care doresc să solicite eliberarea unui certificat de examinator trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile și cerințele de revalidare pentru respectiva categorie de certificat de examinator.
3. În cazul în care nu este disponibil niciun examinator calificat, autoritățile competente pot, în funcție de caz, să autorizeze inspectori sau examinatori care nu îndeplinesc cerințele relevante pentru calificarea de clasă, de tip sau de instructor, astfel cum sunt specificate la litera (a), în vederea efectuării testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței.

(c) Examinarea furnizată în afara teritoriului statelor membre:

1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul testelor de îndemânare și al verificărilor competenței furnizate în afara teritoriului pentru care statele membre sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago, autoritatea competentă eliberează un certificat de examinator solicitanților care dețin o licență de pilot conformă cu anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca solicitanții respectivi:
 - (i) să fie titulari cel puțin ai unei licențe, calificări sau certificat echivalent celui pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și, în orice caz, să fie titularii cel puțin ai unei CPL;
 - (ii) să fie calificați să acționeze ca PIC în aeronavă în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței care se desfășoară în aeronavă;
 - (iii) să îndeplinească cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de examinator relevant; și
 - (iv) să demonstreze autorității competente un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor europene de siguranță a aviației, astfel încât să își poată exercita privilegiile de examinator în conformitate cu prezenta anexă.
2. Certificatul menționat la punctul 1 se limitează la efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței:
 - (i) în afara teritoriilor pentru care statele membre sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago; și
 - (ii) pentru piloții care cunosc suficient limba în care se face testul/verificarea.”

50. Punctul FCL.1005 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.1005 Limitarea privilegiilor în cazul unor interese directe

Examinatorii nu desfășoară:

- (a) teste de îndemânare sau evaluări ale competenței pentru persoanele care solicită eliberarea unei licențe, unei calificări sau a unui certificat și cărora le-au furnizat peste 25 % din instruirea practică necesară pentru licența, calificarea sau certificatul pentru care se susține testul de îndemânare sau evaluarea competenței; și
- (b) teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței ori de câte ori cred că obiectivitatea lor ar putea fi afectată.”

51. Punctul FCL.1025 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.1025 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor de examinator

(a) Valabilitate

Un certificat de examinator este valabil trei ani.

(b) Revalidare

Pentru a revalida un certificat de examinator, titularii trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare:

1. înainte de data expirării certificatului, să fi efectuat cel puțin șase teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței;

2. în perioada de 12 luni imediat anterioară datei expirării certificatului, să fi efectuat un curs de perfecționare pentru examinatori, furnizat de autoritatea competentă sau asigurat de o ATO și aprobat de autoritatea competentă. Un examinator care este titularul unui certificat pentru planoare sau baloane poate să fi efectuat, în decursul intervalului de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului, un curs de perfecționare pentru examinatori, asigurat de o DTO și aprobat de autoritatea competentă;
3. unul dintre testele de îndemânare, verificările competenței sau evaluările competenței efectuate în conformitate cu punctul 1 se desfășoară în perioada de 12 luni imediat anterioară datei expirării certificatului de examinator și:
 - (i) să fi fost evaluat de un inspector din partea autorității competente sau de un examinator superior autorizat în mod expres în acest sens de către autoritatea competentă care eliberează certificatul de examinator; sau
 - (ii) să respecte cerințele de la punctul FCL.1020.

Dacă solicitanții unei revalidări sunt titularii unor privilegii pentru mai mult de o categorie de examinatori, toate privilegiile de examinator pot fi revalidate în cazul în care solicitanții îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctele 1 și 2 și de la punctul FCL.1020 pentru una dintre categoriile de certificate de examinator deținute, în acord cu autoritatea competentă.

(c) Reînnoire

Dacă certificatul a expirat, înainte de reluarea exercitării privilegiilor solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 2 și de la punctul FCL.1020 în perioada de 12 luni imediat anterioară solicitării reînnoirii.

- (d) Un certificat de examinator se revalidează sau se reînnoiește numai dacă solicitanții demonstrează că îndeplinesc în permanență cerințele prevăzute la punctele FCL.1010 și FCL.1030.”

52. Punctul FCL.1005.TRE se modifică după cum urmează:

- (a) La litera (a), punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. evaluarea competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unor certificate de TRI sau SFI pe categoria de aeronave aplicabilă, cu condiția ca aceștia să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca TRE și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.1015 litera (b).”

- (b) La litera (b), punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. evaluarea competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unor certificate de TRI(H) sau SFI(H), cu condiția ca aceștia să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca TRE și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.1015 litera (b).”

53. La punctul FCL.1005.CRE, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

- (b) „verificări ale competenței pentru:

1. revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă și de tip;
2. revalidarea IR, cu condiția ca aceștia să fi executat cel puțin 1 500 de ore ca piloți pe avioane și să fi efectuat cel puțin 450 de ore timp de zbor în condiții IFR;
3. reînnoirea IR, cu condiția să respecte cerințele prevăzute la punctul FCL.1010.IRE litera (a); și
4. revalidarea și reînnoirea EIR, cu condiția să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane și să respecte cerințele de la punctul FCL.1010.IRE litera (a) punctul 2.”

54. La punctul FCL.1010.CRE, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) să fie titularii unui certificat de CRI sau de FI cu privilegii de asigurare a instruirii pentru clasa sau tipul aplicabile;”

55. Punctul FCL.1010.IRE se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.1010.IRE Condiții indispensabile

- (a) IRE(A)

Persoanele care solicită un certificat de IRE (examinator pentru calificarea de zbor instrumental) pentru avioane trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(A) sau de FI(A) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(A) și trebuie să fi efectuat:

1. 2 000 de ore timp de zbor ca piloți pe avioane; și

2. 450 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care 250 de ore ca instructor.

(b) IRE(H)

Persoanele care solicită un certificat de IRE pentru elicoptere trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(H) sau de FI (H) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(H) și trebuie să fi efectuat:

1. 2 000 de ore timp de zbor ca piloți pe elicoptere; și
2. 300 de ore timp de zbor instrumental pe elicoptere, dintre care 200 de ore ca instructor.

(c) IRE(As)

Persoanele care solicită un certificat de IRE pentru dirijabile trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(As) sau de FI (As) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(As) și trebuie să fi efectuat:

1. 500 de ore timp de zbor ca piloți pe dirijabile; și
2. 100 de ore timp de zbor instrumental pe dirijabile, dintre care 50 de ore ca instructor.”

56. Punctul FCL.1005.SFE se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.1005.SFE Privilegii și condiții

(a) SFE (examinatorii de zbor sintetic) pentru avioane [SFE(A)] și SFE pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală [SFE(PL)]

Privilegiile SFE pentru avioane sau pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală constau în efectuarea, pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 5 pe FSTD aplicabile:

1. a unor teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz;
2. a unor verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea IR dacă sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip, cu condiția să fi promovat o verificare a competenței pentru tipul de aeronavă, inclusiv calificarea de zbor instrumental din decursul ultimului an;
3. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(A);
4. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea MPL, cu condiția să fi respectat cerințele prevăzute la punctul FCL.925; și
5. a unei evaluări a competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI pe categoria de aeronave relevantă, cu condiția să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca SFE(A) și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.1015 litera (b).

(b) SFE pentru elicoptere – [SFE(H)]

Privilegiile unui SFE(H) constau în efectuarea pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 4 pe FSTD aplicabil:

1. a unor teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip;
2. a unor verificări ale competenței pentru revalidarea și reînnoirea IR dacă verificările respective sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip, cu condiția ca SFE să fi promovat o verificare a competenței pentru tipul de aeronavă, inclusiv calificarea de zbor instrumental din decursul ultimului an anterior verificării competenței;
3. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(H); și
4. a unor evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI(H), cu condiția să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca SFE(H) și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.1015 litera (b).”

57. Punctul FCL.1010.SFE se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.1010.SFE Condiții indispensabile

(a) SFE(A)

Persoanele care solicită un certificat de SFE(A) trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare:

1. în cazul avioanelor multipilot:
 - (i) să dețină sau să fi deținut o ATPL(A) și o calificare de tip pentru tipul aplicabil de avion;

- (ii) un certificat de SFI(A) pentru tipul aplicabil de avion; și
 - (iii) să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor ca piloți pe avioane multipilot;
2. în cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot:
- (i) să dețină sau să fi deținut o CPL(A) sau o ATPL(A) și o calificare de tip pentru tipul aplicabil de avion;
 - (ii) să dețină un certificat de SFI(A) pentru clasa sau tipul aplicabil de avion;
 - (iii) să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca piloți pe avioane cu un singur pilot;
3. pentru obținerea unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca TRI(A) sau SFI(A) pe tipul aplicabil.

(b) SFE(H)

Persoanele care solicită un certificat de SFE(H) trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare:

1. să dețină sau să fi deținut o ATPL(H) și o calificare de tip pentru tipul aplicabil de elicopter;
2. să fie titularii unui certificat de SFI(H) pentru tipul aplicabil de elicopter;
3. să fi efectuat cel puțin 1 000 de ore timp de zbor ca piloți pe elicoptere multipilot;
4. pentru obținerea unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca TRI(H) sau SFI(H) pe tipul aplicabil.”

58. Punctele 1.1 și 1.2 de la apendicele 1 se înlocuiesc cu următorul text:

„1.1. Pentru eliberarea unei LAPL, titularul unei LAPL pe o altă categorie de aeronave se creditează integral cu cunoștințe teoretice pe subiectele comune stabilite la punctul FCL.120. Cu toate acestea, subiectul „Navigație” face obiectul unei astfel de creditări doar în cazul unui titular de LAPL(A) care solicită eliberarea unei LAPL(H) sau al unui titular de LAPL(H) care solicită eliberarea unei LAPL(A).

1.2. Pentru eliberarea unei LAPL(A), a unei LAPL(H) sau a unei PPL, titularii unei PPL, CPL, sau ATPL pe o altă categorie de aeronave se creditează integral cu cunoștințe teoretice pe subiectele comune stabilite la punctul FCL.215 litera (a) punctul 1.”

59. Se introduce un nou punct 1.2a la apendicele 1, având următorul text:

„1.2a Pentru eliberarea unei LAPL(B), a unei LAPL(S), a unei BPL sau SPL, titularii unei licențe pe o altă categorie de aeronave se creditează integral cu cunoștințe teoretice pe subiectele comune stabilite la punctul FCL.215 litera (b) punctul 1.”

60. În partea A de la apendicele 3, litera (b) de la punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„(b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca elev pilot comandant (SPIC). Timpul de zbor instrumental ca SPIC se contabilizează ca timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore.”

61. În partea C de la apendicele 3, litera (b) de la punctul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„(b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca elev pilot comandant (SPIC). Timpul de zbor instrumental ca SPIC se contabilizează ca timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore;”.

62. În partea D de la apendicele 3, litera (b) de la punctul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„(b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca SPIC.”

63. În partea E de la apendicele 3, litera (a) de la punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„(a) să fi efectuat 150 de ore timp de zbor;

Cu excepția cerinței de 50 de ore ca PIC pe avioane, numărul de ore ca PIC pe alte categorii de aeronave poate luat în considerare pentru cele 150 de ore de timp de zbor pe avion în oricare dintre următoarele cazuri:

1. 20 de ore pe elicoptere, dacă solicitantii sunt titularii unei PPL(H);
2. 50 de ore pe elicoptere, dacă solicitantii sunt titularii unei CPL(H);
3. 10 ore pe TMG sau planoare;

4. 20 de ore pe dirijabile, dacă solicitanții sunt titularii unei PPL(As);
5. 50 de ore pe dirijabile, dacă solicitanții sunt titularii unei CPL(As).”
64. În partea K de la apendicele 3, litera (a) de la punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) să fi efectuat 155 de ore timp de zbor, inclusiv 50 de ore ca PIC pe elicoptere, dintre care 10 ore reprezintă zbor în raid.
- Cu excepția cerinței de 50 de ore ca PIC pe elicoptere, numărul de ore ca PIC pe alte categorii de aeronave poate fi luat în considerare pentru cele 155 de ore de timp de zbor pe elicopter în oricare din următoarele cazuri:
1. 20 de ore pe avioane dacă solicitanții sunt titularii unei PPL(A);
 2. 50 de ore pe avioane dacă solicitanții sunt titularii unei CPL(A);
 3. 10 ore pe TMG sau planoare;
 4. 20 de ore pe dirijabile dacă solicitanții sunt titularii unei PPL(As);
 5. 50 de ore pe dirijabile dacă solicitanții sunt titularii unei CPL(As);”
65. Tabelul numit CONȚINUTUL TESTULUI aferent categoriei de avioane de la apendicele 7 se înlocuiește cu următorul tabel:

„Avioane

SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI PLECARE

Folosirea listei de verificare, a abilităților de zbor, a procedurilor anti-givrare/de degivrare etc. se aplică tuturor secțiunilor

a	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanțelor avionului, masa și centrul
b	Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian și a buletinului meteorologic
c	Pregătirea planului de zbor ATC, a planului/jurnalului de zbor IFR
d	Identificarea mijloacelor de navigație necesare pentru procedurile de plecare, de sosire și de apropiere
e	Inspecția înainte de zbor
f	Minimele meteorologice
g	Rulaj
h	Plecarea PBN (dacă este cazul): — Se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și — Se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de plecare.
i	Informare înainte de decolare, Decolare
j (°)	Trecerea la zborul instrumental
k (°)	Proceduri de plecare instrumentală, inclusiv plecări PBN, și calarea altimetrului
l (°)	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T

SECȚIUNEA 2 – MANEVRE GENERALE (°)

a	Controlul avionului numai cu ajutorul instrumentelor, inclusiv zbor orizontal la diferite viteze, compensare
b	Viraje în urcare și în coborâre cu menținerea ratei 1 de viraj
c	Reveniri din atitudini neobișnuite, inclusiv menținerea în viraj cu înclinare de 45° și viraje strânse în coborâre
d (*)	Revenire din apropiere de angajare în zbor orizontal, în viraje în urcare/coborâre și în configurație de aterizare
e	Utilizarea unui panou redus de instrumente de bord: urcare sau coborâre stabilizată, viraje orizontale cu rata 1 spre capuri date, revenirea din atitudini neobișnuite

SECTIUNEA 3 – PROCEDURI IFR PE RUTĂ (*)

a	Urmărirea traiectului, inclusiv interceptarea, de exemplu NDB, VOR, sau a traiectoriei între puncte intermediare
b	Utilizarea sistemului de navigație și a mijloacelor de radionavigație
c	Zbor orizontal, menținerea capului, a altitudinii și a vitezei față de aer, alegerea regimurilor motoarelor, tehnica de compensare
d	Calarea altimetrului
e	Previzionarea și revizuirea orelor estimate de sosire (așteptare pe rută, dacă este necesar)
f	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, gestionarea sistemelor
g	Proceduri de protecție contra givrării, simulate dacă este necesar
h	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

SECTIUNEA 3a – PROCEDURI DE SOSIRE

a	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație, identificarea echipamentelor, dacă este cazul
b	Proceduri de sosire, verificarea altimetrului
c	Limite de altitudine și de viteză, dacă este cazul
d	Sosire PBN (dacă este cazul): — Se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și — Se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de sosire.

SECTIUNEA 4 (*) – OPERAȚIUNI 3D (*)

a	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație Verificarea unghiului traiectoriei verticale Pentru RNP APCH: — Se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și — Se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de apropiere.
b	Informarea pentru apropiere și aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare și identificarea instalațiilor
c (*)	Procedura de așteptare
d	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
e	Cronometrarea procedurii de apropiere
f	Menținerea altitudinii, a vitezei și a capului (apropiere stabilizată)
g (*)	Procedura de ratare
h (*)	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
i	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

SECTIUNEA 5 (*) – OPERAȚIUNI 2D (**)

a	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație Pentru RNP APCH: — Se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigație; și — Se efectuează verificări încrucișate între afișajul sistemului de navigație și diagrama de apropiere.
b	Informarea pentru apropiere și aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare și identificarea instalațiilor
c (*)	Procedura de așteptare
d	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
e	Cronometrarea procedurii de apropiere

f	Menținerea altitudinii/distanței față de MAPT, a vitezei și a capului (apropiere stabilizată), repere de coborâre gradată (SDF), dacă este cazul
g (*)	Procedura de ratare
h (*)	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
i	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

SECȚIUNEA 6 – ZBOR CU UN MOTOR INOPERANT (doar avioane multimotor) (*)

a	Simularea defectării motorului după decolare sau în timpul rătării
b	Apropiere, ratare și procedura de apropiere întreruptă cu un motor inoperant
c	Apropiere și aterizare cu un motor inoperant
d	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

(*) Trebuie efectuat numai cu ajutorul instrumentelor.

(*) Se poate efectua într-un FFS, FTD 2/3 sau FNPT II.

(*) Se poate efectua fie în secțiunea 4, fie în secțiunea 5.

(**) Pentru a obține sau a menține privilegiul PBN, o apropiere fie din secțiunea 4, fie din secțiunea 5 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.”

66. Apendicele 8 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

A. Avioane

Se acordă credite numai dacă titularilor li se revalidează sau li se reinnoiesc privilegiile IR pentru avioane monomotor cu un singur pilot și pentru avioane multimotor cu un singur pilot, după caz.

Dacă se efectuează un test de îndemânare sau o verificare a competenței, inclusiv IR, iar titularii dețin una dintre următoarele calificări valabile:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenței pentru:
o calificare valabilă de tip MPA; o calificare valabilă 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
o calificare valabilă de clasă sau de tip pentru avioane SP ME, cu excepția calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță, operate ca pilot unic	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
o calificare valabilă de clasă sau de tip pentru avioane SP ME, cu excepția calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță, limitată la operațiuni multipilot	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 (*)
o calificare valabilă de clasă sau de tip pentru avioane SP SE	calificarea de clasă SE și calificarea de tip SE

(*) Cu condiția ca, în intervalul precedent de 12 luni, solicitanții să fi efectuat cel puțin trei proceduri de plecare și de apropiere în condiții IFR cu exercitarea privilegiilor PBN, inclusiv cel puțin o procedură de apropiere RNP APCH pe un avion de clasă sau de tip SP în operațiuni SP sau, pentru avioanele multimotor, altele decât cele HP complexe, solicitanții să fi promovat secțiunea 6 a testului de îndemânare pentru alte avioane SP decât cele HP complexe pilotate numai cu ajutorul instrumentelor în operațiuni SP.

B. Elicoptere

Se acordă credite numai dacă titularilor li se revalidează privilegiile IR pentru elicoptere monomotor și pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, după caz.

Dacă se efectuează un test de îndemânare sau o verificare a competenței care include IR, iar titularii dețin:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenței pentru:
o calificare valabilă de tip pentru elicoptere multipilot (MPH)	calificarea de tip SE (*) ; și calificarea de tip SP ME (*) .
o calificare valabilă de tip SP ME, operată ca pilot unic	calificarea de tip SE (*) ; și calificarea de tip SP ME (*)
o calificare valabilă de tip SP ME, limitată la operare multipilot	calificarea de tip SE (*) ; și calificarea de tip SP ME (*) .
o calificare valabilă de tip SP SE, operată ca pilot unic	o calificare valabilă de tip SP SE, operată ca pilot unic

(*) Cu condiția ca, în intervalul precedent de 12 luni, să se fi efectuat cel puțin trei proceduri de plecare și de apropiere în condiții IFR cu exercitarea privilegiilor PBN, inclusiv o procedură de apropiere RNP APCH [ar putea fi o apropiere de un punct în spațiu (PinS)] pe un elicopter de tip SP în operațiuni SP.”

67. În apendicele 9, secțiunea B se modifică după cum urmează:

(a) tabelul de la litera (k) punctul 5 se înlocuiește cu următorul tabel:

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	SP (cu un singur pilot)		MP (multipilot)		SP → MP (eliberare inițială)		MP → SP (eliberare inițială)		SP + MP	
*Tipul de operațiune	Pregătire	Testare/verificare	Pregătire	Testare/verificare	Pregătire	Testare/verificare	Pregătire, testare și verificare (avioane SE)	Pregătire, testare și verificare (avioane ME)	Avioane SE (monomotor)	Avioane ME (multimotor)
Eliberarea inițială Complex SP	Secțiunile 1-6 1-7	Secțiunile 1-6 1-6	Secțiunile 1-7	Secțiunile 1-6	Cooperare în echipaj multiplu (MCC) Managementul resurselor echipajului (CRM) Factorii umani Gestionarea amenințărilor și a erorilor (TEM) Secțiunea 7	Secțiunile 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B	1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B		
Revalidare Complex SP	nu se aplică nu se aplică	Secțiunile 1-6 1-6	nu se aplică	Secțiunile 1-6	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică	Operațiuni multi-pilot (MPO): Secțiunile 1-7 (pregătire) Secțiunile 1-6 (verificare)	Operațiuni multi-pilot (MPO): Secțiunile 1-7 (pregătire) Secțiunile 1-6 (verificare)
Reînoire Complex SP	FCL.740	Secțiunile 1-6 1-6	FCL.740	Secțiunile 1-6	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică	Pregătire: FCL.740 Verificare: ca în cazul revalidării	Pregătire: FCL.740 Verificare: ca în cazul revalidării

(b) în tabelul de după litera (l) de la punctul 5, rândul aferent exercițiului 7.2.2. se înlocuiește cu următorul text:

„7.2.2	Următoarele exerciții de restabilire a atitudinii normale de zbor: — revenire din atitudine cu botul sus la diferite unghiuri de înclinare; precum și — revenire din atitudine cu botul jos la diferite unghiuri de înclinare.	P	X	Pentru acest exercițiu nu se folosește un avion”		
--------	--	---	---	--	--	--

Anexa VI (partea ARA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

68. La punctul ARA.GEN.220, sunt înlocuite litera (a) punctul 11 și litera (a) punctul 12 și este introdus un nou punct, litera (a) punctul 13, după cum urmează:

„11 informațiilor privind siguranța și a măsurilor subsecvente;

12. utilizării măsurilor derogatorii în conformitate cu articolul 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139; și

13. procesului de evaluare și autorizare a aeronavelor prevăzut la punctele ORA.ATO.135 litera (a) și DTO.GEN.240 litera (a).”

69. Se introduce un nou punct ARA.GEN.360, având următorul text:

„ARA.GEN.360 Schimbarea autorității competente

(a) La momentul primirii unei solicitări din partea unui titular de licență cu privire la schimbarea autorității competente, astfel cum se menționează la punctul FCL.015 litera (d) de la anexa I (partea FCL), autoritatea competentă care primește documentele îi solicită, fără întârziere, autorității competente a titularului de licență să transfere, fără întârziere, următoarele:

1. o verificare a licenței;

2. copii ale documentelor medicale ale titularului de licență păstrate de autoritatea competentă respectivă în conformitate cu punctele ARA.GEN.220 și ARA.MED.150. Documentele medicale sunt transferate în conformitate cu punctul MED.A.015 de la anexa IV (partea MED) și includ o sinteză a istoricului medical relevant al solicitantului, verificat și semnat de examinatorul medical.

(b) Autoritatea competentă care efectuează transferul păstrează documentele medicale și de licențiere inițiale ale titularului de licență, în conformitate cu punctele ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 și ARA.MED.150.

(c) Autoritatea competentă care primește documentele reemite, fără întârziere, licența și certificatul medical, cu condiția să fi primit și să fi prelucrat toate documentele precizate la litera (a). La momentul reemiterii licenței și a certificatului medical, autoritatea competentă care primește documentele îi solicită imediat titularului de licență să îi predea licența eliberată de autoritatea competentă care efectuează transferul, precum și certificatul medical aferent.

(d) Autoritatea competentă care primește documentele notifică imediat autoritatea competentă care efectuează transferul odată ce a reemis licența și certificatul medical titularului de licență, iar titularul de licență a predat licența și certificatul medical în temeiul literei (c). Până la momentul primirii notificării respective, autoritatea competentă care efectuează transferul rămâne responsabilă de licența și de certificatul medical eliberate inițial titularului de licență respectiv.”

Anexa VII (partea ORA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

70. La punctul ORA.ATO.135, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) ATO utilizează o flotă adecvată de aeronave de pregătire sau FSTD echipate în mod corespunzător pentru cursurile de pregătire furnizate. Flota de aeronave este alcătuită din aeronave care respectă toate cerințele definite în Regulamentul (UE) 2018/1139. Aeronavele care intră sub incidența dispozițiilor de la literele (a), (b), (c) sau (d) din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/1139 pot fi utilizate pentru pregătire dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. în timpul unui proces de evaluare, autoritatea competentă a confirmat un nivel de siguranță comparabil cu cel definit de toate cerințele esențiale prevăzute în anexa II la Regulamentul (UE) 2018/1139;

2. autoritatea competentă a autorizat utilizarea aeronavelor pentru pregătire în cadrul ATO.”

Anexa VIII (partea DTO) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

71. La punctul DTO.GEN.240, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) DTO utilizează o flotă adecvată de aeronave de pregătire sau FSTD echipate în mod corespunzător pentru cursul de pregătire furnizat. Flota de aeronave este alcătuită din aeronave care respectă toate cerințele definite în Regulamentul (UE) 2018/1139. Aeronavele care intră sub incidența dispozițiilor de la literele (a), (b), (c) sau (d) din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/1139 pot fi utilizate pentru pregătire dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. în timpul unui proces de evaluare, autoritatea competentă a confirmat un nivel de siguranță comparabil cu cel definit de toate cerințele esențiale prevăzute în anexa II la Regulamentul (UE) 2018/1139;

2. autoritatea competentă a autorizat utilizarea aeronavelor pentru pregătire în cadrul DTO.”
