

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL (UE) 2015/445 AL COMISIEI

din 17 martie 2015

**de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 în ceea ce privește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, în special articolul 7 alineatul (6) și articolul 8 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.
- (2) Unele state membre au constatat că anumite cerințe din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 generează o sarcină administrativă sau economică nejustificată și disproporționată pentru statele membre sau pentru părțile interesate și au notificat intenția de a acorda derogări de la cerințele respective, în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (3) Respectivul propuneri de derogări au fost analizate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației, ceea ce a condus la emiterea unei recomandări către Comisie privind respectarea de către propunerile de derogări a condițiilor aplicabile.
- (4) Statele membre și părțile interesate din sectorul aviației generale au identificat, de asemenea, anumite cerințe considerate disproporționate față de activitățile implicate și riscurile aferente.
- (5) De asemenea, s-au identificat în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 o serie de erori de redactare care conduc la dificultăți neintenționate de punere în aplicare.
- (6) Prin urmare, cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ar trebui modificate pentru a introduce derogări cu un efect normativ clar, pentru a introduce anumite simplificări pentru aviația generală și pentru a corecta anumite erori de redactare.
- (7) În plus, pe baza reacțiilor provenite de la statele membre și de la părțile interesate, s-a constatat că cerințele din anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ar putea fi disproporționate în raport cu activitatea și riscurile aferente ale organizațiilor de pregătire care prestează servicii de pregătire numai pentru licența de pilot de aeronave ușoare, licența de pilot particular, licența de pilot de baloane și licența de pilot de planoare.

<sup>(1)</sup> JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

- (8) Statele membre și părțile interesate sunt de acord că există, în consecință, o nevoie generală de a se acorda mai mult timp pentru elaborarea unui set adecvat de norme pentru activitățile de aviație generală care să corespundă mai bine activităților aparținând acestui sector aviatic, fără a fi afectate standardele de siguranță.
- (9) În plus, pentru a acorda timpul necesar pentru elaborarea acestor norme, data de aplicare a dispozițiilor din anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 în cazul organizațiilor de pregătire care furnizează pregătire numai pentru licențele naționale care se pot califica pentru transformarea în licențe de pilot de aeronave ușoare conforme cu partea FCL, licențe de pilot de baloane și licențe de pilot de plane ar trebui amânate până la 8 aprilie 2018.
- (10) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ar trebui modificat în consecință.
- (11) Întrucât Regulamentul (UE) nr. 290/2012 al Comisiei <sup>(1)</sup>, care modifică Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, conține o dispoziție autonomă privind data aplicării dispozițiilor din anexele VI și VII la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, acel regulament ar trebui, de asemenea, modificat pentru a asigura securitatea și claritatea juridică.
- (12) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului Agenției Europene de Siguranță a Aviației instituit prin articolul 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

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

1. La articolul 8, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Fără a aduce atingere articolului 12 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în cazurile în care între Uniune și o țară terță nu există acorduri care să reglementeze licențierea piloților, statele membre pot recunoaște licențele, calificările sau certificatele, precum și certificatele medicale asociate eliberate de țări terțe sau în numele acestora, în conformitate cu dispozițiile din anexa III la prezentul regulament.”

2. La articolul 10a, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Organizațiile care se conformează JAR au dreptul de a furniza pregătire pentru o licență de pilot particular (PPL) conformă cu partea FCL, pentru calificările aferente incluse în înregistrare și pentru o licență de pilot de aeronave ușoare (LAPL) până la 8 aprilie 2018 fără a se conforma dispozițiilor din anexele VI și VII, cu condiția să fie înregistrați înainte de 8 aprilie 2015.”

3. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice următoarele dispoziții ale anexei I până la 8 aprilie 2015:

(a) dispozițiile cu privire la licențele de pilot de aeronave cu decolare-aterizare verticală și dirijabile;

(b) dispozițiile de la punctul FCL.820;

(c) în cazul elicopterelor, dispozițiile din subpartea J secțiunea 8;

(d) dispozițiile din subpartea J secțiunea 11.”;

(b) se inserează alineatul (2a), cu următorul conținut:

„(2a) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice următoarele dispoziții ale anexei I până la 8 aprilie 2018:

(a) dispozițiile cu privire la licențele de pilot de plane și baloane;

(b) dispozițiile din subpartea B;

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 290/2012 al Comisiei din 30 martie 2012 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 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 100, 5.4.2012, p. 1).

(c) dispozițiile de la punctele FCL.800, FCL.805 și FCL.815;

(d) dispozițiile din subpartea J secțiunea 10.”;

(c) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice până la 8 aprilie 2016 dispozițiile prezentului regulament în cazul piloților care dețin o licență și un certificat medical asociat eliberate de o țară terță și a căror activitate presupune operarea necomercială a aeronavelor, astfel cum se precizează la articolul 4 alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.”

4. Anexele I, II, III, VI și VII se modifică în conformitate cu anexele la prezentul regulament.

#### *Articolul 2*

În Regulamentul (UE) nr. 290/2012, la articolul 2 alineatul (2) se elimină litera (f).

#### *Articolul 3*

(1) Prezentul regulament intră în vigoare la 8 aprilie 2015.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), modificările dispozițiilor de la punctele FCL.315.A, FCL.410.A și FCL.725.A din anexa I se aplică de la 8 aprilie 2018.

(3) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pot decide să nu aplice dispozițiile din anexele VI și VII unei organizații de pregătire care furnizează pregătire numai pentru o licență națională care se poate califica, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, pentru transformarea în licență de pilot de aeronave ușoare conformă cu partea FCL (LAPL), licență de pilot de planoare (SPL) sau licență de pilot de baloane (BPL) până la 8 aprilie 2018.

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

Adoptat la Bruxelles, 17 martie 2015.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

## ANEXA I

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

1. FCL.065 se înlocuiește cu următorul text:

**„FCL.065 Reducerea privilegiilor titularilor de licență în vârstă de 60 de ani sau mai mult în transportul aerian comercial**

- (a) 60-64 de ani. Avioane și elicoptere. Titularul unei licențe de pilot care a atins vârsta de 60 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial, cu excepția situațiilor în care este membru al unui echipaj multipilot.
- (b) 65 de ani. Cu excepția titularilor unei licențe de pilot de baloane sau de planoare, titularul unei licențe de pilot care a atins vârsta de 65 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial.
- (c) 70 de ani. Titularul unei licențe de pilot de baloane sau de planoare care a atins vârsta de 70 de ani nu acționează ca pilot pe baloane sau planoare care asigură transport aerian comercial.”

2. FCL.105.B se înlocuiește cu următorul text:

**„FCL.105.B LAPL(B) – Privilegii**

Privilegiile titularului unei LAPL pentru baloane îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe baloane cu aer cald sau dirijabile cu aer cald cu o capacitate maximă a anvelopei de 3 400 m<sup>3</sup> sau pe baloane cu gaz cu o capacitate maximă a anvelopei de 1 260 m<sup>3</sup>, care transportă un număr maxim de 3 pasageri, astfel încât la bordul balonului nu se află niciodată mai mult de 4 persoane.”

3. La punctul FCL.210.A, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

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

- 1. 25 ore de instruire practică în dublă comandă; și
- 2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin 1 un zbor în raid de cel puțin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.”

4. FCL.230.B se înlocuiește cu următorul text:

**„FCL.230.B BPL – Cerințe privind experiența recentă**

(a) Titularii unei BPL își exercită privilegiile acordate prin licență doar dacă au efectuat, în ultimele 24 de luni, pe o clasă de baloane, cel puțin:

- 1. 6 ore timp de zbor ca PIC, inclusiv 10 decolări și aterizări; și
- 2. 1 zbor de instruire cu un instructor într-un balon din clasa corespunzătoare;
- 3. în plus, dacă piloții sunt calificați să zboare pe mai mult de o clasă de baloane, pentru a-și exercita privilegiile pe cealaltă clasă, trebuie să fi efectuat cel puțin 3 ore timp de zbor pe respectiva clasă în ultimele 24 de luni, inclusiv 3 decolări și aterizări.

(b) Titularii unei BPL operează numai baloane aparținând grupei de baloane în care s-a efectuat zborul de instruire sau baloane aparținând unei grupe cu o dimensiune a anvelopei inferioară;

(c) Înainte de a-și relua exercitarea privilegiilor, titularii unei BPL care nu îndeplinesc cerințele de la litera (a) trebuie:

- 1. să susțină o verificare a competenței cu un examinator pe un balon din clasa corespunzătoare; sau
- 2. să realizeze timpul de zbor suplimentar sau decolările și aterizările suplimentare, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, pentru a îndeplini cerințele de la litera (a).

(d) În cazul literei (c) punctul 1, titularul BPL operează numai baloane aparținând grupei de baloane în care s-a efectuat verificarea competenței sau baloane aparținând unei grupe cu o dimensiune a anvelopei inferioară.”

5. În secțiunea 2, „Cerințe specifice pentru categoria avioane”, în subpartea D se adaugă următorul punct FCL.315.A CPL – Curs de pregătire:

**„FCL.315.A CPL – Curs de pregătire**

Pregătirea teoretică și instruirea practică pentru eliberarea unei CPL(A) includ pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a atitudinii normale de zbor.”

6. La punctul FCL.410.A, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) *Curs*. Un solicitant al unei MPL trebuie să fi efectuat un curs de pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO în conformitate cu apendicele 5 la prezenta parte. Pregătirea teoretică și instruirea practică pentru eliberarea unei MPL include pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a atitudinii normale de zbor.”

7. La punctul FCL.725.A, se adaugă următoarea literă (c):

„(c) Avioane multipilot. Cursul de pregătire pentru eliberarea unei calificări de tip pentru avioane multipilot include pregătirea teoretică și instruirea practică în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor și de restabilire a atitudinii normale de zbor.”

8. La punctul FCL.740.A, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane monomotor cu un singur pilot.

1. Calificările de clasă pentru avioane monomotor cu piston și calificările TMG. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane monomotor cu piston cu un singur pilot sau a calificărilor de clasă pentru TMG, solicitantul trebuie:

(i) în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, să promoveze o verificare a competenței în clasa relevantă în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, cu un examinator; sau

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

— 6 ore ca PIC;

— 12 decolări și 12 aterizări; și

— un curs de perfecționare de cel puțin 1 oră de timp total de zbor în compania unui instructor de zbor (FI) sau a unui instructor pentru calificarea de clasă (CRI). Solicitanții sunt scutiți de acest curs de perfecționare dacă au promovat o verificare a competenței pentru o calificare de clasă sau de tip, un test de îndemânare ori o evaluare a competenței pentru orice altă clasă sau tip de avion.

2. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări TMG, aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține revalidarea ambelor calificări.

3. Avioane cu turbopropulsie monomotor cu un singur pilot. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane cu turbopropulsie monomotor, solicitanții trebuie să promoveze, în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, o verificare a competenței în clasa relevantă în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, cu un examinator.

4. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe apă), aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 subpunctul (ii) în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține îndeplinirea acestor cerințe pentru ambele calificări. În fiecare clasă trebuie efectuate cel puțin 1 oră din timpul ca PIC obligatoriu și 6 dintre cele 12 decolări și aterizări obligatorii.”

9. La punctul FCL.825 litera (g), punctul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„6. Pentru o EIR multimotor, testul de verificare a competenței pentru revalidare sau reînnoire, precum și zborul de pregătire prevăzute la litera (g) punctul 2 subpunctul (ii) se efectuează pe un avion multimotor. În cazul în care pilotul este titularul unei EIR monomotor, prin testul de verificare a competenței se obține, de asemenea, revalidarea sau reînnoirea EIR monomotor. Printr-un zbor de pregătire efectuat pe un avion multimotor se îndeplinește și cerința referitoare la zborul de pregătire pentru o EIR monomotor.”

10. La punctul FCL.915, se adaugă următoarea literă (d):

„(d) Pentru creditul de extindere la alte tipuri se ține cont de elementele relevante, definite în datele privind conformitatea operațională în conformitate cu partea 21.”

11. Se adaugă următorul punct FCL.945:

**„FCL.945 Obligațiile instructorilor**

După efectuarea zborului de pregătire pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru SEP sau TMG în conformitate cu FCL.740.A litera (b) punctul 1 și numai în eventualitatea îndeplinirii tuturor celorlalte criterii de revalidare prevăzute la FCL.740 litera (b) punctul 1, instructorul înscrie pe licența sau certificatul solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în mod expres în acest sens de autoritatea competentă care a eliberat licența solicitantului.”

12. FCL.910.TRI se modifică după cum urmează:

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

„(b) TRI pentru avioane și aeronave cu decolare-aterizare verticală – TRI(A) și TRI(PL). Privilegiile unui TRI se limitează la tipul de avion sau aeronavă cu decolare-aterizare verticală pe care s-au efectuat pregătirea și evaluarea competenței. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, privilegiile TRI se extind la alte tipuri dacă TRI:

1. a 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 7 segmente de rută se pot efectua pe un FFS;
2. a efectuat componentele de pregătire tehnică și instruire practică din cursul TRI relevant;
3. a 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, capacitatea de a pregăti un pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a asigura pregătirea înainte și după zbor și pregătirea teoretică.”;

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

„(c) TRI pentru elicoptere – TRI(H)

1. Privilegiile unui TRI(H) se limitează la tipul de elicopter pe care s-a susținut testul de îndemânare pentru eliberarea certificatului TRI. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, privilegiile TRI se extind la alte tipuri dacă TRI:
  - (i) a urmat partea tehnică referitoare la tipul corespunzător a cursului TRI pe tipul aplicabil de elicopter sau pe un FSTD care reprezintă acel tip;
  - (ii) a efectuat cel puțin 2 ore de instruire practică pe tipul aplicabil, sub supravegherea unui TRI(H) calificat corespunzător; și
  - (iii) a 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, capacitatea de a pregăti un pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a asigura pregătirea înainte și după zbor și pregătirea teoretică.”

13. La punctul FCL.905.CRI litera (a), se adaugă următorul punct 3:

„3. extinderea privilegiilor LAPL(A) la o altă clasă sau variantă de avion.”

14. La punctul FCL.1005 litera (a), punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. căroră le-au asigurat mai mult de 25 % din instruirea practică obligatorie pentru licența, calificarea sau certificatul pentru care se susține testul de îndemânare sau se efectuează evaluarea competenței; sau”.

15. La punctul FCL.1005.CRE, se adaugă următoarea literă (c):

„(c) teste de îndemânare pentru extinderea privilegiilor LAPL(A) la o altă clasă sau variantă de avion.”

16. Secțiunea A din apendicele 1 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„A. CREDITE PENTRU CUNOȘTINȚE TEORETICE PENTRU ELIBERAREA UNEI LICENȚE DE PILOT – PREGĂTIRE DE CONVERSIE ȘI CERINȚE DE EXAMINARE”;

(b) punctul 1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.2. Fără a aduce atingere punctului de mai sus, pentru eliberarea unei LAPL, PPL, BPL sau SPL, titularului unei licențe pe o altă categorie de aeronave i se asigură pregătire teoretică și acesta trebuie să promoveze examenele teoretice la nivelul corespunzător pe următoarele subiecte:

- principii de zbor;
- proceduri operaționale;
- performanțe de zbor și planificarea zborului;
- cunoașterea generală a aeronavei;
- navigație.”;

(c) se introduce următorul punct 1.4:

„1.4. Fără a se aduce atingere punctului 1.2, pentru eliberarea unei LAPL(A), titularul unei LAPL(S) cu extindere TMG trebuie să demonstreze un nivel adecvat de cunoștințe teoretice pentru calificarea de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), în conformitate cu FCL.135.A litera (a) punctul 2.”

17. În apendicele 6, secțiunea Aa se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Scopul cursului modular de pregătire de zbor bazată pe competențe este de a pregăti titularii de PPL sau CPL pentru calificarea de zbor instrumental, având în vedere instruirea în zbor instrumental și experiența anterioare. Cursul este conceput să ofere nivelul de competență necesar pentru a opera avioane în condiții IFR și IMC. Acesta este urmat în cadrul unei ATO sau constă într-o combinație de instruire în zbor instrumental oferită de un IRI(A) sau un FI(A) titulari ai privilegiului de a asigura pregătire pentru IR și instruire în zbor în cadrul unei ATO.”;

(b) punctul 6 se modifică după cum urmează:

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

„(B) are experiență anterioară constând în timp de zbor instrumental ca PIC pe avioane, în condițiile unei calificări care acordă privilegiile de zbor în condiții IFR și IMC.”;

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

„(B) are experiență anterioară constând în timp de zbor instrumental ca PIC pe avioane, în condițiile unei calificări care conferă privilegiile de zbor în condiții IFR și IMC.”.

18. În secțiunea A din apendicele 9, punctele 4 și 5 se înlocuiesc cu următorul text:

„4. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, programa de instruire practică, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței trebuie să respecte dispozițiile prezentului apendice. Programa, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței se pot reduce în vederea creditării pentru experiența anterioară pe tipuri similare de aeronave, după cum se prevede în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21.

5. Cu excepția testelor de îndemânare pentru eliberarea unei ATPL, atunci când se prevede astfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21 pentru aeronava specifică, se poate acorda credit pentru elementele testului de îndemânare comune altor tipuri sau variante pentru care pilotul este calificat.”

## ANEXA II

În secțiunea A din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, punctul 1 litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) îndeplinește cerințele din următorul tabel:

Licența națională deținută	Total ore experiență de zbor	Cerințe suplimentare	Licență înlocuitoare conformă cu partea FCL și condiții (după caz)	Înlăturarea condițiilor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 ca PIC pe avioane multipilot	Niciuna	ATPL(A)	Nu se aplică	(a)
ATPL(A)	> 1 500 pe avioane multipilot	Niciuna	Conform punctului 4 litera (c)	Conform punctului 5 litera (c)	(b)
ATPL(A)	> 500 pe avioane multipilot	Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.515	ATPL(A) cu o calificare de tip limitată la copilot	Face dovada capacității de a acționa ca PIC, conform dispozițiilor din apendicele 9 la partea FCL	(c)
CPL/IR(A) și a promovat testul teoretic ATPL OACI în statul membru care a eliberat licența		(i) Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctele FCL.310 și FCL.615 litera (b) (ii) Îndeplinește restul cerințelor de la punctul FCL.720.A litera (c)	CPL/IR(A) cu credite teoretice ATPL	Nu se aplică	(d)
CPL/IR(A)	> 500 de ore pe avioane multipilot sau în operațiuni multipilot pe avioane cu un singur pilot CS- 23 categoria commuter sau echivalent, în conformitate cu cerințele din partea CAT și partea ORO pentru transportul aerian comercial	(i) Promovează un examen teoretic pentru ATPL(A) în statul membru care a eliberat licența (*) (ii) Îndeplinește restul cerințelor de la punctul FCL.720.A litera (c)	CPL/IR(A) cu credite teoretice ATPL	Nu se aplică	(e)
CPL/IR(A)	> 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	Niciuna	CPL/IR(A) cu calificări de clasă și calificări de tip limitate la avioane cu un singur pilot	Obține calificarea de tip multipilot, în conformitate cu partea FCL	(f)



Licența națională deținută	Total ore experiență de zbor	Cerințe suplimentare	Licență înlocuitoare conformă cu partea FCL și condiții (după caz)	Înlăturarea condițiilor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	< 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor pentru nivelul CPL/IR	Conform punctului 4 litera (f)	Conform punctului 5 litera (f)	(g)
CPL(A)	> 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	Calificare de zbor pe timp de noapte, dacă este cazul	CPL(A) cu calificări de tip/clasă limitate la avioane cu un singur pilot		(h)
CPL(A)	< 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	(i) Calificare de zbor pe timp de noapte, dacă este cazul (ii) Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.310	Conform punctului 4 litera (h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 de ore în conformitate cu IFR		PPL/IR(A) (IR limitată la PPL)	Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.615 litera (b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 pe avioane	Face dovada folosirii mijloacelor de radionavigație	PPL(A)		(k)

(\*) Titularii CPL care dețin deja o calificare de tip pentru un avion multipilot nu sunt obligați să promoveze un examen teoretic pentru ATPL(A) în timp ce continuă să opereze pe același tip de avion, dar nu primesc credite teoretice ATPL(A) pentru o licență conformă cu partea FCL. Dacă solicită o altă calificare de tip pentru un avion multipilot diferit, aceștia trebuie să îndeplinească cerința de la coloana (3) rândul (e) punctul (i) din tabelul de mai sus.”

## ANEXA III

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

1. În secțiunea A „VALIDAREA LICENȚELOR”, punctul 3 litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) în cazul elicopterelor, îndeplinește cerințele privind experiența din următorul tabel:

Licența deținută	Total ore experiență de zbor	Privilegii	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) IR valabilă	> 1 000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot ca PIC în operațiuni în condiții VFR și IFR	(a)
ATPL(H) fără privilegii IR	> 1 000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot ca PIC în operațiuni în condiții VFR	(b)
ATPL(H) IR valabilă	> 1 000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot în operațiuni în condiții VFR și IFR	(c)
ATPL(H) fără privilegii IR	> 1 000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot în operațiuni în condiții VFR	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 de ore ca PIC în transportul aerian comercial de la obținerea unei IR	Transport aerian comercial pe elicoptere cu un singur pilot ca PIC	(f)
ATPL(H) cu sau fără privilegii IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 de ore pe elicoptere, altele decât cele certificate conform CS-27/29 sau unui standard echivalent, inclusiv 200 de ore de activitate în rolul pentru care se are în vedere recunoașterea și 50 de ore în respectul rol în ultimele 12 luni	Exercitarea privilegiilor pe elicoptere în operațiuni diferite de transportul aerian comercial	(g)

(\*) Titularii CPL(H)/IR pe elicoptere multipilot trebuie să fi demonstrat nivelul de cunoștințe ATPL(H) OACI înaintea recunoașterii.”

2. În secțiunea A „VALIDAREA LICENȚELOR”, punctul 6 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) este angajat, direct sau indirect, de un producător de aeronave sau de o autoritate aviatică.”

3. În secțiunea A „VALIDAREA LICENȚELOR”, se adaugă următoarele puncte 7 și 8:

„7. Fără a se aduce atingere dispozițiilor punctelor de mai sus, statele membre pot, în cazul zborurilor de competiție sau al zborurilor demonstrative de scurtă durată, accepta o licență eliberată de o țară terță care permite titularului să exercite privilegiile unei PPL, SPL sau BPL, cu următoarele condiții:

(a) înaintea evenimentului, organizatorul zborurilor de competiție sau demonstrative furnizează autorității competente dovezi adecvate privind modul în care acesta se va asigura că pilotul va fi familiarizat cu informațiile de siguranță relevante și va gestiona eventualele riscuri asociate zborurilor; și

(b) titularul deține o licență corespunzătoare, un certificat medical și calificările asociate, în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago.

8. Fără a se aduce atingere dispozițiilor de la punctele de mai sus, statele membre pot accepta o PPL, SPL sau BPL eliberată de o țară terță în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago pentru un număr maxim de 28 zile într-un an calendaristic, în vederea unor sarcini specifice necomerciale, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele condiții:
- (a) este titularul unei licențe corespunzătoare, al unui certificat medical și al calificărilor asociate, în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago; și
  - (b) a efectuat cel puțin un zbor de aclimatizare cu un instructor calificat înainte de îndeplinirea sarcinilor specifice cu durată limitată.”
-

## ANEXA IV

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

1. La punctul ARA.GEN.305 se introduce următoarea literă (ca):

„(ca) Fără a se aduce atingere literei (c), în cazul organizațiilor care furnizează pregătire numai pentru obținerea licențelor LAPL, PPL, SPL sau BPL și a calificărilor și certificatelor aferente, se aplică un ciclu de planificare a supravegherii care nu depășește 48 de luni. Ciclul de planificare a supravegherii este redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a deținătorului organizației a scăzut.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 72 de luni dacă autoritatea competentă a constatat că, în decursul celor 48 de luni anterioare:

1. organizația a făcut dovada identificării cu succes a pericolelor la adresa siguranței aviației și a gestiunii riscurilor aferente, după cum reiese din rezultatele bilanțului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c);
2. organizația a avut un control permanent asupra tuturor modificărilor în conformitate cu ORA.GEN.130, după cum reiese din rezultatele bilanțului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c);
3. nu au fost eliberate constatări de nivel 1; și
4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2.”

2. La punctul ARA.FCL.200, se adaugă următoarea literă (d):

„(d) Autorizarea licenței de către instructori. Înainte de autorizarea în mod specific a anumitor instructori pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston sau TMG, autoritatea competentă elaborează proceduri adecvate.”

3. Se adaugă următorul punct ARA.MED.330:

**„ARA.MED.330 Circumstanțe medicale speciale**

- (a) Atunci când sunt identificate noi tehnologii medicale, medicamente sau proceduri care pot justifica o evaluare a aptitudinii solicitanților care nu se conformează altminteri cerințelor, se pot efectua cercetări pentru a acumula dovezi privind exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor aferente licenței.
- (b) În vederea efectuării de cercetări, o autoritate competentă, în cooperare cu cel puțin o altă autoritate competentă, poate elabora și evalua un protocol de evaluare medicală pe baza căruia respectivele autorități competente pot elibera un număr determinat de certificate medicale pentru piloți, cu limitări adecvate.
- (c) AMC și AME pot elibera certificate medicale pe baza unui protocol de cercetare numai dacă primesc instrucțiuni în acest sens de la autoritatea competentă.
- (d) Protocolul face obiectul unui acord între autoritățile competente în cauză și include cel puțin următoarele elemente:
  1. o evaluare a riscurilor;
  2. o analiză și o evaluare a literaturii de specialitate, vizând furnizarea de dovezi în sprijinul ideii că eliberarea unui certificat medical pe baza protocolului de cercetare nu ar pune în pericol exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor aferente licenței;
  3. criteriile detaliate de selecție pentru acceptarea piloților în protocol;
  4. limitările care vor fi înscrise pe certificatul medical;
  5. procedurile de monitorizare care trebuie puse în aplicare de autoritățile competente în cauză;
  6. stabilirea criteriilor finale pentru încheierea protocolului.
- (e) Protocolul se conformează principiilor etice relevante.
- (f) Exercitarea privilegiilor aferente licențelor de către titularii de licențe care dețin un certificat medical eliberat pe baza protocolului este limitată la zborurile pe aeronave înmatriculate în statele membre implicate în protocolul de cercetare. Această limitare se menționează în certificatul medical.

(g) Autoritățile competente participante:

1. prezintă agenției următoarele elemente:

- (i) protocolul de cercetare înainte de punerea în aplicare a acestuia;
- (ii) detaliile și calificările punctului de contact nominalizat din partea fiecărei autorități competente participante;
- (iii) rapoarte documentate privind evaluările periodice ale eficacității sale;

2. prezintă AMC și AME din jurisdicția lor detalii privind protocolul înainte de punerea în aplicare, în scop informativ.”

4. Apendicele I se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele I

### Licență de echipaj de zbor

Licența de echipaj de zbor eliberată de un stat membru în conformitate cu partea FCL respectă următoarele specificații:

(a) Conținut: Numărul elementului prezentat este tipărit întotdeauna în asocierie cu titlul elementului. Elementele I-XI sunt elemente «permanente», iar elementele XII-XIV sunt elementele «variabile», care pot apărea într-o parte separată sau detașabilă a formularului principal. Orice parte separată sau detașabilă este clar identificabilă ca parte a licenței.

1. Elemente permanente:

- (I) statul emitent al licenței;
- (II) titlul licenței;
- (III) numărul de serie al licenței începând cu codul de țară ONU al statului emitent al licenței, urmat de «FCL» și un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine;
- (IV) numele titularului (cu caractere latine, chiar și atunci când setul de caractere al limbii sau limbilor naționale nu este latin);
- (IVa) data nașterii;
- (V) adresa titularului;
- (VI) naționalitatea titularului;
- (VII) semnătura titularului;
- (VIII) autoritatea competentă și, acolo unde este necesar, condițiile pe baza cărora a fost eliberată licența;
- (IX) certificarea valabilității și autorizarea pentru privilegiile acordate;
- (X) semnătura funcționarului care eliberează licența și data eliberării; și
- (XI) sigiliul sau ștampila autorității competente.

2. Elemente variabile:

- (XII) calificări și certificate: calificări de clasă, calificări de tip, certificate de instructor etc., cu datele expirării. Privilegiile de radiotelefonie (R/T) pot apărea pe formularul licenței sau pe un certificat separat;
- (XIII) comentarii: în speță atestări speciale referitoare la limitări și atestări ale privilegiilor, inclusiv atestări ale competenței lingvistice și calificări pentru aeronavele din anexa II utilizate în transportul aerian comercial; și
- (XIV) orice alte detalii solicitate de autoritatea competentă (de exemplu, locul nașterii/locul de origine).

(b) Materialul. Hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături. Orice înregistrare sau ștergere în formular trebuie autorizată în mod clar de autoritatea competentă.

(c) Limba. Licențele se scriu în limba națională (limbile naționale), în engleză și în alte limbi pe care autoritatea competentă le consideră adecvate.

## Pagina de gardă

<p>Numele și sigla autorității competente</p> <p>[În limba engleză și în orice limbă (limbi) stabilită (stabilite) de autoritatea competentă]</p> <p>UNIUNEA EUROPEANĂ</p> <p>(numai în engleză)</p> <p>LICENȚĂ DE ECHIPAJ DE ZBOR</p> <p>[În limba engleză și în orice limbă (limbi) stabilită (stabilite) de autoritatea competentă]</p> <p>Eliberată în conformitate cu partea FCL</p> <p>Prezenta licență este conformă cu standardele OACI, cu excepția privilegiilor LAPL și EIR</p> <p>[În limba engleză și în orice limbă (limbi) stabilită (stabilite) de autoritatea competentă]</p> <p>Formular AESA 141 Versiunea 2</p>	<p>Cerințe</p> <p>Formularea «Uniunea Europeană» se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE</p> <p>Dimensiunea fiecărei pagini este o optime de A4</p>
---	--

Pagina 2

I	<b>Statul emitent</b>		Cerințe
III	<b>Numărul licenței</b>		Numărul de serie al licenței va începe întotdeauna cu codul de țară ONU al statului emitent al licenței, urmat de «.FCL.».
IV	<b>Numele și prenumele titularului</b>		
IVa	<b>Data nașterii</b> (a se vedea instrucțiunile)		Trebuie utilizat formatul standard de date zz/ll/aaaa, integral.
XIV	<b>Locul nașterii</b>		
V	<b>Adresa titularului:</b> strada, orașul, zona, codul poștal		
VI	<b>Cetățenia</b>		
VII	<b>Semnătura titularului</b>		
VIII	<b>Autoritatea competentă emitentă</b> De exemplu: Prezenta CPL(A) a fost eliberată pe baza unei ATPL eliberate de ..... (țara terță) .....		
X	<b>Semnătura funcționarului care a eliberat-o și data</b>		
XI	<b>Sigiliul sau ștampila autorității competente emitente</b>		

Pagina 3

II	<b>Titlurile licenței, data eliberării inițiale și codul țării</b>	Abrevierile utilizate sunt aceleași cu cele utilizate în partea FCL [de exemplu, PPL(H), ATPL(A) etc.]  Trebuie utilizat formatul standard de date zz//ll/aaaa, integral.
IX	<b>Valabilitate:</b> Privilegiile licenței se exercită numai dacă titularul deține un certificat medical valabil pentru privilegiul cerut.  Titularul licenței poartă asupra sa un document care conține o fotografie, în scopul identificării sale.	Acest document nu este specificat, însă atunci când se călătorește în afara statului emitent al licenței este suficient un pașaport.
XII	<b>Privilegii de radiotelefonie:</b> Titularul prezentei licențe a demonstrat competențe de operare a echipamentelor R/T la bordul aeronavelor în ..... [a se specifica limba (limbile)].	
XIII	<b>Observații:</b>  Competență lingvistică:  [limbă (limbi)/nivel/data valabilității]	Aici se introduc toate informațiile suplimentare necesare referitoare la licență și privilegiile prevăzute de OACI sau de directivele/regulamentele CE sau UE.  Se includ atestarea (atestările) competenței lingvistice, nivelul și data de valabilitate.  În cazul LAPL: LAPL care nu au fost eliberate în conformitate cu standardele OACI.

Pagini suplimentare – Cerințe

Paginile 1, 2 și 3 ale licenței se conformează formatului prevăzut în model la acest punct. Autoritatea competentă include pagini adaptate suplimentare care conțin tabele care includ cel puțin următoarele informații:

- calificări, certificate, atestări și privilegii;
- data expirării calificărilor și a privilegiilor certificatului de examinator și de instructor;
- data testului sau a verificării;
- observații și restricții (limitări operaționale);
- câmpuri pentru numărul de certificat și semnătura examinatorului și/sau a instructorului, după caz;
- abrevieri.

Aceste pagini suplimentare sunt destinate a fi utilizate de autoritatea competentă sau de instructori ori examinatori autorizați în mod expres.

Eliberarea inițială a calificărilor sau a certificatelor este înscrisă de autoritatea competentă. Revalidarea sau reînnoirea calificărilor sau a certificatelor poate fi introdusă de către autoritatea competentă sau de către instructori ori examinatori autorizați în mod expres.

Limitările operaționale se introduc la rubrica «Observații și restricții» în dreptul privilegiului restricționat corespunzător, de exemplu, test de îndemânare IR susținut cu un copilot, privilegii de instructaj restricționate la un tip de aeronavă.

Calificările care nu sunt validate pot fi eliminate din licență de către autoritatea competentă.”

5. În apendicele II, elementul 9 din instrucțiunile referitoare la Formatul standard AESA pentru atestatele de membru al echipajului de cabină se înlocuiesc cu următorul text:

„Elementul 9: Dacă autoritatea competentă este organismul emitent, se înscriu termenul «autoritate competentă» și sigiliul, ștampila sau logoul oficial. Exclusiv în acest caz, autoritatea competentă poate stabili dacă sigiliul, ștampila sau logoul său oficial poate fi înscris în cadrul elementului 8.”



## ANEXA V

În anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, la punctul ORA.GEN.200 se adaugă următoarea literă (c):

- „(c) Fără a se aduce atingere literei (a), într-o organizație care furnizează pregătire numai pentru LAPL, PPL, SPL sau BPL și pentru calificările sau certificatele aferente, managementul riscurilor la adresa siguranței și monitorizarea conformității definite la litera (a) punctele 3 și 6 pot fi realizate printr-un bilanț organizațional, care trebuie efectuat cel puțin o dată pe an calendaristic. Organizația informează fără întârzieri nejustificate autoritatea competentă în privința rezultatelor acestui bilanț.”
-