

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2021/2227 AL COMISIEI**din 14 decembrie 2021****de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 în ceea ce privește cerințele referitoare la operațiunile în toate condițiile meteorologice și la pregătirea pentru calificarea de zbor instrumental și de tip pe elicoptere****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

- (1) Anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei ⁽²⁾ stabilește cerințele de pregătire, de testare și de verificare pentru licențele de pilot, inclusiv cerințele de obținere a privilegiilor de zbor pentru apropiere în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) până la înălțimi de luare a deciziei mai mici de 200 ft, precum și privind pregătirea pentru calificarea de zbor instrumental și de tip pe elicoptere.
- (2) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽³⁾ stabilește norme detaliate pentru operațiunile aeriene, inclusiv cerințe pentru ca operatorii să asigure pregătirea și verificarea periodică a echipajelor lor. Acest regulament se modifică pentru a reflecta cele mai recente standarde ale Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) privind operațiunile în toate condițiile meteorologice. Modificările aduse Regulamentului (UE) nr. 965/2012 sunt menite să constituie un cadru cuprinzător pentru apropierile IFR în condiții de vizibilitate redusă, inclusiv pentru aspectele legate de pregătirea piloților. Prin urmare, cerințele corespondente pentru apropierile IFR în condiții de vizibilitate redusă din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 trebuie eliminate sau, acolo unde este necesar, înlocuite cu trimiteri la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (3) Având în vedere faptul că elicopterele monomotor sunt acum certificate și pentru operarea în condiții IFR, cerințele privind calificarea de zbor instrumental pentru elicoptere trebuie revizuite pentru a fi mai relevante pentru noile tipuri de elicoptere și pentru a oferi mai multă flexibilitate în ceea ce privește utilizarea lor. Calificarea de zbor instrumental pentru elicoptere și pregătirea aferentă trebuie concepute în așa fel încât să includă zborul instrumental atât pe elicoptere monomotor, cât și pe elicoptere multimotor, pentru a nu mai fi necesară o pregătire suplimentară pentru conversia de la o calificare de zbor instrumental pentru elicoptere monomotor la o calificare de zbor instrumental pentru elicoptere multimotor.
- (4) În prezent, dispozițiile mai stricte prevăzute în partea FCL în ceea ce privește pregătirea piloților pentru elicopterele multipilot se aplică și operării multipilot pe elicoptere certificate pentru operarea cu un singur pilot. Ca urmare a acestei sarcini suplimentare, aproape toate operațiunile cu elicoptere pe astfel de elicoptere certificate pentru un singur pilot sunt efectuate în operare cu un singur pilot, cu excepția cazului în care operarea multipilot este impusă de cerințe operaționale. În consecință, beneficiile în ceea ce privește siguranța ale zborului cu un copilot se pierd. Pentru a se evita acest rezultat, cerințele și privilegiile pentru operarea multipilot pe elicoptere trebuie revizuite pentru a oferi mai multă flexibilitate. Trebuie instituite cerințe adecvate pentru a permite operarea multipilot în condiții de siguranță pe elicoptere cu un singur pilot.

⁽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).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

- (5) Deoarece, până acum, pentru zboruri cu elicoptere în condiții IFR au fost utilizate doar elicoptere multimotor, calificările existente de zbor instrumental pentru elicoptere au fost obținute pe elicoptere multimotor. Din acest motiv și având în vedere utilizarea viitoare a elicopterelor monomotor în condiții IFR, trebuie instituite dispoziții tranzitorii pentru a se asigura faptul că piloții care dețin în prezent calificări de zbor instrumental pentru elicoptere pot utiliza privilegiul aferent atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor.
- (6) Organizațiile de pregătire trebuie să beneficieze de timp suficient pentru a-și adapta programele de pregătire.
- (7) De asemenea, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 trebuie modificat pentru a corecta anumite referințe încrucișate care sunt depășite sau incorecte, precum și pentru a oferi clarificări cu privire la anumite dispoziții.
- (8) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a pregătit un proiect de norme de punere în aplicare pe care l-a înaintat Comisiei, împreună cu avizul nr. 02/2021 ⁽⁴⁾, în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (9) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în conformitate cu articolul 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. Articolul 4c se modifică după cum urmează:

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

„(b) au în continuare dreptul de a beneficia de revalidarea sau de reînnoirea calificării EIR pe care o dețin, în conformitate cu punctul FCL.825 litera (g) din anexa I (partea FCL);”;

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

„(c) au dreptul să fie creditați integral în ceea ce privește cerințele de pregătire de la punctul FCL.835 litera (c) punctul 2 subpunctele (i) și (iii) din anexa I (partea FCL), atunci când solicită eliberarea unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) în conformitate cu punctul FCL.835 din anexa I (partea FCL) și”;

(c) la alineatul (1), litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) au în continuare dreptul de a fi creditați integral astfel cum se prevede pentru titularii de EIR în anexa I (partea FCL).”

2. Se introduce următorul articol 4d:

„Articolul 4d

Măsuri tranzitorii pentru privilegiile aferente calificării de zbor instrumental pentru elicoptere monomotor

Fără a aduce atingere punctului FCL.630.H din anexa I (partea FCL) la prezentul regulament, se aplică toate condițiile următoare:

1. Calificările de zbor instrumental pentru elicoptere [IR(H)] eliberate în conformitate cu anexa I (partea FCL) la prezentul regulament înainte de 30 octombrie 2022 sunt considerate ca fiind IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor și se reeliberează ca astfel de IR(H) atunci când se eliberează din nou o licență de pilot de elicopter din motive administrative.

2. Solicitanților care au început pregătirea pentru o IR(H) fie pentru elicoptere monomotor, fie pentru elicoptere multimotor înainte de 30 octombrie 2022 li se permite să urmeze până la capăt pregătirea respectivă și, în acest caz, li se eliberează o IR(H) atât pentru elicoptere monomotor, cât și pentru elicoptere multimotor.”

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

3. Se introduce următorul articol 4e:

„Articolul 4e

Măsuri tranzitorii pentru pregătirea, testarea și verificarea legate de operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot

(1) Statele membre pot decide să acorde privilegii specifice pentru desfășurarea pregătirii, a testelor de îndemânare și a verificărilor de competențe pentru operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot solicitanților care îndeplinesc toate condițiile următoare:

- (a) dețin un certificat de instructor sau de examinator, după caz, eliberat în conformitate cu anexa I (partea FCL) la prezentul regulament, inclusiv privilegiile de a oferi instruire sau de a examina, după caz, pe tipul relevant de elicopter;
- (b) au urmat pregătirea specificată la punctul FCL.735.H din partea FCL;
- (c) au experiență în operarea multipilot pe elicoptere la un nivel acceptabil pentru autoritatea competentă a statului membru respectiv.

(2) Privilegiile acordate în conformitate cu alineatul (1) sunt valabile până la 30 octombrie 2025. Pentru a revalida privilegiile, solicitanții trebuie să respecte cerințele privind experiența pentru privilegiile de instructor și de examinator legate de operarea multipilot pe elicoptere cu un singur pilot, stabilite în partea FCL.”

4. La articolul 10a, se adaugă următorul alineat (6):

„(6) Organizațiile de pregătire a piloților care oferă pregătire pentru IR(H) își adaptează programul de pregătire pentru a fi în conformitate cu anexa I până la 30 octombrie 2023.”

5. Anexa I se modifică 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*.

Se aplică de la 30 octombrie 2022. Cu toate acestea, articolul 1 punctul 1 se aplică de la data intrării în vigoare.

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

Adoptat la Bruxelles, 14 decembrie 2021.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

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

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

(a) definiția pentru „operare multipilot” se înlocuiește cu următorul text:

„Operare multipilot» înseamnă o operare care necesită cel puțin doi piloți folosind cooperarea în echipaj multiplu, fie pe o aeronavă multipilot, fie pe o aeronavă cu un singur pilot;”;

(b) definiția pentru „aeronavă multipilot” se înlocuiește cu următorul text:

„Aeronavă multipilot»:

- în cazul avioanelor, înseamnă avioane certificate pentru operare cu un echipaj minim de cel puțin doi piloți;
- în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea cu un echipaj minim de cel puțin doi piloți sau care trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012”;

(c) definiția pentru „aeronavă cu un singur pilot” se înlocuiește cu următorul text:

„Aeronavă cu un singur pilot»:

- în cazul avioanelor, înseamnă o aeronavă certificată pentru operarea de către un singur pilot;
- în cazul elicopterelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care este certificat pentru operarea de către un singur pilot și care nu trebuie să fie operat de cel puțin doi piloți în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.”

2. La punctul FCL.060 litera (b), punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. ca PIC sau copilot, decât dacă a efectuat în ultimele 90 de zile cel puțin 3 decolări, apropieri și aterizări ca pilot zburând pe o aeronavă de același tip sau de aceeași clasă sau pe un FFS care reprezintă respectivul tip sau respectiva clasă. Cele 3 decolări și aterizări se execută fie în operare multipilot, fie în operare cu un singur pilot, în funcție de privilegiile deținute de pilot, și”.

3. Punctul FCL.510.H se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.510.H ATPL(H) – Condiții indispensabile, experiență și credite

Persoanele care solicită o ATPL(H) trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) să dețină o CPL(H);

(b) să fi beneficiat de pregătire în MCC în conformitate cu punctul FCL.735.H;

(c) să fi efectuat un minim de 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin:

1. 350 de ore în operare multipilot pe elicoptere;

2. (i) 250 ore ca PIC sau

(ii) 100 de ore ca PIC și 150 de ore ca PIC sub supraveghere sau

(iii) 250 de ore ca PIC sub supraveghere pe elicoptere multipilot. În acest caz, privilegiile asociate ATPL(H) se limitează exclusiv la operările multipilot, până la efectuarea a 100 de ore ca PIC;

3. 200 de ore de timp de zbor în raid, dintre care cel puțin 100 de ore ca PIC sau PIC sub supraveghere;

4. 30 de ore de timp instrumental, dintre care nu mai mult de 10 ore pot reprezenta timp instrumental la sol; precum și

5. 100 de ore de zbor pe timpul nopții ca PIC sau copilot.

Din cele 1 000 de ore, doar maximum 100 de ore pot fi efectuate pe un FSTD, dintre care nu mai mult de 25 de ore pot fi efectuate pe un FNTP;

- (d) timpul de zbor pe avioane se creditează cu până la 50 % din timpul de zbor prevăzut la litera (c);
- (e) experiența cerută la litera (c) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(H);
- (f) persoanele care solicită o ATPL(H) primesc un credit integral pentru cerința de la litera (b) atunci când sunt în conformitate cu punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) și, în plus, au beneficiat de pregătire în cadrul unei ATO în vederea respectării standardului necesar pentru absolvirea cu succes a cursului în conformitate cu punctul FCL.735.H.”

4. Punctul FCL.605 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.605 IR – Privilegii și condiții

(a) Privilegii

Privilegiile titularilor unei IR constau în dreptul de a pilota aeronave în condiții IFR, inclusiv operațiuni PBN, cu o înălțime minimă de luare a deciziei de:

1. cel puțin 200 ft (60 m);
2. sub 200 ft (60 m), cu condiția să fie autorizați în acest sens în conformitate cu anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(b) Condiții

1. Titularii unei IR își exercită privilegiile cu respectarea condițiilor prevăzute în apendicele 8 la prezenta anexă.
2. Pentru exercitarea privilegiilor de PIC în condiții IFR în cadrul operării multipilot pe elicoptere, titularul unei IR(H) trebuie să aibă cel puțin 70 de ore de timp instrumental, din care până la 30 de ore pot fi timp instrumental la sol.”

5. Punctul FCL.620 IR se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.620 IR – Test de îndemânare

Persoanele care solicită o IR trebuie să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele 7 la prezenta anexă, prin care să facă dovada capacității lor de a executa procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.”

6. După titlul „SECȚIUNEA 2 – Cerințe specifice pentru categoria avioane”, se introduce următorul punct FCL.620.A:

„FCL.620.A IR(A) – Test de îndemânare

- (a) În cazul unei IR(A) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un avion multimotor. În cazul unei IR(A) monomotor, testul de îndemânare se susține pe un avion monomotor. În scopul aplicării prezentei litere, un avion multimotor cu propulsie axială se consideră un avion monomotor.
- (b) Solicitanților care au susținut un test de îndemânare pentru o IR(A) multimotor pe un avion multimotor cu un singur pilot pentru care este necesară o calificare de clasă li se eliberează, de asemenea, o IR(A) monomotor pentru calificările de clasă sau de tip pe care le dețin pentru avioane monomotor.”

7. Punctul FCL.630.H se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.630.H IR(H) – Extinderea privilegiilor unei IR(H) la alte tipuri de elicoptere

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei, titularii unei IR(H) care doresc să își extindă privilegiile IR(H) la alte tipuri de elicoptere trebuie să efectueze, pe lângă cursul de pregătire pentru calificarea de tip relevant, o pregătire de 2 ore de zbor pe tipul relevant în cadrul unei ATO, numai cu ajutorul instrumentelor, în conformitate cu IFR, pregătire care poate fi desfășurată pe un FFS sau pe un FTD ce reprezintă în mod corespunzător tipul relevant pentru operarea după reguli IFR.”

8. După titlul „SECȚIUNEA 4 – Cerințe specifice pentru categoria dirijabile”, se introduce următorul punct FCL.620.As:

„FCL.620.As IR(As) – Test de îndemânare

În cazul unei IR(As) multimotor, testul de îndemânare se susține pe un dirijabil multimotor. În cazul unei IR(As) monomotor, testul de îndemânare se susține pe un dirijabil monomotor.”

9. La punctul FCL.725, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Operare cu un singur pilot și multipilot

1. Un pilot care este deja titularul unei calificări de tip pentru un tip de aeronavă, cu privilegiu fie pentru operare cu un singur pilot, fie pentru operare multipilot, se consideră că îndeplinește deja cerințele teoretice în momentul în care solicită adăugarea privilegiilor pentru cealaltă formă de operare pe același tip de aeronavă.
2. Un astfel de pilot trebuie să efectueze o pregătire suplimentară de zbor pentru cealaltă formă de operare pe tipul relevant, în conformitate cu apendicele 9 la prezenta anexă, cu excepția cazului în care se specifică altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei. Această pregătire trebuie realizată în oricare dintre următoarele:
 - (i) o ATO;
 - (ii) o organizație căreia i se aplică anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și care are dreptul de a furniza o astfel de pregătire fie pe baza unei aprobări, fie, în cazul elicopterelor cu un singur pilot, pe baza unei declarații.
3. Cu excepția elicopterelor cu un singur pilot, forma de operare se înscrie în licență.
4. În cazul elicopterelor cu un singur pilot, se aplică toate condițiile următoare:
 - (i) În cazul în care un test de îndemânare sau o verificare a competenței pentru o calificare de tip pentru elicoptere necomplexe cu un singur pilot a fost efectuat(ă) numai în operare multipilot, în licență se înscrie o restricționare a calificării de tip la operarea multipilot. Această mențiune se elimină atunci când solicitantul realizează o verificare a competenței care include elementele necesare pentru operarea cu un singur pilot, astfel cum se specifică în apendicele 9 la prezenta anexă.
 - (ii) În toate celelalte cazuri, forma de operare nu se înscrie în licență. Pilotul are dreptul de a exercita privilegiile calificării de tip:
 - A. în operare cu un singur pilot, cu condiția ca testul de îndemânare sau verificarea competenței:
 1. să fi fost realizat(ă) în operare cu un singur pilot sau
 2. să fi fost realizat(ă) în operare multipilot și să fi conținut elemente suplimentare pentru operarea cu un singur pilot, astfel cum se specifică în apendicele 9 la prezenta anexă;
 - B. în operare multipilot, în toate condițiile următoare:
 1. pilotul respectă punctul FCL.720.H litera (a) punctul 2;
 2. privilegiile sunt exercitate numai în conformitate cu anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012;
 3. testul de îndemânare sau verificarea competenței a fost realizat(ă) în operare multipilot.”

10. Punctul FCL.720.H se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei, o persoană care solicită o primă calificare de tip pentru elicoptere trebuie să îndeplinească cerințele privind experiența și condițiile indispensabile următoare pentru eliberarea calificării relevante:”;

- (b) litera (a) se modifică după cum urmează:
1. teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Elicoptere multipilot. O persoană care solicită o calificare de tip pentru elicoptere multipilot trebuie, înainte de a începe cursul de pregătire pentru calificarea de tip:”;
 2. la punctul 2, subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) să fi efectuat cel puțin 500 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă.”;
 3. la punctul 2, subpunctul (iii) se elimină;
- (c) la litera (b), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:
- „Un absolvent al unui curs integrat ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) care nu îndeplinește cerința de la litera (a) punctul 1 are dreptul de a urma cursul de pregătire pentru o calificare de tip pentru elicoptere multipilot și i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot. Limitarea se elimină odată ce pilotul îndeplinește toate condițiile următoare:”;
- (d) la litera (c), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:
- „Elicoptere multimotor. O persoană care solicită o primă calificare de tip pentru elicoptere multimotor trebuie:”.
11. La punctul FCL.905.TRI, litera (a) punctul 5 se modifică după cum urmează:
- (a) subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) pregătire MCC, cu condiția să fi efectuat cel puțin 350 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot, pe orice categorie de aeronavă.”;
 - (b) subpunctul (iii) se elimină.
12. La punctul FCL.910.TRI, litera (c) se modifică după cum urmează:
- (a) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Pentru a extinde privilegiile unui TRI(H) la operarea multipilot pe același tip de elicoptere cu un singur pilot, titularul trebuie să fi efectuat cel puțin 350 de ore de zbor ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă sau să aibă cel puțin 100 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot pe tipul specific în ultimii 2 ani.”;
 - (b) se adaugă un nou punct 3, după cum urmează:

„3. Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la elicoptere cu un singur pilot la elicoptere multipilot, titularul trebuie să respecte punctul FCL.915.TRI litera (d) punctul 3.”
13. La punctul FCL.915.TRI, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:
- „(d) pentru TRI(H):
1. în cazul unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot:
 - (i) să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere sau
 - (ii) să dețină un certificat de FI(H);
 2. în cazul unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot:
 - (i) să fie efectuat 500 de ore ca pilot pe elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot, sau
 - (ii) să dețină un certificat de FI(H) și să fi efectuat 100 de ore de timp de zbor ca pilot pe elicoptere multimotor;
 3. în cazul unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multipilot, să fi efectuat 1 000 de ore de timp de zbor ca pilot pe elicoptere și să aibă fie 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă, fie 100 de ore de timp de zbor ca pilot în operare multipilot pe tipul pentru care se solicită certificatul de TRI(H);”.

14. La punctul FCL.915.IRI, litera (b) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:
- „3. atunci când solicită privilegii pentru a furniza pregătire pe elicoptere multimotor, să îndeplinească cerințele de la punctele FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și FCL.915.TRI litera (d) punctul 2;”.
15. La punctul FCL.905.SFI, litera (d) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:
- „2. pregătire MCC, cu condiția să aibă cel puțin 350 de ore ca pilot în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.”
16. La punctul FCL.915.SFI, litera (e) se modifică după cum urmează:
- (a) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:
- „2. să dețină, în cazul elicopterelor multipilot, cel puțin 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;”;
- (b) punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:
- „4. în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot, să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere;”;
- (c) se adaugă un nou punct 5, după cum urmează:
- „5. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.”
17. La punctul FCL.915.MCCI, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) să aibă cel puțin:
1. în cazul avioanelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, 1 500 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe categoria de aeronavă corespunzătoare;
 2. în cazul elicopterelor, 1 000 de ore de experiență de zbor ca pilot în operare multipilot, din care cel puțin 350 de ore pe elicoptere.”
18. La punctul FCL.1005.TRE, litera (b) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:
- „2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea IR-urilor, cu condiția ca TRE(H) să dețină o IR(H) valabilă;”.
19. La punctul FCL.1010.TRE, litera (b) punctul 6 se înlocuiește cu următorul text:
- „6. Înainte ca privilegiile unui TRE(H) să fie extinse de la operarea cu singur pilot la operarea multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să aibă:
- (i) cel puțin 100 de ore în operare multipilot pe tipul respectiv sau
 - (ii) cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă.”
20. La punctul FCL.1010.SFE, litera (b) se modifică după cum urmează:
- (a) punctele 3 și 4 se înlocuiesc cu următorul text:
- „3. în cazul elicopterelor multipilot, să aibă cel puțin 1 000 de ore de timp de zbor ca piloți pe elicoptere multipilot;
4. în cazul elicopterelor cu un singur pilot în operare multipilot, să fi efectuat cel puțin 350 de ore în operare multipilot pe orice categorie de aeronavă;”;
- (b) se adaugă un nou punct 5, după cum urmează:
- „5. pentru prima eliberare a 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.”
21. În apendicele 3 secțiunea I, punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:
- „9. La încheierea pregătirii de zbor aferente, solicitantul trebuie să susțină testul de îndemânare CPL(H) pe un elicopter multimotor sau pe un elicopter monomotor, precum și testul de îndemânare IR pe un elicopter certificat IFR.”

22. Secțiunea B din apendicele 6 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„7. Un curs IR(H) trebuie să cuprindă cel puțin 55 de ore de timp instrumental în regim de pregătire, din care:

(a) până la 20 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I (H) sau (A). Aceste 20 de ore timp de pregătire pe FNTP I (H) sau (A) se pot înlocui cu 20 de ore de timp de pregătire pentru IR(H) pe un avion aprobat pentru acest curs; sau

(b) până la 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FTD 2/3, FNPT II/III sau FFS pentru elicoptere.

Instruirea practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 10 ore pe un elicopter certificat IFR.”;

(b) punctul 8 se elimină;

(c) punctul 9.1 se renumerează ca „8.1.”;

(d) punctul 9.2 se renumerează ca „8.2.”;

(e) punctul 9.3 se renumerează ca „8.3.”;

(f) punctul 10 se renumerează ca „9.” și litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin:

- trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării;
- plecări și sosiri instrumentale obișnuite;
- proceduri IFR pe rută;
- proceduri de așteptare;
- apropieri instrumentale la minime specificate;
- proceduri de apropiere întreruptă;
- aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere.”;

23. În apendicele 8, secțiunea B se înlocuiește cu următorul text:

„B. Elicoptere

Se acordă credite numai dacă titularilor li se revalidează sau li se reînnoiesc privilegiile IR pentru elicoptere 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 de tip pentru elicoptere multipilot (MPH)	un elicopter cu un singur pilot (SPH) de același tip, inclusiv privilegiu pentru operarea cu un singur pilot (*)
o calificare de tip pentru elicoptere cu un singur pilot (SPH) în operațiuni multipilot	privilegiu pentru operațiuni cu un singur pilot pe același tip (*)

(*) 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 [care poate fi o apropiere de un punct în spațiu (PinS)] pe un elicopter de tip SP în operare SP.”

24. Apendicele 9 se modifică după cum urmează:

(a) secțiunea A se modifică după cum urmează:

1. titlul dinaintea punctului 13 și punctul 13 se înlocuiesc cu următorul text:

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

13. Testul de îndemânare pentru o aeronavă multipilot sau pentru o aeronavă cu un singur pilot exploatată în operare multipilot se efectuează în condiții de echipaj multiplu. Un alt solicitant sau un alt pilot calificat care este titularul respectivei calificări de tip poate îndeplini funcția celui de al doilea pilot. Dacă se folosește o aeronavă, al doilea pilot este examinatorul sau un instructor.”;

2. la punctul 15, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„15. Următoarele aspecte se verifică în mod special de către examinador în cazul persoanelor care solicită o ATPL sau o calificare de tip pentru aeronave multipilot sau pentru operarea multipilot pe o aeronavă cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitanții acționează ca PF sau ca PM.”;

(b) secțiunea B se modifică după cum urmează:

1. punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță multipilot și cu un singur pilot, solicitanții trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanții care nu promovează cinci sau mai puține elemente repetă examenul pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanții să susțină din nou testul sau verificarea în întregime.”;

2. la punctul 6, în tabelul care urmează literei (j), cuvintele „*Observații generale: Cerințe speciale pentru extinderea unei calificări de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 200 ft (60 m), și anume operațiuni CAT II/III.*” dinaintea titlului „Secțiunea 6”, secțiunea 6 următoare și cuvintele „*NOTĂ: operațiunile CAT II/III se efectuează în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene.*” care urmează secțiunii 6 se elimină;

(c) în secțiunea C, după punctul 12 se adaugă următorul titlu și punct 13:

„ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT

13. Persoanele care solicită eliberarea, revalidarea sau reinnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot trebuie:

(a) dacă se solicită privilegiu pentru operarea cu un singur pilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operarea cu un singur pilot;

(b) dacă se solicită privilegiu pentru operarea multipilot, să efectueze testul de îndemânare sau verificarea competenței în operarea multipilot;

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

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

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

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

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

(d) secțiunea D se modifică după cum urmează:

1. la punctul 6, literele (a), (b) și (c) se elimină;

2. după punctul 6 se introduce următorul punct 6a:

„6a. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se va limita numai la VFR.”;

3. în tabelul care urmează punctului 8, secțiunea 6 se elimină, iar secțiunea 7 se înlocuiește cu următorul text:

„SECȚIUNEA 6 – Echipamente opționale								
6	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→	→”			

(e) secțiunea E se modifică după cum urmează:

1. la punctul 6, literele (a), (b) și (c) se elimină;

2. după punctul 6 se introduce următorul punct 6a:

„6a. Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se va limita numai la VFR.”;

3. în tabelul care urmează punctului 8, secțiunea 6 se elimină, iar secțiunea 7 se înlocuiește cu următorul text:

„SECȚIUNEA 6 – Echipamente opționale								
6	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→”				