



2024/2076

25.7.2024

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2024/2076 DELLA COMMISSIONE**

**del 24 luglio 2024**

**che modifica i regolamenti (UE) n. 1178/2011 e (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda il chiarimento dei requisiti per i copiloti di rinforzo in crociera, gli aggiornamenti dei requisiti per il rilascio della licenza e per la certificazione medica dell'equipaggio di condotta nonché miglioramenti per l'aviazione generale**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare gli articoli 23, 27 e 31,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione <sup>(2)</sup> stabilisce i requisiti per i piloti coinvolti nell'esercizio di aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), del regolamento (UE) 2018/1139.
- (2) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione <sup>(3)</sup> stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo.
- (3) Conformemente all'articolo 140, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) 2018/1139, il regolamento (UE) n. 1178/2011 deve essere adeguato al regolamento (UE) 2018/1139 per quanto riguarda la definizione di aeromobili a motore complessi inclusa nel regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>, abrogato dal regolamento (UE) 2018/1139. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 1178/2011.
- (4) Per quanto riguarda i velivoli monomotore, il regolamento (UE) n. 1178/2011 dovrebbe essere modificato per tenere conto degli ultimi sviluppi tecnici e per prendere in considerazione progettazioni future, come i motori elettrici e le progettazioni di motori ibridi, costituiti da componenti sia termici che elettrici.
- (5) Il regolamento (UE) n. 1178/2011 dovrebbe inoltre essere modificato per chiarirne e aggiornarne le disposizioni, sulla base delle questioni portate all'attenzione dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea dai suoi organi consultivi, emerse durante le attività di sostegno al monitoraggio e all'attuazione o individuate come problematiche specifiche riguardanti l'aviazione generale o la certificazione aeromedica.
- (6) La semplificazione dei requisiti per il rinnovo dei privilegi di un'abilitazione al volo in montagna dovrebbe essere accompagnata dall'adozione di disposizioni transitorie adeguate al fine di garantire una transizione agevole dagli attuali requisiti applicabili a quelli futuri.

<sup>(1)</sup> GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

<sup>(4)</sup> Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj>).

- (7) È opportuno rivedere le disposizioni dei regolamenti (UE) n. 1178/2011 e (UE) n. 965/2012 relative ai copiloti di rinforzo in crociera, al fine di garantire un addestramento adeguato di tali piloti e stabilire procedure operative adeguate per il passaggio del comando tra i membri dell'equipaggio di condotta.
- (8) È opportuno rivedere le disposizioni dei regolamenti (UE) n. 1178/2011 e (UE) n. 965/2012 riguardanti i piloti che hanno compiuto 60 anni di età e che partecipano a operazioni di servizi medici di emergenza con elicotteri a equipaggio singolo (HEMS) al fine di facilitare una maggiore copertura per le operazioni HEMS, contemperando in tal modo la necessità di aumentare la disponibilità di servizi medici con i rischi delle operazioni con piloti di età superiore ai 60 anni.
- (9) Poiché la ricerca medica richiede protocolli rigorosi, le disposizioni dei regolamenti (UE) n. 1178/2011 e (UE) n. 965/2012 relative a circostanze mediche speciali dovrebbero essere riviste affinché siano idonee allo scopo, non incidano negativamente sulla sicurezza dei voli e garantiscano il rispetto dei principi consolidati della ricerca medica.
- (10) Le disposizioni che consentono di chiedere il cambiamento della propria autorità competente dovrebbero essere riviste per essere applicabili anche ai titolari di certificati medici cui non è stata ancora rilasciata una licenza.
- (11) Poiché l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale raccomanda la valutazione dei fattori di rischio legati alla salute e la consulenza preventiva, è opportuno rivedere i requisiti medici per consentire la valutazione dei rischi legati alla salute e in particolare dei fattori di rischio cardiovascolare.
- (12) Le disposizioni relative alla valutazione aeromedica dovrebbero essere riviste per garantire che tengano adeguatamente conto degli effetti degenerativi dell'invecchiamento sull'organismo.
- (13) L'applicazione delle modifiche dei requisiti per i certificati medici, per gli esaminatori aeromedici e per i centri aeromedici, nonché delle modifiche relative ai limiti di età per i piloti impegnati in operazioni di servizio medico di emergenza con elicotteri (*Helicopter Emergency Medical Services*, HEMS), dovrebbe essere differita, al fine di concedere alle autorità competenti degli Stati membri il tempo necessario per prepararsi all'attuazione di tali modifiche normative.
- (14) L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha preparato un progetto di norme di attuazione e lo ha presentato alla Commissione con il parere n. 05/2023, in conformità dell'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e dell'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.
- (15) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 127, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

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

- 1) l'articolo 2 è così modificato:
  - a) il punto 3 è soppresso;
  - b) sono inseriti i seguenti punti 3 bis e 3 ter:
    - «3 bis) "velivolo complesso": un velivolo che soddisfa una delle caratteristiche seguenti:
      - i) ha una massa massima al decollo certificata superiore a 5 700 kg;
      - ii) è certificato per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a diciannove;
      - iii) è certificato per operare con equipaggio minimo di due piloti;
      - iv) è dotato di uno o più motori a turbogetto o di più di un motore a turboelica;
    - 3 ter) "elicottero complesso": un elicottero che soddisfa una delle caratteristiche seguenti:
      - i) ha una massa massima al decollo certificata superiore a 3 175 kg;

- ii) è certificato per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a nove;
  - iii) è certificato per operare con equipaggio minimo di due piloti;»;
- c) sono inseriti i seguenti punti 8 bis e 8 ter:
- «8 bis) “velivolo SEP”: un velivolo monomotore a equipaggio singolo per cui non è prevista alcuna abilitazione per tipo, dotato di un’unica unità di propulsione centrale, controllata da una singola manetta di comando e azionata da uno dei tipi di motore seguenti:
    - a) un motore a pistoni;
    - b) un sistema motore elettrico che, se specificato come tale a seguito del processo di certificazione a norma del regolamento (UE) n. 748/2012, può essere costituito da più di un motore elettrico;
    - c) un sistema motore ibrido costituito da motori a pistone ed elettrici, se specificato come tale a seguito del processo di certificazione a norma del regolamento (UE) n. 748/2012;
  - 8 ter) “elicottero SEP”: un elicottero monomotore a equipaggio singolo con motore a pistone;»;

2) all’articolo 3, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Fatto salvo il regolamento delegato (UE) 2020/723 della Commissione (\*), i piloti degli aeromobili di cui all’articolo 2, punto 1, lettera b), punti i) e ii), del regolamento (UE) 2018/1139 devono conformarsi ai requisiti tecnici e alle procedure amministrative di cui agli allegati I e IV del presente regolamento.

---

(\*) Regolamento delegato (UE) 2020/723 della Commissione, del 4 marzo 2020, che stabilisce norme dettagliate per quanto riguarda il riconoscimento dei certificati dei piloti rilasciati da paesi terzi e che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 (GU L 170 del 2.6.2020, pag. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2020/723/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj)).»;

3) è inserito il seguente articolo 3 bis:

«Articolo 3 bis

**Misure transitorie per i protocolli di valutazione medica applicati in conformità dell’allegato VI (parte ARA), norma ARA.MED.330, e per i certificati medici rilasciati sulla base di tali protocolli**

1. Le autorità competenti che operano con protocolli di valutazione medica o che intendono aderire a un protocollo di valutazione medica esistente, conformemente all’allegato VI (parte ARA), norma ARA.MED.330, come applicabile prima del 13 febbraio 2025 possono continuare ad applicare il protocollo pertinente o possono aderirvi fino alla scadenza del relativo periodo di validità, se tale periodo di validità è stato stabilito prima del 13 agosto 2024.

2. I titolari di certificati medici rilasciati conformemente ai protocolli di valutazione medica di cui al paragrafo 1 possono esercitare i privilegi delle proprie licenze di pilota sulla base dei rispettivi certificati medici, fintanto che il pertinente protocollo di valutazione medica continua ad applicarsi conformemente al paragrafo 1.»;

4) all’articolo 4, paragrafo 7, lettera b), il punto iii) è sostituito dal seguente:

«iii) velivoli SEP ed elicotteri SEP, entrambi con una massa massima al decollo non superiore a 2 000 kg;»;

5) è inserito il seguente articolo 4 nonies:

«Articolo 4 nonies

**Misure transitorie per i titolari di un’abilitazione al volo in montagna**

I titolari di un’abilitazione al volo in montagna rilasciata prima del 13 agosto 2024 con una data di scadenza riportata in conformità della norma FCL.815 dell’allegato I, al fine di continuare a esercitare i loro privilegi dopo tale data, procedono nel modo seguente:

- a) ottengono dall’autorità competente la riemissione della propria abilitazione al volo in montagna senza una data di scadenza;

- b) ottemperano alla norma FCL.815, lettera d), dell'allegato I, a meno che, nei due anni precedenti, non abbiano rinnovato la propria abilitazione al volo in montagna conformemente alla norma FCL.815, lettera e), dell'allegato I applicabile fino al 12 agosto 2024.»;
- 6) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;
  - 7) l'allegato IV è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento;
  - 8) l'allegato VI è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento;
  - 9) l'allegato VII è modificato conformemente all'allegato IV del presente regolamento;
  - 10) l'allegato VIII è modificato conformemente all'allegato V del presente regolamento.

#### Articolo 2

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

- 1) l'allegato III (parte ORO) è modificato conformemente all'allegato VI del presente regolamento;
- 2) l'allegato V (parte SPA) è modificato conformemente all'allegato VII del presente regolamento.

#### Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Le modifiche seguenti si applicano a decorrere dal 13 febbraio 2025:

- 1) allegato I, punto 7;
- 2) allegato II;
- 3) allegato III, punti da 6 a 18, 22 e 23;
- 4) allegato IV, punti da 2 a 9;
- 5) allegato VII.

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

Fatto a Bruxelles, il 24 luglio 2024

Per la Commissione  
La presidente  
Ursula VON DER LEYEN

## ALLEGATO I

**Modifiche dell'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011**

L'allegato I è così modificato:

- 1) alla norma FCL.015, la lettera e) è sostituita dalla seguente:
  - «e) Il titolare di una licenza rilasciata conformemente al presente allegato (parte FCL) può chiedere all'autorità competente designata da un altro Stato membro un cambiamento dell'autorità competente per tutte le licenze detenute, come specificato nella lettera d). I titolari di un certificato medico rilasciato conformemente all'allegato IV (parte medica) che non sono ancora in possesso di una licenza di pilota possono presentare tale domanda di cambiamento dell'autorità competente in relazione a tutta la documentazione medica conservata dall'autorità competente.»;
- 2) alla norma FCL.020, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
  - «a) Un allievo pilota non deve volare come solista, a meno che non soddisfi le condizioni seguenti:
    - 1) è autorizzato a tal fine e supervisionato da un istruttore di volo;
    - 2) per poter ricevere l'autorizzazione di cui al punto 1 ha acquisito la competenza per impiegare in sicurezza l'aeromobile in questione durante il volo previsto come solista.»;
- 3) la norma FCL.025 è così modificata:
  - a) alla lettera b), i punti 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:
    - «4) I richiedenti il rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL), di una licenza di pilota privato (PPL) o di un'abilitazione al volo strumentale di base (BIR), qualora non abbiano superato uno degli esami teorici in quattro tentativi o non abbiano superato tutti gli esami entro il periodo di cui al paragrafo 2, lettera b), devono sostenere di nuovo tutti gli esami teorici.
    - 5) Prima di ripetere tutti gli esami teorici, i richiedenti devono sottoporsi a ulteriore addestramento presso una DTO o un'ATO. L'entità dell'addestramento necessario deve essere determinata dalla DTO o dall'ATO, sulla base delle necessità dei richiedenti.»;
  - b) alla lettera c), punto 1, il sottopunto ii) è sostituito dal seguente:
    - «ii) per il rilascio di una licenza di pilota commerciale, una licenza di pilota a equipaggio plurimo (MPL) o di un'abilitazione al volo strumentale (IR), per un periodo di 36 mesi.»;
- 4) alla norma FCL.035, lettera b), è aggiunto il seguente punto 6:
  - «6) Se l'appendice 1 prevede un credito per la materia "comunicazioni", si applicano tutte le condizioni seguenti:
    - i) tale credito è riconosciuto ai fini della formazione e degli esami relativi a tale materia solo se il richiedente, nel corso di precedenti esami di conoscenza teorica di cui all'allegato VI, norma ARA.FCL.300, ha completato la materia "comunicazioni" oppure entrambe le materie "comunicazioni VFR" e "comunicazioni IFR";
    - ii) i richiedenti che hanno completato solo la materia "comunicazioni VFR" o solo la materia "comunicazioni IFR" devono completare il corso di istruzione teorica nella materia "comunicazioni", la cui durata può essere ridotta sulla base di una valutazione dei richiedenti da parte dell'ATO. Se i richiedenti hanno completato la materia "comunicazioni VFR", la riduzione può riguardare esclusivamente gli aspetti relativi alla comunicazione VFR. Se i richiedenti hanno completato la materia "comunicazioni IFR", la riduzione può riguardare esclusivamente gli aspetti relativi alla comunicazione IFR. I richiedenti devono in ogni caso superare l'esame delle conoscenze teoriche nella materia "comunicazioni".»;
- 5) alla norma FCL.045, la lettera d) è sostituita dalla seguente:
  - «d) Un allievo pilota deve portare con sé, nei voli di navigazione effettuati come solista, prova dell'autorizzazione di cui alla norma FCL.020, lettera a), punto 1.»;
- 6) alla norma FCL.060, lettera b), il punto 3 è sostituito dal seguente:
  - «3) come copilota di rinforzo in crociera, a meno che non abbia completato, nei 90 giorni precedenti, una delle operazioni seguenti:

- i) almeno 3 tratte come copilota di rinforzo in crociera sul tipo corrispondente;
  - ii) un addestramento il cui contenuto è determinato dall'operatore e comprendente almeno 3 tratte come copilota di rinforzo in crociera in un FSTD rappresentativo del tipo corrispondente;
  - iii) un addestramento periodico conformemente all'allegato III (parte ORO), capo FC (ORO.FC), del regolamento (UE) n. 965/2012;
  - iv) controlli di professionalità per copiloti di rinforzo in crociera conformemente all'appendice 9.»;
- 7) alla norma FCL.065, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Età compresa tra 60 e 64 anni. Velivoli ed elicotteri. Il titolare di una licenza di pilotaggio che ha raggiunto l'età di 60 anni non può operare come pilota di un aeromobile in attività di trasporto aereo commerciale tranne che come membro di un equipaggio plurimo. A titolo di deroga, detti titolari sono autorizzati ad operare come piloti di un aeromobile in operazioni di servizi medici di emergenza con elicotteri a equipaggio singolo in conformità del regolamento (UE) n. 965/2012, a condizione che soddisfino i requisiti applicabili specificati a tal fine in detto regolamento e nell'allegato IV (parte medica) del presente regolamento.»;

- 8) la norma FCL.115 è sostituita dalla seguente:

**«FCL.115 LAPL — Corso di addestramento**

- a) I richiedenti una LAPL devono completare un corso di addestramento presso una DTO o un'ATO. Tale corso di addestramento deve comprendere:
  - 1) l'istruzione teorica e l'addestramento al volo appropriati ai privilegi LAPL richiesti;
  - 2) inoltre, per quanto riguarda la LAPL(H), gli elementi di addestramento obbligatori per il tipo di elicottero pertinente specificati nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012.
- b) L'istruzione teorica e l'addestramento al volo possono essere effettuati presso una DTO o un'ATO diversa da quella in cui i richiedenti hanno iniziato l'attività di addestramento.
- c) Ai fini dell'addestramento per il privilegio per classe su velivolo SEP marittimo, occorre tenere in considerazione gli elementi di cui all'appendice 9, sezione B (Requisiti specifici per la categoria velivoli), punto 7 (Abilitazioni per classe — mare).
- d) I richiedenti una LAPL possono ricevere crediti per l'addestramento per PPL effettuato in precedenza conformemente alla sottoparte C sulla stessa categoria di aeromobili, sulla base di una valutazione del richiedente da parte dell'ATO o della DTO responsabile del corso di addestramento per LAPL. In ogni caso, i richiedenti devono soddisfare i requisiti in materia di esperienza di cui alla norma FCL.110.A, lettera a), o alla norma FCL.110.H, lettera a), a seconda dei casi.»;

- 9) alla norma FCL.105.A, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) *Privilegi*

I privilegi dei titolari di una LAPL per velivoli consistono nel poter operare come pilota in comando su velivoli SEP terrestri [SEP (terrestre)] o su velivoli SEP marittimi [SEP (marittimo)] o su TMG con una massa massima al decollo certificata di 2 000 kg o inferiore, trasportando un massimo di tre passeggeri, in modo che non vi siano mai più di quattro persone a bordo dell'aeromobile.»;

- 10) alla norma FCL.110.A, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

- «c) Riconoscimento dei crediti. I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando possono essere accreditati ai fini dei requisiti di cui alla lettera a), alle condizioni seguenti:
  - 1) l'ammontare del credito viene deciso dalla DTO o dall'ATO in cui il pilota effettua il corso di addestramento, sulla base di una valutazione in volo preliminare, ma deve in ogni caso:
    - i) non eccedere il tempo di volo totale come pilota in comando;
    - ii) non eccedere il 50 % delle ore previste alla lettera a);
    - iii) non includere i requisiti di cui alla lettera a), punto 2;

- 2) la precedente esperienza come pilota in comando su aeromobili oggetto di una decisione di uno Stato membro adottata a norma dell'articolo 2, paragrafo 8, lettera a) o c), del regolamento (UE) 2018/1139 o che rientrano nell'ambito di applicazione dell'allegato I di tale regolamento può essere presa in considerazione, a condizione che l'aeromobile corrisponda alla definizione della rispettiva categoria di aeromobili di cui al presente allegato (parte FCL).»;
- 11) alla norma FCL.135.A, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:
- «a) Ai richiedenti una LAPL(A) sono rilasciati i privilegi per la classe di velivoli o TMG utilizzata per effettuare il test di abilitazione. Per estendere i propri privilegi a un'altra classe, i titolari di una LAPL(A) devono completare, per l'altra classe in questione, tutte le operazioni seguenti:
- 1) 3 ore di istruzione di volo, comprendenti quanto segue:
    - i) 10 decolli e atterraggi a doppio comando;
    - ii) 10 decolli e atterraggi come solista sotto supervisione;
  - 2) un test di abilitazione per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica nella nuova classe. Durante tale test di abilitazione il richiedente deve anche dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per l'altra classe nelle seguenti materie:
    - i) procedure operative;
    - ii) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
    - iii) conoscenza generale dell'aeromobile.
- b) Ai fini dell'estensione dei privilegi a un'altra variante di una classe, il pilota deve sottoporsi a un addestramento sulle differenze o a una familiarizzazione. L'addestramento sulle differenze deve essere iscritto nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore. Nel caso di un'estensione dei privilegi per una classe di velivoli SEP a una variante con un altro tipo di motore di cui all'articolo 2, punto 8 bis, l'addestramento sulle differenze deve articolarsi in istruzione di volo a doppio comando e istruzione teorica, che deve comprendere, per quanto riguarda l'altro tipo di motore in questione e i relativi sistemi dell'aeromobile, almeno tutte le materie seguenti:
- 1) procedure operative;
  - 2) prestazioni in volo e pianificazione del volo;
  - 3) conoscenza generale dell'aeromobile.»;
- 12) la norma FCL.140.A è così modificata:
- a) alla lettera a), il punto 1 è sostituito dal seguente:
- «1) hanno compiuto almeno 12 ore di tempo di volo in qualità di pilota in comando o volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, comprendenti:
- i) 12 decolli e atterraggi;
  - ii) un addestramento di aggiornamento di almeno un'ora di tempo di volo totale con un istruttore, ritenuto soddisfacente da quest'ultimo; l'istruttore deve selezionare esercitazioni di volo che consentano al richiedente di aggiornare le proprie competenze ai fini dell'esercizio in sicurezza dell'aeromobile e dell'applicazione in sicurezza delle procedure normali, anormali e di emergenza.»;
- b) sono aggiunte le lettere c) e d) seguenti:
- «c) I titolari di una LAPL(A) con privilegi per velivoli SEP che, conformemente alla norma FCL.135.A, lettera b), hanno esteso i loro privilegi a una variante con un tipo di motore diverso di cui all'articolo 2, punto 8 bis, se non hanno pilotato tale variante nei due anni precedenti, prima di esercitare i propri privilegi su detta variante devono completare una delle azioni seguenti per la variante in questione:
- 1) un ulteriore addestramento sulle differenze conformemente alla norma FCL.135.A, lettera b);
  - 2) controlli di professionalità;
  - 3) un addestramento di aggiornamento conformemente alla norma FCL.140.A, lettera a), punto 1, sottopunto ii).
- d) I voli a doppio comando, i voli sotto supervisione di cui alla frase introduttiva della lettera a), punto 1, l'addestramento di aggiornamento di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto ii), e alla lettera c), punto 3, e i controlli di professionalità di cui alla lettera a), punto 2, e alla lettera c), punto 2, devono essere riportati nel registro del pilota o in un registro equivalente e devono essere firmati dall'istruttore o dall'esaminatore, a seconda dei casi.»;

- 13) alla norma FCL.110.H, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) Riconoscimento dei crediti. I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando possono essere accreditati ai fini dei requisiti di cui alla lettera a), alle condizioni seguenti:
- 1) l'ammontare del credito viene deciso dalla DTO o dall'ATO in cui il pilota effettua il corso di addestramento, sulla base di una valutazione in volo preliminare, ma deve in ogni caso:
    - i) non eccedere il tempo di volo totale come pilota in comando;
    - ii) non eccedere il 50 % delle ore previste alla lettera a);
    - iii) non includere i requisiti di cui alla lettera a), punto 2;
  - 2) la precedente esperienza come pilota in comando su aeromobili oggetto di una decisione di uno Stato membro adottata conformemente all'articolo 2, paragrafo 8, lettera b), del regolamento (UE) 2018/1139 o che rientrano nell'ambito di applicazione dell'allegato I di tale regolamento può essere presa in considerazione, a condizione che l'aeromobile corrisponda alla definizione della categoria elicotteri di cui al presente allegato (parte FCL).»;
- 14) alla norma FCL.135.H, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:
- «a) Ai richiedenti una LAPL(H) devono essere rilasciati i privilegi per il tipo specifico di elicottero utilizzato per effettuare il test di abilitazione. Per estendere i privilegi a un altro tipo di elicottero, i titolari di una LAPL(H) devono completare, per l'altro tipo in questione, tutte le operazioni seguenti:
- 1) salvo se altrimenti specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012, almeno 5 ore di istruzione di volo, comprendente:
    - i) 15 decolli, avvicinamenti e atterraggi a doppio comando;
    - ii) 15 decolli, avvicinamenti e atterraggi come solista sotto supervisione;
  - 2) un test di abilitazione per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica nel nuovo tipo. Durante questo test di abilitazione il richiedente deve anche dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per l'altro tipo nelle seguenti materie:
    - i) procedure operative;
    - ii) prestazioni in volo e pianificazione del volo,
    - iii) conoscenza generale dell'aeromobile.
- b) Prima di poter esercitare i privilegi della licenza su un'altra variante di elicotteri rispetto a quella utilizzata per il test di abilitazione, il pilota titolare di una licenza LAPL(H) deve sottoporsi a un addestramento sulle differenze o a una familiarizzazione, come stabilito dai dati di idoneità operativa conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012. L'addestramento sulle differenze deve essere registrato nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore.»;
- 15) la norma FCL.140.H è sostituita dalla seguente:

**«FCL.140.H LAPL(H) — Requisiti di attività di volo recente**

- a) I titolari di una LAPL(H) possono esercitare i privilegi della loro licenza su un tipo specifico soltanto se negli ultimi 12 mesi hanno espletato, per il tipo pertinente, una delle azioni seguenti:
- 1) hanno completato quanto indicato in entrambi i punti seguenti:
    - i) almeno 6 ore di tempo di volo su elicotteri di quel tipo in qualità di pilota in comando o volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, inclusi sei decolli, avvicinamenti e atterraggi;
    - ii) un addestramento di aggiornamento di almeno un'ora di tempo di volo totale con un istruttore e in modo soddisfacente per quest'ultimo; l'istruttore deve selezionare esercitazioni di volo che consentano al richiedente di aggiornare le proprie competenze ai fini dell'esercizio in sicurezza dell'aeromobile e dell'applicazione in sicurezza delle procedure normali, anormali e di emergenza;
  - 2) hanno superato dei controlli di professionalità con un esaminatore sul tipo specifico prima di riprendere a esercitare i privilegi della loro licenza. Il programma dei controlli di professionalità è basato sul test di abilitazione per il rilascio della LAPL(H).

- b) I richiedenti possono scegliere di completare l'addestramento di aggiornamento di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto ii), sull'aeromobile o in un FSTD rappresentativo del tipo corrispondente, o in una loro combinazione.
- c) I voli a doppio comando, i voli sotto supervisione di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto i), l'addestramento di aggiornamento di cui alla lettera a), punto 1, sottopunto ii), e i controlli di professionalità di cui alla lettera a), punto 2, devono essere riportati nel registro del pilota o in un registro equivalente e devono essere firmati dall'istruttore o dall'esaminatore, a seconda dei casi.»;
- 16) alla norma FCL.205.A, lettera b), i punti 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:
- «2) condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per le licenze specificate al punto 1;
- 3) l'addestramento, le prove e i controlli per le abilitazioni o i certificati connessi con la licenza di istruttore o esaminatore, a seconda dei casi.»;
- 17) alla norma FCL.210.A, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:
- «a) I richiedenti una PPL(A) devono aver completato almeno 45 ore di istruzione di volo su velivoli o TMG, 5 delle quali possono essere completate in un FSTD, comprendenti almeno quanto segue:
- 1) 25 ore di istruzione di volo a doppio comando;
  - 2) 10 ore di volo come solista sotto supervisione, comprendenti almeno 5 ore di volo di navigazione come solista con almeno un volo di navigazione di almeno 270 km (150 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in almeno due aeroporti diversi da quello di partenza.
- I richiedenti possono completare il tempo di volo di un corso di addestramento per l'abilitazione al volo notturno conformemente alla norma FCL.810, lettera a), punto 1, sottopunto ii), nell'ambito delle 45 ore di istruzione di volo, a condizione che, prima di iniziare l'addestramento per l'abilitazione al volo notturno, abbiano completato l'addestramento al volo strumentale di base.
- b) Requisiti specifici per i richiedenti che hanno effettuato un addestramento per LAPL(A). I richiedenti una PPL(A) ricevono crediti per l'addestramento per LAPL(A) effettuato in precedenza e viene loro rilasciata una PPL(A), a condizione che, nel complesso, l'addestramento per LAPL(A) e l'addestramento per PPL(A) che sono stati completati soddisfino i requisiti in materia di esperienza di cui alla lettera a). In tal caso si applicano tuttavia tutte le condizioni seguenti:
- 1) se i richiedenti sono già titolari di una LAPL(A), purché abbiano accumulato almeno 45 ore di tempo di volo totale su velivoli o TMG, si applicano tutte le misure seguenti:
    - i) il requisito di cui alla frase introduttiva della lettera a) è ridotto a 40 ore di istruzione di volo;
    - ii) il requisito di cui alla lettera a), punto 1, è ridotto a 21 ore di istruzione di volo a doppio comando;
  - 2) i richiedenti devono aver completato almeno tutte le azioni seguenti con un istruttore qualificato a impartire istruzione per una PPL(A):
    - i) 5 ore di istruzione di volo a doppio comando;
    - ii) tempo di volo come solista di cui alla lettera a), punto 2.»;
- 18) alla norma FCL.205.H, lettera b), i punti 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:
- «2) condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per le licenze specificate al punto 1;
- 3) l'addestramento, le prove e i controlli per le abilitazioni o i certificati connessi con la licenza di istruttore o esaminatore, a seconda dei casi.»;
- 19) la norma FCL.210.H è così modificata:
- a) alla lettera a), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:
- “I richiedenti una PPL(H) devono aver completato almeno 45 ore di istruzione di volo su elicotteri, 5 delle quali possono essere completate in un FSTD, comprendenti almeno:»;

b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Requisiti specifici per i richiedenti che hanno effettuato un addestramento LAPL(H). I richiedenti una PPL(H) devono ricevere crediti per l'addestramento per LAPL(H) effettuato in precedenza e deve essere loro rilasciata una PPL(H), a condizione che, nel complesso, l'addestramento per LAPL(H) e l'addestramento per PPL(H) che sono stati completati soddisfino i requisiti in materia di esperienza di cui alla lettera a).»;

20) alla norma FCL.205.As, lettera b), i punti 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«2) condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per la licenza specificate al punto 1;

3) l'addestramento, le prove e i controlli per le abilitazioni o i certificati connessi con la licenza di istruttore o esaminatore, a seconda dei casi.»;

21) la norma FCL.325.A è sostituita dalla seguente:

**«FCL.325.A CPL(A) — Requisiti specifici per i richiedenti titolari di una MPL**

a) I richiedenti una CPL(A) che sono titolari di una MPL devono aver completato, su velivoli:

1) 70 ore di tempo di volo in uno dei modi seguenti:

i) come pilota in comando;

ii) 10 ore come pilota in comando e le restanti ore di volo come pilota in comando sotto supervisione (PICUS).

Di queste 70 ore, 20 ore devono essere ore di volo di navigazione in VFR come pilota in comando, o ore di volo di navigazione ripartite tra almeno 10 ore come pilota in comando e 10 ore come PICUS. Deve essere inoltre incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale sono effettuati atterraggi completi come pilota in comando presso due aeroporti diversi;

2) gli elementi del corso modulare CPL(A) come specificato alla lettera E, punto 10, lettera a), e punto 11, dell'appendice 3;

3) il test di abilitazione della CPL(A), conformemente alla norma FCL.320.

b) Il rilascio ai richiedenti di una CPL conformemente alla lettera a) è soggetto alle condizioni seguenti:

1) i richiedenti devono soddisfare i requisiti di cui alla norma FCL.405.A, lettera c), al fine di ottenere l'estensione dei privilegi dell'abilitazione IR(A) di cui sono titolari a operazioni su velivoli a equipaggio singolo;

2) i privilegi delle rispettive abilitazioni per tipo sono limitati al solo esercizio dei privilegi attribuiti ai copiloti. Tale restrizione è rimossa se il richiedente completa i controlli di professionalità per il tipo pertinente conformemente all'appendice 9 in qualità di pilota in comando.»;

22) alla norma FCL.405.A, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) I titolari di una MPL possono, su richiesta:

1) ottenere i privilegi aggiuntivi del titolare di una PPL(A), a condizione che soddisfino i requisiti per la PPL(A) di cui alla sottoparte C;

2) ottenere la sostituzione della propria MPL con una CPL(A), a condizione che soddisfino i requisiti di cui alla norma FCL.325.A.»;

23) alla norma FCL.510.A, lettera c), è aggiunto il seguente punto 3:

«3) I titolari di un'abilitazione per tipo limitata, rilasciata conformemente alla norma FCL.720.A, lettera c), ricevono crediti per il tempo di volo accumulato nell'esercizio dei privilegi di tale abilitazione per tipo fino a un massimo di 250 ore.»;

24) la norma FCL.710 è così modificata:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

- «a) I piloti devono completare l'addestramento sulle differenze o la familiarizzazione al fine di estendere i loro privilegi a un'altra variante di aeromobile nell'ambito di un'abilitazione per classe o per tipo o, nel caso della norma FCL.710, lettera d), punto 1, del presente allegato, al fine di mantenere tali privilegi. Nel caso di varianti nell'ambito di un'abilitazione per classe o per tipo, l'addestramento sulle differenze o la familiarizzazione includono, ove applicabile, gli elementi pertinenti specificati nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012. Nel caso di estensione dei privilegi di un'abilitazione per classe di velivoli SEP a una variante con un altro tipo di motore di cui all'articolo 2, punto 8 bis, del presente regolamento, l'addestramento sulle differenze deve articolarsi in istruzione di volo a doppio comando e istruzione teorica, che deve comprendere, per quanto riguarda l'altro tipo di motore in questione e i relativi sistemi dell'aeromobile, almeno tutte le materie seguenti:
- 1) conoscenza generale dell'aeromobile;
  - 2) procedure operative;
  - 3) prestazioni in volo e pianificazione del volo;»;
- b) le lettere c) e d) sono sostituite dalle seguenti:
- «c) In deroga al requisito di cui alla lettera b), l'addestramento sulle differenze per gli aeromobili indicati di seguito può essere impartito da un istruttore adeguatamente qualificato, salvo altrimenti disposto nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012:
- 1) velivoli che richiedono un'abilitazione per classe:
    - i) motoalianti da turismo (TMG);
    - ii) velivoli monomotore a pistoni (SEP);
    - iii) velivoli plurimotore a pistoni (MEP);
    - iv) velivoli monomotore a turbina (SET), ad eccezione dei velivoli SET complessi o ad alte prestazioni;
  - 2) elicotteri monomotore con una massa massima al decollo non superiore a 3 175 kg.
- d) I piloti che, dopo aver esteso i propri privilegi a un'altra variante nell'ambito di un'abilitazione per classe o per tipo in conformità della presente lettera, non hanno pilotato tale variante nei due anni precedenti devono completare, prima di esercitare i propri privilegi in tale variante, una delle azioni seguenti per la variante in questione:
- 1) un ulteriore addestramento sulle differenze in conformità delle lettere a) e b) o, se del caso, della lettera c);
  - 2) controlli di professionalità;
  - 3) nel caso di una variante compresa nell'ambito dell'abilitazione per classe SEP con un particolare tipo di motore di cui all'articolo 2, punto 8 bis, un addestramento di aggiornamento conformemente alla norma FCL.740.A, lettera b), punto 1, sottopunto ii), lettera C).»;
- c) è inserita la seguente lettera d bis):
- «d bis) La norma FCL.710, lettera d), non si applica nel caso di varianti comprese nell'ambito dell'abilitazione per classe TMG e di varianti comprese nell'ambito dell'abilitazione per classe SEP che hanno lo stesso tipo di motore di cui all'articolo 2, punto 8 bis, del presente regolamento.»;
- 25) la norma FCL.725 è così modificata:
- a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Corso di addestramento. Il richiedente un'abilitazione per classe o per tipo deve completare un corso di addestramento presso un'ATO. Il richiedente un'abilitazione per classe su velivoli SEP a non alte prestazioni, un'abilitazione per classe TMG o un'abilitazione per tipo per elicotteri monomotore di cui all'allegato VIII (parte DTO), norma DTO.GEN.110, lettera a), punto 2, lettera c), del presente regolamento può completare il corso di addestramento presso una DTO. Il corso di addestramento per l'abilitazione per tipo include gli elementi di addestramento obbligatori per il tipo pertinente così come definito nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012.»;
  - b) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) Operazioni a equipaggio singolo e plurimo su aeromobili a equipaggio singolo — abilitazioni per tipo

- 1) I privilegi dei titolari di un'abilitazione per tipo per aeromobile a equipaggio singolo comprendono i privilegi per pilotare l'aeromobile in operazioni a equipaggio singolo e a equipaggio plurimo. Tali titolari possono tuttavia esercitare detti privilegi per una forma specifica di operazione solo se soddisfano tutte le condizioni seguenti:
    - i) avere completato proficuamente l'addestramento di volo per la forma pertinente di operazione nel tipo di aeromobile corrispondente conformemente all'appendice 9 del presente allegato, salvo diversamente specificato dai dati di idoneità operativa stabiliti in conformità dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012. L'addestramento di volo per una forma specifica di operazione deve essere incluso nel corso di addestramento iniziale per l'abilitazione per tipo presso un'ATO oppure, dopo il rilascio iniziale dell'abilitazione per tipo, deve essere completato sotto forma di addestramento aggiuntivo presso:
      - A) un'ATO;
      - B) un'organizzazione che rientra nell'ambito di applicazione dell'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012 e che è autorizzata a fornire tale addestramento sulla base di un'approvazione o di una dichiarazione;
    - ii) avere completato un test di abilitazione o un controllo di professionalità:
      - A) per quanto riguarda le operazioni a equipaggio singolo, in uno dei modi seguenti:
        - 1) in operazioni a equipaggio singolo;
        - 2) in operazioni a equipaggio plurimo con elementi aggiuntivi per operazioni a equipaggio singolo di cui all'appendice 9;
      - B) per quanto riguarda le operazioni a equipaggio plurimo, in operazioni a equipaggio plurimo.
    - iii) inoltre, nel caso di operazioni a equipaggio plurimo su aeromobili a equipaggio singolo:
      - A) soddisfare i requisiti indicati:
        - 1) nella norma FCL.720.A, lettera b), punto 4, o nella norma FCL.720.H, lettera a), punto 2, a seconda dei casi;
        - 2) nella norma FCL.720.A, lettera b), punto 5, per velivoli a equipaggio singolo, prima di iniziare l'addestramento di volo per operazioni a equipaggio plurimo conformemente alla norma FCL.725, lettera d), punto 1, sottopunto i);
      - B) esercitare i propri privilegi solo presso un'organizzazione che rientra nell'ambito di applicazione dell'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012.
  - 2) Se i richiedenti il rilascio iniziale di un'abilitazione per tipo per un aeromobile a equipaggio singolo completano l'addestramento di volo e il test di abilitazione soltanto in operazioni a equipaggio plurimo, l'abilitazione per tipo è rilasciata con una restrizione alle operazioni a equipaggio plurimo. Tale restrizione è rimossa se il richiedente completa, conformemente all'appendice 9, un addestramento aggiuntivo e i controlli di professionalità comprendenti gli elementi necessari per le operazioni a equipaggio singolo.

In tutti gli altri casi, la forma di operazione non è annotata nella licenza.»;
- c) sono inserite le lettere d *bis*) e d *ter*) seguenti:

«d *bis*) Operazioni a equipaggio singolo e plurimo — abilitazioni per classe su velivoli

I privilegi dei titolari di un'abilitazione per classe per un velivolo a equipaggio singolo comprendono i privilegi per pilotare il velivolo in operazioni a equipaggio plurimo, a condizione che tali titolari:

- 1) soddisfino i requisiti specificati:
  - i) nella norma FCL.720.A, lettera b), punto 4;
  - ii) nella norma FCL.720.A, lettera b), punto 5, prima di iniziare l'addestramento di volo per operazioni a equipaggio plurimo conformemente alla norma FCL.725, lettera d *bis*), punto 2;
- 2) abbiano completato l'addestramento in volo e superato i controlli di professionalità per operazioni a equipaggio plurimo nella classe di velivolo pertinente conformemente all'appendice 9, sezione B, punto 5, lettera g), presso un'organizzazione specificata alla norma FCL.725, lettera d), punto 1, sottopunto i); e

- 3) esercitino i propri privilegi solo presso un'organizzazione che rientra nell'ambito di applicazione dell'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012.

Nella licenza non sono indicati privilegi aggiuntivi per operazioni a equipaggio plurimo in una classe di velivolo a equipaggio singolo.

- d ter) La forma o le forme di operazione in cui si svolge il test di abilitazione o i controlli di professionalità per un'abilitazione per classe o per tipo a equipaggio singolo devono essere riportate nel registro dei richiedenti e firmate dall'esaminatore, se i test di abilitazione o i controlli di professionalità in questione si svolgono in una delle forme seguenti:

- 1) operazioni a equipaggio plurimo;
- 2) operazioni a equipaggio singolo e a equipaggio plurimo.»;

- 26) alla norma FCL.740, lettera b), punto 1, i sottopunti ii) e iii) sono sostituiti dai seguenti:

- «ii) presso una DTO o un'ATO, qualora l'abilitazione scaduta riguardi un'abilitazione per classe velivoli SEP a non alte prestazioni, un'abilitazione per classe TMG o un'abilitazione per tipo per elicotteri monomotore di cui alla norma DTO.GEN.110, lettera a), punto 2, lettera c), dell'allegato VIII;
- iii) presso una DTO o un'ATO o con un istruttore, qualora l'abilitazione sia scaduta da non più di tre anni e riguardi un'abilitazione per classe velivoli SEP a non alte prestazioni o un'abilitazione per classe TMG»;

- 27) la norma FCL.720.A è così modificata:

- a) alla lettera a), i due paragrafi compresi tra il capoverso «a) Velivoli a equipaggio singolo» e il capoverso «1) Velivoli plurimotore a equipaggio singolo» sono soppresse;
- b) alla lettera b), punto 5, il sottopunto i) è sostituito dal seguente:
  - «i) aver completato, nei 3 anni precedenti, l'addestramento e i controlli in conformità all'allegato III (parte ORO), norme ORO.FC.220 o ORO.FC.230, del regolamento (UE) n. 965/2012»;
- c) la lettera c) è sostituita dalla seguente:
  - «c) In deroga alla norma FCL.720.A, lettera b), ai richiedenti che soddisfano quanto previsto dall'appendice 9, sezione B, punto 6, sottopunto i), è rilasciata un'abilitazione per tipo con privilegi limitati per un velivolo a equipaggio plurimo che consente a chi ne è titolare di agire come copilota di rinforzo in crociera al di sopra del livello di volo FL 200, a condizione che altri due membri dell'equipaggio siano titolari di un'abilitazione per tipo conformemente alla norma FCL.720.A, lettera b).

Al fine di rimuovere la restrizione, i richiedenti devono adempiere a tutte le condizioni seguenti:

- 1) sottoporsi a una valutazione presso un'ATO che ne determini le necessità in termini di addestramento ai fini della rimozione della restrizione;
- 2) in base alla valutazione di cui al punto 1, completare, presso tale ATO, l'addestramento che deve consentire loro di raggiungere il livello di competenza per manovrare in sicurezza l'aeromobile;
- 3) dopo il completamento dell'addestramento di cui al punto 2, completare un test di abilitazione conformemente all'appendice 9;
- 4) dopo il completamento del test di abilitazione di cui al punto 3, soddisfare una delle condizioni seguenti:
  - i) ottemperare a quanto disposto dalla norma ORO.FC.220, lettera e), dell'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012, fermo restando il soddisfacimento dei requisiti in materia di esperienza di cui alla norma FCL.730.A del presente allegato;
  - ii) completare l'addestramento in volo sull'aeromobile che comprenda manovre di decollo, atterraggio e riattaccata.»;

- 28) alla norma FCL.725.A, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

- «c) per i velivoli complessi a non alte prestazioni a equipaggio singolo, i velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo e i velivoli a equipaggio plurimo, i corsi di addestramento devono includere l'istruzione teorica UPRT e l'addestramento di volo UPRT in relazione alle caratteristiche specifiche della classe o del tipo corrispondente. Per l'addestramento di volo, possono essere utilizzati FSTD conformemente all'appendice 9, sezione A, punto 18.»;

- 29) alla norma FCL.730.A, lettera a), i punti 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

- «1) se durante il corso viene utilizzato un FFS qualificato al livello GC, C o C intermedio:

- i) nel caso di copiloti di rinforzo in crociera, 1 500 ore di tempo di volo;
  - ii) in tutti gli altri casi, 1 500 ore di tempo di volo o 250 tratte;
- 2) se durante il corso viene utilizzato un FFS qualificato al livello DG o D:
- i) nel caso di copiloti di rinforzo in crociera, 750 ore di tempo di volo;
  - ii) in tutti gli altri casi, 500 ore di tempo di volo o 100 tratte.»;
- 30) alla norma FCL.740.A, la lettera b) è così modificata:
- a) il punto 1 è così modificato:
    - i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Abilitazioni per classe velivoli SEP e abilitazioni per classe TMG. Per il rinnovo delle abilitazioni per classe velivoli SEP o delle abilitazioni per classe TMG, i richiedenti devono:»;
    - ii) il punto ii) è sostituito dal seguente:
      - «ii) entro i 12 mesi precedenti la data di scadenza dell'abilitazione, completare 12 ore di volo nella classe pertinente, che includano quanto segue:
        - A) 6 ore come pilota in comando;
        - B) 12 decolli e 12 atterraggi;
        - C) un addestramento di aggiornamento di almeno un'ora di tempo di volo totale con un istruttore di volo (FI) o un istruttore di abilitazione per classe (CRI), ritenuto soddisfacente dall'istruttore in questione, che deve selezionare esercitazioni di volo che consentano al richiedente di aggiornare le proprie competenze ai fini dell'esercizio in sicurezza dell'aeromobile e dell'applicazione in sicurezza delle procedure normali, anormali e di emergenza. I richiedenti sono esenti da questo corso di aggiornamento se hanno superato una delle verifiche indicate di seguito, in qualsiasi classe o tipo di velivolo:
          - 1) un controllo di professionalità relativo all'abilitazione per classe o per tipo;
          - 2) un test di abilitazione;
          - 3) una valutazione pratica dell'EBT;
          - 4) una valutazione della competenza.»;
  - b) il punto 2 è sostituito dal seguente:
    - «2) Il richiedente, se titolare sia di un'abilitazione per classe velivolo SEP terrestre sia di un'abilitazione per classe TMG, può completare i requisiti di cui al punto 1 in una delle classi o in una loro combinazione per rinnovare entrambe le abilitazioni.»;
  - c) il punto 4 è sostituito dal seguente:
    - «4) Il richiedente, se titolare sia di un'abilitazione per classe velivolo SEP terrestre sia di un'abilitazione per classe velivolo SEP marittimo, può completare i requisiti di cui al punto 1, sottopunto ii), in una delle classi o in una loro combinazione e in tal modo soddisfare i requisiti di entrambe le classi. In ciascuna classe devono essere stati completati almeno 1 ora del tempo di pilota in comando richiesto e 6 dei 12 decolli e dei 12 atterraggi richiesti.»;
- 31) alla norma FCL.745.A, lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) 3 ore di istruzione di volo a doppio comando con un istruttore di volo per velivoli [FI(A)] qualificato in conformità alla norma FCL.915, lettera e), e consistenti in un addestramento UPRT avanzato su un velivolo idoneo per l'attività di addestramento. Il tempo di volo che non include l'UPRT avanzato, ma serve per recarsi o tornare dall'area di addestramento UPRT, non è considerato ai fini delle 3 ore.»;
- 32) la norma FCL.740.H è sostituita dalla seguente:

**«FCL.740.H Rinnovo delle abilitazioni per tipo — elicotteri**

- a) Rinnovo. Ai fini del rinnovo delle abilitazioni per tipo per elicotteri, i richiedenti devono soddisfare una delle condizioni seguenti, a seconda dei casi:
  - 1) devono procedere nel modo seguente:
    - i) entro il periodo di validità dell'abilitazione per tipo, completare almeno 2 ore come pilota del corrispondente tipo di elicotteri;

- ii) entro i 3 mesi immediatamente precedenti la data di scadenza dell'abilitazione per tipo, superare i controlli di professionalità:
  - A) che si svolgono conformemente all'appendice 9 sul tipo di elicottero corrispondente o su un FSTD rappresentativo di quel tipo;
  - B) la cui durata può essere considerata ai fini del tempo di volo di cui al punto i);
- 2) per le abilitazioni per tipo per elicotteri monomotore con una massa massima al decollo pari o inferiore a 3 175 kg, i richiedenti devono soddisfare una delle condizioni seguenti:
  - i) ottemperare a quanto indicato alla lettera a), punto 1;
  - ii) completare, sul corrispondente tipo di elicotteri, entrambe le azioni seguenti:
    - A) durante il periodo di validità dell'abilitazione per tipo, almeno 6 ore come pilota in comando;
    - B) entro i 3 mesi immediatamente precedenti la data di scadenza dell'abilitazione, un addestramento di aggiornamento di almeno un'ora di tempo di volo totale con un istruttore e in modo soddisfacente per quest'ultimo; l'istruttore deve selezionare esercitazioni di volo che consentano al richiedente di aggiornare le proprie competenze ai fini dell'esercizio in sicurezza dell'aeromobile e dell'applicazione in sicurezza delle procedure normali, anormali e di emergenza. I richiedenti possono scegliere di completare l'addestramento di aggiornamento sull'aeromobile o su un FSTD rappresentativo del tipo pertinente, o in una loro combinazione.
- b) Qualora possiedano più di un'abilitazione per tipo per elicotteri SEP, i richiedenti possono ottenere il rinnovo di tutte le pertinenti abilitazioni per tipo superando i controlli di professionalità conformemente alla lettera a), punto 1, sottopunto ii), o completando l'addestramento di aggiornamento conformemente alla lettera a), punto 2, sottopunto ii), lettera B), in uno dei tipi soltanto, a condizione che abbiano completato uno dei tempi di volo indicati di seguito in qualità di pilota in comando su ognuno degli altri tipi pertinenti durante il periodo di validità:
  - 1) se hanno completato i controlli di professionalità conformemente alla lettera a), punto 1, sottopunto ii), almeno 2 ore;
  - 2) se hanno completato un addestramento di aggiornamento conformemente alla lettera a), punto 2, sottopunto ii), lettera B), almeno 6 ore.

I controlli di professionalità o l'addestramento di aggiornamento, a seconda dei casi, sono eseguiti ogni volta su un tipo differente. L'inizio del nuovo periodo di validità di tutte le abilitazioni per tipo rinnovate in conformità della presente lettera coincide con l'inizio del periodo di validità dell'abilitazione per tipo per cui sono effettuati i controlli di professionalità o l'addestramento di aggiornamento.

- c) Qualora siano titolari di più di un'abilitazione per tipo per elicotteri SET con una massa massima certificata al decollo pari o inferiore a 3 175 kg, i richiedenti possono ottenere il rinnovo di tutte le pertinenti abilitazioni per tipo superando i controlli di professionalità conformemente alla lettera a), punto 1, sottopunto ii), o completando l'addestramento di aggiornamento conformemente alla lettera a), punto 2, sottopunto ii), lettera B), in uno dei tipi soltanto, a condizione che abbiano completato tutti gli elementi seguenti:
  - 1) 300 ore come pilota in comando su elicotteri;
  - 2) 15 ore su ognuno dei tipi;
  - 3) uno dei tempi di volo seguenti come pilota in comando in ciascuno degli altri tipi pertinenti durante il periodo di validità:
    - i) se hanno completato i controlli di professionalità conformemente alla lettera a), punto 1, sottopunto ii), almeno 2 ore;
    - ii) se hanno completato un addestramento di aggiornamento conformemente alla lettera a), punto 2, sottopunto ii), lettera B), almeno 6 ore.

I controlli di professionalità vengono eseguiti ogni volta su un tipo differente. L'inizio del nuovo periodo di validità di tutte le abilitazioni per tipo rinnovate in conformità della presente lettera coincide con l'inizio del periodo di validità dell'abilitazione per tipo per cui sono effettuati i controlli di professionalità o l'addestramento di aggiornamento.

- d) I richiedenti che completano con successo un test di abilitazione per il rilascio di un'abilitazione per tipo aggiuntiva o i controlli di professionalità per il rinnovo di un'abilitazione per tipo possono ottenere il rinnovo delle pertinenti abilitazioni per tipo già detenute nei gruppi comuni, come specificato alle lettere b) e c).

L'inizio del nuovo periodo di validità di tutte le abilitazioni per tipo rinnovate conformemente alla presente lettera coincide con l'inizio del periodo di validità dell'abilitazione per tipo per cui sono effettuati i controlli di professionalità o il test di abilitazione.

- e) Il rinnovo di una IR(H), se del caso, può essere svolto in combinazione con i controlli di professionalità per un'abilitazione per tipo.
  - f) I richiedenti che non raggiungano la sufficienza in tutte le sezioni dei controlli di professionalità prima della scadenza dell'abilitazione per tipo non possono esercitare i privilegi dell'abilitazione fino a quando non abbiano superato i controlli di professionalità. Nel caso delle lettere b) e c), i richiedenti non possono esercitare i propri privilegi in nessuno dei tipi.»;
- 33) alla norma FCL.810, lettera a), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) Il richiedente che sia in possesso sia di un'abilitazione per classe velivolo SEP (terrestre) sia di un'abilitazione per classe TMG può soddisfare i requisiti di cui al punto 1 in una o in entrambe le classi.»;
- 34) la norma FCL.815 è così modificata:
- a) la lettera d) è sostituita dalla seguente:
    - «d) Al fine di esercitare i privilegi dell'abilitazione al volo in montagna, il titolare dell'abilitazione deve aver soddisfatto, negli ultimi due anni, una delle condizioni seguenti:
      - 1) avere completato almeno sei atterraggi, su una superficie designata come superficie che richiede un'abilitazione al volo in montagna;
      - 2) avere superato controlli di professionalità che siano conformi ai requisiti di cui alla lettera c). Il completamento dei controlli di professionalità deve essere riportato nel registro del pilota e firmato dall'esaminatore responsabile.»;
  - b) le lettere e) ed f) sono soppresse;
- 35) alla norma FCL.820, la lettera b) è così modificata:
- a) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«L'obbligo di essere titolare di un'abilitazione alle prove in volo stabilito alla lettera a) si applica soltanto alle prove in volo condotte su:»
  - b) al punto 2, il sottopunto ii) è sostituito dal seguente:
    - «ii) gli standard CS-23 o codici di aeronavigabilità equivalenti, con l'eccezione dei velivoli con una massa massima al decollo pari o inferiore a 2 000 kg.»;
- 36) alla norma FCL.835, lettera a), il punto 1 è sostituito dal seguente:
- «1) I privilegi del titolare di una BIR consistono nell'effettuare voli in IFR su velivoli a equipaggio singolo per i quali si è in possesso di abilitazioni per classe, ad eccezione:
    - i) dei velivoli ad alte prestazioni;
    - ii) delle varianti di velivolo se in base ai dati di idoneità operativa è stata stabilita la necessità di una IR.»;
- 37) alla norma FCL.915, la lettera b) è così modificata:
- a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Requisiti aggiuntivi per gli istruttori che forniscono istruzione di volo su aeromobili.»;
  - b) al punto 3, il sottopunto ii) è sostituito dal seguente:
    - «ii) aver superato una valutazione delle competenze per la corrispondente categoria di istruttore su quella classe o su quel tipo di aeromobile.»;
  - c) il punto 4 è sostituito dal seguente:
    - «4) essere autorizzati a operare come piloti in comando sull'aeromobile durante tale istruzione di volo; e»;
  - d) è aggiunto il punto 5 seguente:
    - «5) per fornire istruzione di volo su una variante della classe velivoli SEP con un particolare tipo di motore di cui all'articolo 2, punto 8 bis, del presente regolamento, avere soddisfatto una delle condizioni seguenti:

- i) avere accumulato almeno 5 ore di tempo di volo in qualità di piloti su tale variante;
  - ii) aver superato una valutazione delle competenze per la corrispondente categoria di istruttore su tale variante.»;
- 38) alla norma FCL.930, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) I richiedenti un certificato di istruttore devono aver completato un corso di istruzione teorica e di addestramento al volo presso un'ATO.»;
- 39) la norma FCL.945 è sostituita dalla seguente:

**«FCL.945 Obblighi per gli istruttori**

Dopo il completamento del volo di addestramento per il rinnovo di un'abilitazione per classe velivoli SEP o per classe TMG, in conformità della norma FCL.740.A, lettera b), punto 1, sottopunto ii), lettera C), o per il rinnovo di un'abilitazione per tipo per elicotteri monomotore in conformità della norma FCL.740.H, lettera a), punto 2, sottopunto ii), lettera B), e solo in caso di adempimento di tutti gli altri criteri per il rinnovo di cui alla norma FCL.740.A, lettera b), punto 1, sottopunto ii), o alla norma FCL.740.H, lettera a), punto 2, sottopunto ii), a seconda dei casi, l'istruttore deve approvare la licenza del richiedente con la nuova data di scadenza dell'abilitazione, se espressamente autorizzato a tal fine dall'autorità competente responsabile per la licenza del richiedente.»;

- 40) alla norma FCL.915.FI, la lettera b) è così modificata:
- a) il punto 2 è così modificato:
    - i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«essere almeno titolare di una PPL(A) o di una MPL con privilegi PPL aggiuntivi in conformità della norma FCL.405.A, lettera b), punto 1, e aver soddisfatto le condizioni seguenti:»;
    - ii) il punto i) è sostituito dal seguente:
      - «i) ad eccezione di un FI(A) che fornisce addestramento unicamente per la LAPL(A), aver superato l'esame teorico della CPL, che può essere sostenuto senza completare un corso di istruzione teorica CPL e che in tal caso non è valido ai fini:
        - A) del rilascio di una CPL;
        - B) del riconoscimento dei crediti per conoscenze teoriche CPL conformemente alla norma FCL.035 e all'appendice 1;»;
  - b) il punto 3 è sostituito dal seguente:
    - «3) aver completato almeno 30 ore sulla classe o sul tipo di velivoli utilizzati per il corso di addestramento per l'FI(A), di cui almeno 5 ore devono essere effettuate durante i 6 mesi precedenti la valutazione in volo preliminare di cui alla norma FCL.930.FI, lettera a);»;
- 41) alla norma FCL.930.FI, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) I richiedenti di un certificato FI devono aver superato, presso un'ATO, una specifica valutazione in volo preliminare con un FI qualificato conformemente alla norma FCL.905.FI, lettera j), entro i 6 mesi precedenti l'inizio del corso, per valutare la loro capacità a frequentare il corso. Detta valutazione in volo preliminare deve basarsi sui controlli di professionalità per le abilitazioni per classe e per tipo come specificato nell'appendice 9.»;
- 42) la norma FCL.940.FI è così modificata:
- a) alla lettera a), punto 1, il sottopunto ii) è sostituito dal seguente:
    - «ii) aver completato un addestramento di aggiornamento per istruttori in qualità di FI presso un'ATO o presso l'autorità competente.»;
  - b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:
    - «b) *Ripristino*

Se il certificato FI è scaduto, i richiedenti devono, entro un periodo di 12 mesi precedente la data di presentazione della domanda di ripristino, completare un corso di aggiornamento per istruttori in qualità di FI presso un'ATO o un'autorità competente e completare una valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935.»;

- 43) alla norma FCL.905.TRI, lettera a), punto 2, il sottopunto ii) è sostituito dal seguente:
- «ii) aver condotto il programma di istruzione di volo della parte pertinente del corso di addestramento TRI in conformità alla norma FCL.930.TRI, lettera a *ter*), punto 3, in modo soddisfacente per il capo istruttore di un'ATO;»;
- 44) la norma FCL.910.TRI è così modificata:
- a) alla lettera a), i punti 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:
    - «1) LIFUS, a condizione che il corso di addestramento TRI comprendesse l'addestramento pertinente di cui alla norma FCL.930.TRI, lettera a *ter*), punto 4;
    - 2) addestramento alle operazioni di atterraggio, a condizione che il corso di addestramento TRI comprendesse l'addestramento pertinente di cui alla norma FCL.930.TRI, lettera a *ter*), punto 4; o»;
  - b) alla lettera b), la frase successiva al punto 3 è sostituita dalla seguente:

«I privilegi dei TRI sono estesi a ulteriori varianti, a condizione che i TRI risultino conformi ai criteri di cui alla norma FCL.710 per le altre varianti in questione e, se del caso, agli elementi specificati nei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 per tali varianti.»;
  - c) alla lettera c), punto 1, la frase successiva al sottopunto iii) è sostituita dalla seguente:

«I privilegi dei TRI sono estesi a ulteriori varianti, a condizione che i TRI risultino conformi ai criteri di cui alla norma FCL.710 per le altre varianti in questione e, se del caso, agli elementi specificati nei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012 per tali varianti.»;
- 45) la norma FCL.930.TRI è così modificata:
- a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:
    - «a) Il corso di addestramento TRI deve svolgersi:
      - 1) nel caso di MPA, su un FFS o su una combinazione di FSTD e FFS;
      - 2) nel caso di abilitazioni per tipo per SPA ed elicotteri, con una delle modalità seguenti:
        - i) su un FFS disponibile e accessibile oppure in una combinazione di FFS e FSTD;
        - ii) in parte su FSTD e in parte su aeromobile qualora non sia disponibile o accessibile un FFS;
        - iii) sull'aeromobile qualora non vi siano FSTD disponibili o accessibili.»;
  - b) sono inserite le seguenti lettere a *bis*) e a *ter*):
    - «a bis) In deroga alla lettera a), il corso di addestramento TRI:
      - 1) per gli elicotteri non complessi, può essere svolto in parte su FSTD e in parte sull'aeromobile anche se è disponibile e accessibile un FFS;
      - 2) per gli aeromobili di cui all'appendice 9, sezione A, punto 1 *sexies*, può essere svolto conformemente alla norma FCL.930.TRI, lettera a), punto 2, sottopunti i), ii) o iii), indipendentemente dalla disponibilità e dall'accessibilità di FFS o di FSTD.
- a *ter*) Il corso di addestramento TRI deve includere:
- 1) 25 ore di insegnamento e apprendimento;
  - 2) 10 ore di addestramento tecnico, comprendenti la revisione delle conoscenze tecniche, la preparazione delle lezioni e lo sviluppo di capacità di insegnamento in aula o al simulatore;
  - 3) cinque ore di istruzione di volo sull'aeromobile appropriato o su un FSTD rappresentativo di tale aeromobile per aeromobili ad equipaggio singolo e 10 ore su aeromobili ad equipaggio plurimo o su un FSTD rappresentativo di tale aeromobile;
  - 4) se si intende ottenere privilegi per condurre l'addestramento LIFUS o alle operazioni di decollo e atterraggio, l'addestramento seguente, a seconda dei casi:

- i) un addestramento specifico supplementare su FSTD, riguardante i privilegi pertinenti, che, nel caso dei privilegi per impartire l'addestramento alle operazioni di decollo e atterraggio, deve prevedere l'addestramento per le procedure di emergenza relative all'aeromobile;
  - ii) il consolidamento dell'addestramento specifico conformemente al punto 4, sottopunto i), nell'ambito del quale il richiedente deve, sull'aeromobile, condurre l'addestramento LIFUS o alle operazioni di decollo e atterraggio, a seconda dei casi, sotto la supervisione di un TRI designato a tal fine dall'ATO.»;
- 46) alla norma FCL.905.CRI, lettera a), il punto 2 è sostituito dal seguente:
- «2) un'abilitazione al traino o al volo acrobatico per la categoria dei velivoli, sempre che il CRI possieda la corrispondente abilitazione e abbia dimostrato di possedere la capacità di fornire istruzione per tale abilitazione a un FI qualificato conformemente alla norma FCL.905.FI, lettera i);»;
- 47) alla norma FCL.905.IRI, lettera b), il punto 3 è sostituito dal seguente:
- «3) Nel caso di un IRI già qualificato per fornire istruzione in corsi integrati ATP(A) o CPL(A)/IR, il requisito di cui alla norma FCL.905.IRI, lettera b), punto 2, può essere sostituito dal completamento del corso previsto dalla norma FCL.905.FI, lettera j), punto 3.»;
- 48) alla norma FCL.930.IRI, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) L'istruzione di volo deve essere fornita da un FI qualificato conformemente alla norma FCL.905.FI, lettera j).»;
- 49) alla norma FCL.910.SFI, secondo comma, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:
- «Salvo diversamente specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti in conformità dell'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012, per estendere i propri privilegi ad altri FSTD rappresentativi di tipi ulteriori della stessa categoria di aeromobili, gli SFI devono avere:»;
- 50) alla norma FCL.930.SFI, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- «b) Il richiedente un certificato SFI:
    - 1) che possiede un certificato TRI per il tipo corrispondente deve ricevere il massimo dei crediti in relazione ai requisiti di cui alla lettera a);
    - 2) che è o è stato titolare di un certificato di istruttore deve ricevere il massimo dei crediti in relazione al requisito di cui alla lettera a), punto 3.»;
- 51) l'appendice 1 è così modificata:
- a) i punti 1.3 e 1.4 sono sostituiti dai seguenti:
    - «1.3. Per il rilascio di una PPL, il titolare di una LAPL nella stessa categoria di aeromobili deve ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche. Tali crediti si applicano anche ai richiedenti di una PPL che hanno già completato con successo l'esame delle conoscenze teoriche per il rilascio della LAPL nella stessa categoria di aeromobili, a condizione che rientri nel periodo di validità di cui alla norma FCL.025, lettera c).
    - 1.4 In deroga al punto 1.2, per il rilascio di una LAPL(A) il titolare di una SPL rilasciata conformemente all'allegato III (parte SFCL) del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1976 con privilegi per pilotare TMG deve dimostrare un livello di conoscenze teoriche adeguato per la classe velivolo SEP terrestre, conformemente alla norma FCL.135.A, lettera a), punto 2.»;
  - b) il punto 2.2 è sostituito dal seguente:
    - «2.2. I richiedenti devono superare gli esami teorici, come stabilito nel presente allegato (parte FCL), per le seguenti materie nelle corrispondenti categorie di aeromobili:
      - 021 — conoscenza generale dell'aeromobile: cellula e sistemi, impianto elettrico, impianti motopropulsori, equipaggiamenti di emergenza;
      - 022 — conoscenza generale dell'aeromobile: strumentazione;
      - 032/034 — prestazioni di velivoli o elicotteri, a seconda dei casi;

070 — procedure operative;

081/082 — principi del volo per velivoli o elicotteri, a seconda dei casi.»;

c) il punto 2.4 è sostituito dal seguente:

«2.4. I richiedenti una CPL che abbiano superato i corrispondenti esami teorici per una IR nella stessa categoria di aeromobili ricevono crediti relativi ai requisiti teorici nella materia “comunicazioni”.»;

d) il punto 3.2 è sostituito dal seguente:

«3.2. I richiedenti devono superare gli esami teorici, come definito nel presente allegato (parte FCL), per le seguenti materie nelle corrispondenti categorie di aeromobili:

021 — conoscenza generale dell'aeromobile: cellula e sistemi, impianto elettrico, impianti motopropulsori, equipaggiamenti di emergenza;

022 — conoscenza generale dell'aeromobile: strumentazione;

032/034 — prestazioni di velivoli o elicotteri, a seconda dei casi;

070 — procedure operative;

081/082 — principi del volo per velivoli o elicotteri, a seconda dei casi.»;

52) nell'appendice 4, sezione B, il punto 5 è così modificato:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

«Le voci della sezione 2, lettera c), e lettera e), punto iv), della sezione 3, lettera g), e tutte le voci delle sezioni 5 e 6 possono essere eseguite su un FNPT II o su un FFS. L'esaminatore può decidere di non eseguire le voci della sezione 6, lettera d).»;

b) la tabella è così modificata:

i) la sezione 3 è così modificata:

— la riga g) è sostituita dalla seguente:

«g	Percorso, individuazione della posizione (NDB, VOR o rotta tra i punti di sorvolo), individuazione degli aiuti alla navigazione (volo strumentale)»
----	---

— è aggiunta la riga h) seguente:

«h	Applicazione del piano di dirottamento all'aeroporto alternato (volo a vista)»
----	--

ii) nella sezione 6, la riga d) è sostituita dalla seguente:

«d	Arresto del motore e riavvio (se scelto dall'esaminatore)»
----	--

53) l'appendice 8 è così modificata:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Appendice 8

**Accreditamento trasversale della parte IR dei controlli di professionalità o della valutazione pratica dell'EBT di un'abilitazione per classe o per tipo»;**

b) Nella sezione A, la prima e la seconda riga della tabella sono sostituite dalle seguenti:

«Se sono eseguiti un test di abilitazione, i controlli di professionalità o la valutazione pratica dell'EBT, inclusa l'abilitazione IR, e i titolari hanno una valida:	Il credito è riconosciuto ai fini della parte IR nei controlli di professionalità per:
abilitazione per tipo MPA; abilitazione per tipo su velivoli complessi ad alte prestazioni ad equipaggio singolo	abilitazione per classe SE (*), e abilitazione per tipo SE (*), e abilitazione per classe o per tipo SP ME, eccetto per abilitazioni per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni, soltanto i crediti per la sezione 3B dei controlli di professionalità di cui all'appendice 9, punto B.5 (*);

54) l'appendice 9 è così modificata:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Appendice 9

**Addestramento, test di abilitazione e controlli di professionalità per MPL e ATPL, e per abilitazioni per tipo e per classe e controlli di professionalità per BIR e IR»;**

b) la sezione A è così modificata:

1) il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1. I richiedenti un test di abilitazione devono aver effettuato l'addestramento sulla stessa classe o sullo stesso tipo di aeromobile di quello utilizzato per il test.»;

2) sono inseriti i seguenti punti da 1 bis a 1 septies:

«1 bis. L'addestramento su FFS di cui ai punti 1 ter e 1 quater della presente sezione deve essere integrato da un addestramento alle operazioni di decollo e atterraggio su un aeromobile a equipaggio singolo impiegato in operazioni a equipaggio singolo o a equipaggio plurimo, o su aeromobili a equipaggio plurimo, a seconda dei casi, conformemente al punto 17 della presente sezione, a meno che l'addestramento non sia completato in conformità della norma FCL.730.A o costituisca un addestramento per i copiloti di rinforzo in crociera conformemente alla sezione B, punto 6, lettera i), della presente appendice.

1 ter. L'addestramento per le abilitazioni per tipo per MPA e PL è svolto in un FFS oppure in una combinazione di FSTD e FFS. Il test di abilitazione o i controlli di professionalità per l'abilitazione per tipo per MPA e PL e per il rilascio di una ATPL e di una MPL si svolgono in un FFS, se disponibile.

1 quater. L'addestramento, i test di abilitazione e i controlli di professionalità per le abilitazioni per classe o per tipo per SPA ed elicotteri si svolgono con una delle modalità seguenti:

- a) su un FFS disponibile e accessibile oppure in una combinazione di FFS e FSTD;
- b) in parte su FSTD e in parte su aeromobile qualora non sia disponibile o accessibile un FFS;
- c) su aeromobile qualora non vi siano FSTD disponibili o accessibili.

1 quinques. In deroga al punto 1 quater, l'addestramento, il test di abilitazione o i controlli di professionalità per le abilitazioni per classe o per tipo per SPA non complessi e per elicotteri non complessi possono svolgersi in parte su FSTD e in parte sull'aeromobile anche se è disponibile e accessibile un FFS.

1 sexies. In deroga al punto 1 quater, l'addestramento, il test di abilitazione o i controlli di professionalità per i seguenti velivoli possono svolgersi conformemente al punto 1 quater, lettere a), b) o c), indipendentemente dalla disponibilità e accessibilità di un FFS o di un FSTD:

- a) velivoli non complessi a non alte prestazioni a equipaggio singolo;
  - b) motoalianti da turismo (TMG);
  - c) elicotteri non complessi per i quali la configurazione massima approvata non supera cinque posti.
- 1 septies. Qualora durante l'addestramento, le prove o i controlli si utilizzino dispositivi FSTD, l'idoneità degli FSTD utilizzati deve essere verificata sulla base della «tabella delle prove di funzionalità e delle verifiche soggettive» e della «tabella dei test di convalida degli FSTD» applicabili, contenute nel documento di riferimento principale applicabile al dispositivo utilizzato. Si terrà conto di tutte le restrizioni e limitazioni indicate sul certificato di qualificazione del dispositivo.»;
- 3) il titolo prima del punto 13 è sostituito dal seguente:  
«REQUISITI SPECIFICI PER L'ADDESTRAMENTO, IL TEST DI ABILITAZIONE E I CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ PER LE ABILITAZIONI PER TIPO PER AEROMOBILI A EQUIPAGGIO PLURIMO, PER AEROMOBILI A EQUIPAGGIO SINGOLO SE UTILIZZATI IN OPERAZIONI A EQUIPAGGIO PLURIMO, PER MPL E ATPL»;
  - 4) il punto 17 è così modificato:
    - i) il primo comma è sostituito dal seguente:  
«Qualora il corso per l'abilitazione per tipo abbia incluso meno di 2 ore di addestramento in volo sull'aeromobile, i richiedenti devono, prima o dopo il test di abilitazione, completare l'addestramento in volo sull'aeromobile.»;
    - ii) al secondo comma, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:  
«Tale addestramento in volo approvato comprende le manovre di decollo e atterraggio ed è svolto da un istruttore qualificato sotto la responsabilità di:»;
- c) la sezione B è così modificata:
- 1) il punto 5 è così modificato:
    - i) le lettere g), h), i) e j) sono sostituite dalle seguenti:
      - «g) Per esercitare i privilegi di un'abilitazione per classe o per tipo in operazioni a equipaggio plurimo conformemente alla norma FCL.725, lettera d) o d bis), i piloti che sono già abilitati a utilizzare la classe o il tipo di velivolo pertinente in operazioni a equipaggio singolo devono soddisfare le condizioni seguenti:
        - 1) completare un corso integrativo che contempli manovre e procedure comprendenti la MCC nonché esercitazioni della sezione 7 che utilizzino la gestione della minaccia e dell'errore (TEM), la CRM e fattori umani presso un'organizzazione di cui alla norma FCL.725, lettera d), punto 1, sottopunto i);
        - 2) superare i controlli di professionalità nell'ambito di operazioni a equipaggio plurimo.
      - h) Per esercitare i privilegi di un'abilitazione per tipo in operazioni a equipaggio singolo conformemente alla norma FCL.725, lettera d), i piloti che sono già abilitati a utilizzare il tipo di velivolo pertinente in operazioni a equipaggio plurimo devono completare un addestramento presso un'organizzazione di cui alla norma FCL.725, lettera d), punto 1, sottopunto i), e superare i controlli per le manovre e procedure aggiuntive seguenti in operazioni a equipaggio singolo:
        - i) per i velivoli monomotore, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3B;
        - ii) per i velivoli plurimotore, 1.6, sezione 6 e, se del caso, un avvicinamento della sezione 3.B.
    - i) I piloti autorizzati ad esercitare i privilegi di un'abilitazione per classe o per tipo sia in operazioni a equipaggio singolo che in operazioni a equipaggio plurimo conformemente alle lettere g) e h) possono mantenere i privilegi per entrambe le forme di operazioni completando quanto indicato a una delle voci seguenti:
      - i) due controlli di professionalità, uno in operazioni a equipaggio singolo e uno in operazioni a equipaggio plurimo;

- ii) un controllo di professionalità in operazioni a equipaggio plurimo in aggiunta alle esercitazioni di cui alla lettera h), punto i) o ii), a seconda dei casi, in operazioni a equipaggio singolo.

I controlli di professionalità per il rinnovo o il ripristino delle abilitazioni per classe devono sempre comprendere le esercitazioni di cui alla lettera h), punto i) o ii), a seconda dei casi, in operazioni a equipaggio singolo.

- j) Per rimuovere una restrizione alle operazioni a equipaggio plurimo da un'abilitazione per tipo per velivoli a equipaggio singolo di cui alla norma FCL.725, lettera d), punto 2, i piloti devono ottemperare a quanto prescritto alla lettera h).»;

- ii) alla lettera l), il primo e il secondo comma sono sostituiti dai seguenti:

«Per stabilire o mantenere privilegi PBN un avvicinamento deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato.

In deroga al primo comma, nei casi in cui i controlli di professionalità per il rinnovo dei privilegi PBN siano effettuati su un aeromobile o in un FSTD rappresentativo di tale aeromobile non attrezzati per manovre RNP APCH, i controlli di professionalità non possono comprendere esercizi RNP APCH. In tal caso, i privilegi PBN del pilota non devono comprendere un RNP APCH. La restrizione è rimossa se il pilota ha completato dei controlli di professionalità che comprendono un esercizio RNP APCH per la classe o il tipo pertinente.»;

- 2) il punto 6 è così modificato:

- i) la lettera h) è sostituita dalla seguente:

«h) Per rimuovere una restrizione alle operazioni a equipaggio plurimo di cui alla norma FCL.725, lettera d), punto 2, da un'abilitazione per tipo per velivoli complessi ad alte prestazioni a equipaggio singolo, i piloti devono completare le manovre/le procedure di cui ai punti 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 e almeno una manovra/procedura di cui alla sezione 3.4 in operazioni a equipaggio singolo.»;

- ii) la lettera i) è sostituita dalla seguente:

«i) I richiedenti e i titolari di un'abilitazione per tipo ristretta rilasciata conformemente alla norma FCL.720.A, lettera c), devono completare l'addestramento, i test di abilitazione e i controlli di professionalità in conformità della presente appendice. Tuttavia, a meno che non siano sottoposti a un test di abilitazione conformemente alla norma FCL.720.A, lettera c), punto 3, durante il test di abilitazione o i controlli di professionalità devono eseguire almeno le manovre di atterraggio in qualità di pilota non ai comandi, ma non sono tenuti a eseguire quanto segue:

- i) manovre di decollo;
- ii) manovre di atterraggio in qualità di pilota ai comandi.»;

- iii) alla lettera j), il primo e il secondo comma sono sostituiti dai seguenti:

«Per stabilire o mantenere privilegi PBN un avvicinamento deve essere un RNP APCH. Laddove un RNP APCH non sia possibile, esso deve essere eseguito in un FSTD adeguatamente attrezzato.

In deroga al primo comma, nei casi in cui i controlli di professionalità per il rinnovo dei privilegi PBN siano effettuati su un aeromobile o in un FSTD rappresentativo di tale aeromobile non attrezzati per manovre RNP APCH, i controlli di professionalità non possono comprendere esercizi RNP APCH. In tal caso, i privilegi PBN del pilota non devono comprendere un RNP APCH. La restrizione è rimossa se il pilota ha completato dei controlli di professionalità che comprendono un esercizio RNP APCH per la classe o il tipo pertinente.»;

- d) la sezione C è così modificata:

- 1) la tabella successiva al punto 12 è così modificata:

i) la riga dell'esercizio 2.6.1 è sostituita dalla seguente:

«2.6.1	<p>Per gli elicotteri monomotore (SEH):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— atterraggio dall'autorotazione; o</li> <li>— recupero della potenza, a condizione che i richiedenti, nell'anno precedente, abbiano completato un addestramento comprendente un atterraggio dall'autorotazione e che tale addestramento sia stato riportato e firmato nel registro dei richiedenti dall'istruttore.</li> </ul> <p>Per gli elicotteri plurimotore (MEH): recupero della potenza.;</p>	P	—>		M*;
--------	--	---	----	--	-----

ii) le righe relative agli esercizi 5.4.1 e 5.4.2 sono sostituite dalle seguenti:

«5.4.1	<p>Manualmente, senza l'ausilio del flight director. Nota: conformemente al manuale di volo del velivolo, le procedure RNP APCH possono richiedere l'utilizzo dell'autopilota o del flight director. La procedura da seguire manualmente è scelta tenendo conto di tali limitazioni (ad esempio, scegliere un ILS per 5.4.1 in caso di detta limitazione nel manuale di volo del velivolo).</p>	P*	—>*		<p>M* (a meno che non sia completato l'esercizio 5.4.2)</p>
5.4.2	<p>Manualmente, con l'ausilio del flight director</p>	P*	—>*		<p>M* (a meno che non sia completato l'esercizio 5.4.1);</p>

2) il punto 13 è sostituito dal seguente:

«13. Per esercitare i privilegi dell'abilitazione per tipo conformemente alla norma FCL.725, lettera d), i richiedenti il rilascio, il rinnovo o il ripristino di un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo devono:

- a) per operazioni a equipaggio singolo, completare il test di abilitazione o i controlli di professionalità in operazioni a equipaggio singolo;
- b) per operazioni a equipaggio plurimo, completare il test di abilitazione o i controlli di professionalità in operazioni a equipaggio plurimo;
- c) per operazioni sia a equipaggio singolo che a equipaggio plurimo, completare il test di abilitazione o i controlli di professionalità in operazioni a equipaggio plurimo e inoltre le manovre e procedure seguenti in operazioni a equipaggio singolo:
  - 1) per elicotteri monomotore: 2.1 decollo e 2.6 e 2.6.1 discesa in autorotazione e atterraggio dall'autorotazione;

- 2) per gli elicotteri plurimotore: 2.1 decollo e 2.4 e 2.4.1 avarie del motore immediatamente prima e immediatamente dopo il TDP;
  - 3) per i privilegi IR, oltre al punto 1 o 2, a seconda dei casi, un avvicinamento della sezione 5, a meno che non siano soddisfatti i criteri di cui all'appendice 8;
  - d) al fine di rimuovere una restrizione alle operazioni a equipaggio plurimo da un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo conformemente alla norma FCL.725, lettera d), punto 2, completare un controllo della professionalità che comprenda le manovre e le procedure di cui alla lettera c), punto 1 o punto 2, a seconda dei casi.».
-

## ALLEGATO II

**Modifiche dell'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011**

L'allegato IV è così modificato:

- 1) al punto MED.A.010, dopo la definizione di «sicurezza cromatica» è inserita la definizione seguente:

«— “operazione di servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS)”: un “volo HEMS” quale definito all'allegato I, punto 61, del regolamento (UE) n. 965/2012;»;
- 2) al punto MED.A.040, lettera c), il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) I certificati medici di classe 1 e classe 2 devono essere rinnovati e ripristinati da un AeMC o da un AME. Nello specifico, i certificati medici di classe 1 per i richiedenti che hanno compiuto 60 anni di età e che partecipano a operazioni HEMS a equipaggio singolo devono essere rinnovati e ripristinati primariamente da un AeMC o, a discrezione dell'autorità competente, da un AME esperto designato dall'autorità competente.»;
- 3) al punto MED.B.005, è aggiunto il terzo capoverso seguente:

«nell'eseguire l'esame, gli AME devono tenere adeguatamente conto degli effetti degenerativi dell'invecchiamento sull'organismo.»;
- 4) il punto MED.B.010 è così modificato:
  - a) alla lettera a), i punti 3) e 4) sono sostituiti dai seguenti:
    - «3) Per un certificato medico di classe 1, è prevista una valutazione cardiovascolare più approfondita in occasione del primo esame per il rinnovo o il ripristino dopo i 65 anni di età e successivamente ogni quattro anni. Per i richiedenti che partecipano a operazioni HEMS a equipaggio singolo, è prevista una valutazione cardiovascolare più approfondita in occasione del primo esame per il rinnovo o il ripristino dopo i 60 anni di età e, in seguito, sulla base di una valutazione del fattore di rischio cardiovascolare.
    - 4) Per un certificato medico di classe 1, è richiesta una valutazione dei lipidi sierici, ivi comprese le frazioni del colesterolo, in occasione dell'esame iniziale e del primo esame dopo i 40 anni di età.»;
  - b) alla lettera b) è aggiunto il punto 5 seguente:

«5) Nell'ambito degli esami per i certificati medici di classe 1 e 2, è prevista una valutazione del fattore di rischio cardiovascolare in occasione della prima visita dopo i 40 anni di età e successivamente a intervalli regolari.»;
- 5) il punto MED.B.015 è così modificato:
  - a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) I richiedenti un certificato medico di classe 1 devono sottoporsi a test della funzionalità polmonare in occasione dell'esame iniziale e quando il quadro clinico lo richiede.»;
  - b) è inserita la lettera b bis) seguente:

«b bis) Per i titolari di un certificato medico di classe 1 che partecipano a operazioni HEMS a equipaggio singolo, i test della funzionalità polmonare e lo screening per l'apnea ostruttiva notturna devono essere effettuati in occasione del primo esame per il rinnovo o il ripristino dopo i 60 anni di età.»;
  - c) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) I richiedenti un certificato medico di classe 2 devono sottoporsi a test della funzionalità e della morfologia polmonare quando il quadro clinico o epidemiologico lo richiede.»;
- 6) al punto MED.B.070, lettera a), punto 1, è aggiunto il sottopunto iii) seguente:

«iii) quando i titolari partecipano a operazioni HEMS a equipaggio singolo, deve essere effettuato un esame oculistico completo in occasione del primo esame per il rinnovo o il ripristino dopo i 60 anni di età e in seguito ogni anno.»;

- 7) al punto MED.B.075, lettera b), il punto 1 è sostituito dal seguente:
- «1) Per il rilascio iniziale di un certificato medico i richiedenti devono sottoporsi al test di Ishihara. Per i titolari di un certificato medico di classe 1 che partecipano a operazioni HEMS a equipaggio singolo, deve essere effettuata una valutazione della percezione dei colori in occasione del primo esame per il rinnovo o il ripristino dopo i 60 anni di età e successivamente ogni anno. I richiedenti che superano tale test possono essere giudicati idonei.»;
- 8) il punto MED.B.080, lettera a), è così modificato:
- a) al punto 1, il sottopunto i) è sostituito dal seguente:
    - «i) Nel caso dei certificati medici di classe 1 e dei certificati medici di classe 2, quando alla licenza deve essere aggiunta un'abilitazione al volo strumentale o al volo strumentale di base, l'udito deve essere verificato con l'audiometria tonale pura in occasione del primo esame, quindi ogni cinque anni fino ai 40 anni di età e in seguito ogni due anni finché il titolare della licenza non compie 60 anni e successivamente ogni anno.»;
  - b) è aggiunto il punto 3 seguente:
    - «3) Per i titolari di un certificato medico di classe 1 che partecipano a operazioni HEMS a equipaggio singolo, deve essere effettuato un esame completo orecchio-naso-gola in occasione del primo esame per il rinnovo o il ripristino dopo i 60 anni di età.»;
- 9) al punto MED.D.020 è aggiunta la lettera a bis) seguente:
- «a bis) Ai fini della dimostrazione della conformità al punto MED.D.010, lettera b), e al punto MED.D.015, lettera c), l'autorità competente può accettare un corso di formazione in medicina aeronautica effettuato da un richiedente al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago, purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:
    - i) l'autorità competente abbia valutato e verificato il programma del corso conformemente all'allegato VI, norma ARA.MED.200, lettera c), punto 1;
    - ii) il richiedente abbia completato un modulo di formazione specifico riguardante i requisiti aeromedici specificati nel presente allegato (parte medica), come previsto dall'autorità competente.».

## ALLEGATO III

**Modifiche dell'allegato VI (parte ARA) del regolamento (UE) n. 1178/2011**

L'allegato VI è così modificato:

- 1) alla norma ARA.GEN.305, la lettera d) è sostituita dalla seguente:
  - «d) Per le persone che possiedono una licenza, un certificato, un'abilitazione o un attestato rilasciato dall'autorità competente, il programma di sorveglianza include un numero adeguato di ispezioni, anche a sorpresa.»;
- 2) alla norma ARA.GEN.360 è aggiunta la lettera e) seguente:
  - «e) Quando un'autorità competente riceve una richiesta di cambiamento dell'autorità competente da parte del titolare di un certificato medico, come specificato nei requisiti di cui alla lettera a), si applica la procedura di cui alle lettere da a) a d).»;
- 3) alla norma ARA.FCL.200, la lettera d) è sostituita dalla seguente:
  - «d) Approvazione della licenza da parte degli istruttori. Prima di autorizzare espressamente determinati istruttori a rinnovare un'abilitazione per classe velivoli SEP, un'abilitazione per classe TMG o un'abilitazione per tipo per elicotteri monomotore aventi una massa massima certificata al decollo fino a 3 175 kg, l'autorità competente predispone procedure adeguate.»;
- 4) alla norma ARA.FCL.300, lettera b), il punto 3 è sostituito dal seguente:
  - «3) l'esame in comunicazioni può essere fornito separatamente da quelli nelle altre materie.»;
- 5) la norma ARA.FSTD.120 è sostituita dalla seguente:

**«ARA.FSTD.120 Mantenimento di una qualificazione FSTD**

- a) Nell'ambito del programma di sorveglianza, l'autorità competente monitora costantemente l'organizzazione che utilizza l'FSTD per verificare che siano soddisfatte le condizioni seguenti:
  - 1) la serie completa di verifiche nell'MQTG venga condotta nuovamente in maniera progressiva su un periodo di 12 mesi;
  - 2) i risultati delle valutazioni periodiche continuino a soddisfare la base di qualificazione e siano datati e conservati;
  - 3) venga attuato un sistema di controllo della configurazione per garantire la continua integrità dell'hardware e del software dell'FSTD qualificato.
- b) L'autorità competente conduce valutazioni periodiche degli FSTD conformemente alle procedure descritte alla norma ARA.FSTD.100. Tali valutazioni sono effettuate:
  - 1) ogni anno, nel caso di un simulatore integrale di volo (FFS), di un dispositivo di addestramento al volo (FTD) o di un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT). L'inizio di ciascun periodo ricorrente di 12 mesi coincide con la fine del mese della qualificazione iniziale, a meno che non sia concordata un'altra data tra l'autorità competente e l'organizzazione che utilizza l'FSTD. Ogni valutazione periodica degli FSTD è effettuata entro un periodo compreso tra i 60 giorni precedenti e i 30 giorni successivi l'inizio di ciascun periodo ricorrente di 12 mesi;
  - 2) ogni 3 anni, nel caso di un BITD.
- c) L'autorità competente può prolungare il periodo di valutazione periodica di un FSTD di cui alla norma ARA.FSTD.120, lettera b), punto 1, fino a un massimo di 36 mesi, a condizione che siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:
  - 1) nei 36 mesi precedenti, l'organizzazione che utilizza l'FSTD abbia soddisfatto i criteri di cui alla norma ARA.GEN.305, lettera c), punti da 1 a 4;
  - 2) l'FSTD sia stato sottoposto a una valutazione iniziale e ad almeno una valutazione periodica che ne hanno stabilito la costante conformità alla base di qualificazione;
  - 3) l'autorità competente esegua ogni 12 mesi un audit degli elementi del sistema di gestione dell'organizzazione di cui all'allegato VII, norma ORA.GEN.200, lettera a), punti 3 e 6;

4) l'organizzazione abbia predisposto procedure per svolgere i compiti di cui all'allegato VII, norma ORA.FSTD.225, lettera b).»;

6) la norma ARA.MED.120 è sostituita dalla seguente:

**«ARA.MED.120 Ispettori medici**

L'autorità competente nomina uno o più ispettori medici per svolgere i compiti aeromedici descritti nel presente regolamento. L'ispettore medico deve essere iscritto all'ordine professionale competente, essere laureato in medicina e vantare i requisiti seguenti:

- a) esperienza professionale postuniversitaria in medicina clinica;
- b) conoscenze specifiche ed esperienza in medicina aeronautica e pratiche aeromediche;
- c) una formazione specifica nella certificazione aeromedica.»;

7) la norma ARA.MED.125 è sostituita dalla seguente:

**«ARA.MED.125 Rinvio all'autorità competente al rilascio delle licenze**

Nel caso in cui un AeMC o un esaminatore aeromedico (AME) rinvi la decisione sull'idoneità di un richiedente all'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze, si procede nel modo seguente:

- a) l'ispettore medico o il personale medico incaricato dall'ispettore medico valuta la documentazione medica di cui trattasi e richiede, se necessario, ulteriori documenti, esami e verifiche mediche;
- b) l'ispettore medico determina l'idoneità del richiedente al rilascio di un certificato medico con una o più limitazioni se necessario;
- c) l'ispettore medico informa l'AeMC o l'AME della decisione;
- d) qualora il richiedente sia giudicato idoneo, l'ispettore medico rilascia, se del caso, il certificato medico o ne delega il rilascio all'AeMC o all'AME che ha rinviato il richiedente in questione.»;

8) sono inserite le norme ARA.MED.126 e ARA.MED.128 seguenti:

**«ARA.MED.126 Limitazione, sospensione o revoca dei certificati medici**

- a) L'autorità competente per il rilascio delle licenze stabilisce una procedura per la limitazione, la sospensione o la revoca di un certificato medico.
- b) L'autorità competente limita, sospende o revoca un certificato medico qualora sia comprovato che:
  - 1) il certificato medico è stato falsificato od ottenuto per mezzo di dichiarazioni o prove false;
  - 2) il certificato medico è utilizzato in violazione delle disposizioni dell'allegato IV, punto MED.A.020;
  - 3) il titolare di un certificato medico non è più conforme all'allegato IV (parte medica);
- c) L'autorità competente per il rilascio delle licenze può anche sospendere o revocare un certificato medico su richiesta scritta del titolare del certificato medico.
- d) In caso di limitazione, sospensione o revoca di un certificato medico, l'autorità competente per il rilascio delle licenze informa l'AME o l'AeMC che rilascia il certificato in merito ai motivi della limitazione, sospensione o revoca.
- e) In caso di sospensione o revoca di un certificato medico, l'autorità competente per il rilascio delle licenze provvede affinché siano rispettate le disposizioni dell'allegato IV (parte medica), punto MED.A.046.
- f) L'autorità competente per il rilascio delle licenze stabilisce una procedura per il ripristino di un certificato medico.

**ARA.MED.128 Procedura di consultazione**

L'autorità competente stabilisce una procedura di consultazione per gli AeMC e gli AME conformemente all'allegato IV (parte medica).»;

- 9) il punto ARA.MED.130 è così modificato:
- a) la lettera a) è così modificata:
    - 1) il punto 2 è soppresso;
    - 2) il punto 3 è sostituito dal seguente:
      - «3) Numero del certificato medico che inizia con il codice ONU dello Stato in cui la licenza di pilota è stata rilasciata o richiesta, seguito da un codice formato da numeri e/o lettere in numeri arabi e caratteri latini (III)»;
    - 3) il punto 6 è sostituito dal seguente:
      - «6) Data di nascita del titolare: (gg/mm/aaaa) (IV bis)»;
    - 4) il punto 9 è sostituito dal seguente:
      - «9) Data di scadenza del certificato medico (IX) per:
        - i) classe 1,
        - ii) classe 1: operazioni commerciali di trasporto passeggeri a pilotaggio singolo,
        - iii) classe 2,
        - iv) LAPL»;
    - 5) il punto 11 è sostituito dal seguente:
      - «11) Data dell'ultimo e del prossimo elettrocardiogramma»;
    - 6) il punto 12 è sostituito dal seguente:
      - «12) Data dell'ultimo e del prossimo audiogramma»;
    - 7) è inserito il seguente punto 12 bis:
      - «12 bis) data dell'ultimo e del prossimo esame oftalmologico»;
    - 8) è aggiunto il punto 15 con il seguente contenuto:
      - «15) Altre informazioni»;

b) le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

    - «b) La carta o altro materiale utilizzato deve impedire o mostrare prontamente qualsiasi alterazione o cancellatura. Tutte le registrazioni o cancellazioni sul modulo devono essere chiaramente autorizzate dall'autorità competente per il rilascio delle licenze.
    - c) Lingua: i certificati medici devono essere scritti nella lingua o nelle lingue nazionali e in inglese nonché in tutte le altre lingue ritenute opportune dall'autorità competente.»;

10) Le norme ARA.MED.135, ARA.MED.145 e ARA.MED.150 sono sostituite dalle seguenti:

**«ARA.MED.135 Moduli aeromedici**

L'autorità competente fornisce agli AME il modello per i seguenti documenti:

- a) un modulo di richiesta di certificato medico;
- b) il modulo di referto medico per i richiedenti di classe 1 e classe 2;
- c) il modulo di referto medico per i richiedenti una licenza di pilota per aeromobili leggeri (LAPL).

**ARA.MED.145 Notifica del medico generale (GMP) all'autorità competente**

L'autorità competente stabilisce se del caso un processo di notifica per i medici generici (GMP) al fine di garantire che il GMP sia consapevole dei requisiti applicabili fissati nel presente regolamento.

**ARA.MED.150 Tenuta delle registrazioni**

- a) In aggiunta alle registrazioni richieste alla norma ARA.GEN.220, l'autorità competente include nel suo sistema di tenuta delle registrazioni i dettagli degli esami aeromedici e le valutazioni presentate dagli AME, dagli AeMC o dai GMP.
- b) Tutti le registrazioni aeromediche dei richiedenti/titolari delle licenze sono conservati per un periodo minimo di 10 anni dopo la data di scadenza del loro ultimo certificato medico.

- c) Ai fini delle valutazioni aeromediche e della standardizzazione, le registrazioni aeromediche, previo consenso scritto del richiedente/titolare della licenza, sono messe a disposizione delle seguenti entità:
- 1) di un AeMC, AME o GMP al fine di completare una valutazione aeromedica;
  - 2) di un comitato per la valutazione medica, eventualmente istituito dall'autorità competente per il riesame dei casi limite;
  - 3) di specialisti medici interessati al fine di completare una valutazione aeromedica;
  - 4) dell'ispettore medico dell'autorità competente di un altro Stato membro al fine di collaborare nell'attività di sorveglianza;
  - 5) del richiedente/titolare della licenza interessato su richiesta scritta;
  - 6) dell'Agenzia per finalità di standardizzazione, in modo da assicurare che il segreto medico sia rispettato in ogni momento.
- d) L'autorità competente può rendere disponibili le registrazioni aeromediche per fini diversi da quelli di cui alla lettera c), ai sensi del regolamento (UE) 2016/679.
- e) L'autorità competente mantiene un elenco in cui figurano:
- 1) gli AeMC e gli AME che ha certificato;
  - 2) gli AME certificati da altre autorità competenti che esercitano i propri privilegi nel suo territorio e alle quali ha fornito istruzioni in conformità dell'allegato IV (parte medica), punto MED.D.001, lettera f), punto 3;
  - 3) i GMP che esercitano i propri privilegi conformemente all'allegato IV (parte medica), punto MED.A.040, ove applicabile;
  - 4) gli specialisti di medicina del lavoro (OHMP) che hanno comunicato all'autorità competente l'intenzione di effettuare valutazioni aeromediche dell'equipaggio di cabina in conformità dell'allegato IV (parte medica), punto MED.C.005, lettera c), e punto MED.D.040, ove applicabile.

L'elenco indica i privilegi delle persone e delle organizzazioni di cui ai punti da 1 a 4 del primo comma ed è pubblicato e tenuto aggiornato dall'autorità competente.

- f) L'autorità competente analizza i dati sanitari dei piloti di età superiore ai 60 anni, in particolare di quelli che partecipano a operazioni HEMS a equipaggio singolo, e comunica tali dati sanitari in modo anonimo e aggregato all'AESA su base annuale.»;

- 11) la norma ARA.MED.200 è sostituita dalla seguente:

**«ARA.MED.200 Procedura per il rilascio, il rinnovo, il ripristino o la modifica di un certificato AME**

Fatte salve le disposizioni di cui alla norma ARA.GEN.315, si applicano tutte le disposizioni seguenti:

- a) l'autorità competente si assicura che, prima del rilascio, del rinnovo, del ripristino o dell'estensione dei privilegi di un certificato AME, i richiedenti dimostrino la loro competenza aeromedica conformemente all'allegato IV, punto MED.D.030, lettera a), punto 6, e lettera b), punto 5;
- b) l'autorità competente dispone di una procedura che le consente, prima di rilasciare il certificato AME, di accertare che lo studio medico dell'AME disponga delle apparecchiature e dei processi appropriati per svolgere esami aeromedici nell'ambito di applicazione del certificato AME richiesto. Qualora lo studio medico dell'AME abbia più sedi, sul certificato AME devono essere riportate tutte le sedi;
- c) per quanto riguarda i richiedenti di cui all'allegato IV, punto MED.D.020, lettera a bis), l'accettazione di un corso di formazione in medicina aeronautica effettuato da un richiedente al di fuori del territorio che ricade sotto la responsabilità degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago è subordinata all'espletamento, da parte dell'autorità competente, di tutto quanto indicato di seguito:
  - 1) avere valutato e verificato che il programma di studio sia equivalente ai corsi di formazione in medicina aeronautica disponibili negli Stati membri;
  - 2) avere fornito al richiedente un modulo di formazione specifico riguardante i requisiti aeromedici di cui all'allegato IV (parte medica);

d) Se soddisfatta della rispondenza dell'AME ai criteri applicabili, l'autorità competente rilascia, rinnova o ripristina il certificato AME per un periodo non superiore a 3 anni, utilizzando il modulo riportato nell'appendice VII.»;

12) il titolo della norma ARA.MED.240 è sostituito dal seguente:

**«ARA.MED.240 Medici generici (GMP) che esercitano i propri privilegi in conformità dell'allegato IV (parte medica), punto MED.A.040»;**

13) la norma ARA.MED.245 è sostituita dalla seguente:

**«ARA.MED.245 Sorveglianza continua di AME e GMP**

Nello sviluppare il programma di sorveglianza continua di cui alla norma ARA.GEN.305, l'autorità competente tiene in considerazione:

- 1) il numero di AME e GMP che esercitano i propri privilegi nel territorio in cui l'autorità competente effettua la sorveglianza;
- 2) il numero di AME certificati da autorità competenti di altri Stati membri che esercitano i propri privilegi nel territorio in cui l'autorità competente effettua la sorveglianza;
- 3) una valutazione basata sul rischio dell'attività degli AME e dei GMP.»;

14) è inserita la norma ARA.MED.246 seguente:

**«ARA.MED.246 Collaborazione ai fini della sorveglianza di AME e AeMC**

Fatte salve le disposizioni di cui alla norma ARA.GEN.300, lettera e):

- a) se un AME o AeMC svolge la propria attività in più di uno Stato membro, l'autorità competente che ha certificato l'AME o l'AeMC deve disporre di una procedura per garantire lo scambio di informazioni conformemente alla norma ARA.GEN.200, lettera c), e alla norma ARA.GEN.300, lettere d) ed e), con l'autorità competente dell'altro Stato membro o degli altri Stati membri in cui l'AME o l'AeMC svolge la propria attività. La procedura è concordata dalle autorità competenti interessate;
- b) nel caso di cui alla lettera a), l'autorità competente dell'altro Stato membro o degli altri Stati membri in cui l'AME o l'AeMC svolge la propria attività condivide tutte le informazioni pertinenti ai fini della sorveglianza dell'AME o dell'AeMC con l'autorità competente che certifica l'AME o l'AeMC.»;

15) il punto ARA.MED.250 è così modificato:

a) la lettera a) è così modificata:

«i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

“L'autorità competente limita, sospende o revoca un certificato AME nelle circostanze seguenti:”;

ii) il punto 1 è sostituito dal seguente:

“1) se l'AME non è conforme ai requisiti applicabili;”;

iii) la parola “e” alla fine del punto 6 è soppressa;

iv) è inserito il punto 8 seguente:

«8) un contesto operativo dell'AME che possa avere un impatto negativo diretto o indiretto sulla sicurezza del volo»;

b) alla lettera b), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Il certificato di un AME è considerato non valido ed è immediatamente revocato dall'autorità competente in una delle circostanze seguenti:»;

c) è aggiunta la lettera c) seguente:

«c) L'autorità competente dispone di una procedura per il recupero dei certificati AME revocati, aggiorna l'elenco degli AME e informa di conseguenza le autorità competenti degli altri Stati membri.»;

- 16) la norma ARA.MED.255 è sostituita dalla seguente:

**«ARA.MED.255 Provvedimenti attuativi**

Nel caso in cui siano riscontrate prove, durante la sorveglianza o con qualsiasi altro mezzo, che dimostrino una non conformità da parte di un AeMC, AME o GMP, l'autorità competente riesamina i certificati medici rilasciati da tale AeMC, AME o GMP e potrà invalidarli, se necessario, per garantire la sicurezza del volo.

Nel caso di certificati medici rilasciati a richiedenti soggetti, ai fini del rilascio delle licenze, a un'autorità diversa dall'autorità competente che ha rilasciato il certificato AME, quest'ultima informa l'ispettore medico dell'autorità competente per il rilascio delle licenze del titolare del certificato medico interessato e scambia con detto ispettore le informazioni pertinenti.»;

- 17) le norme ARA.MED.315 e ARA.MED.325 sono sostituite dalle seguenti:

**«ARA.MED.315 Esame dei referti medici**

L'autorità competente per il rilascio delle licenze dispone di una procedura che consente all'ispettore medico di adottare le misure seguenti:

- a) esaminare i referti medici e le valutazioni ricevute dagli AeMC, AME e GMP e per informarli di eventuali incongruenze, errori o inesattezze commessi durante il processo di valutazione;
- a bis) adottare le opportune misure correttive in caso di incongruenze, inesattezze o errori individuati;
- b) assistere gli AME e gli AeMC, previa loro richiesta, riguardo alla decisione sull'idoneità aeromedica nei casi limite e complessi.

**ARA.MED.325 Procedura di riesame**

L'autorità competente stabilisce una procedura per la revisione dei casi limite e complessi e dei casi in cui un richiedente chiede un riesame in conformità dei requisiti medici applicabili e delle conclusioni mediche accreditate come definite all'allegato IV (parte medica), punto MED.A.010.»;

- 18) la norma ARA.MED.330 è soppressa;
- 19) nell'appendice I, lettera a), punto 2, la voce XIII) è sostituita dalla seguente:
- «XIII) commenti: vale a dire approvazioni speciali relative a limitazioni e approvazioni per privilegi, comprese le approvazioni delle competenze linguistiche e le osservazioni sulla convalida automatica della licenza; e»;
- 20) l'appendice III è così modificata:
- a) nella pagina 1 del modello di certificato, la nota a piè di pagina e il piè di pagina sono sostituiti dai seguenti:  

«(\*) Cancellare “Unione europea” per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea o all'AESA  
MODULO 143 AESA Edizione 3 — pagina 1/2»;
  - b) nella pagina 2 del modello di certificato, il piè di pagina è sostituito dal seguente:  

«MODULO 143 AESA Edizione 3 — pagina 2/2»;
- 21) l'appendice IV è così modificata:
- a) nella pagina 1 del modello di certificato, la nota a piè di pagina e il piè di pagina sono sostituiti dai seguenti:  

«(\*) Cancellare “Unione europea” per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea o all'AESA  
MODULO 145 AESA Edizione 2 – pagina 1/2»;
  - b) nella pagina 2 del modello di certificato, il piè di pagina è sostituito dal seguente:  

«MODULO 145 AESA — Edizione 2 — pagina 2/2»;

22) l'appendice V è sostituita dalla seguente:

«Appendice V dell'allegato VI, parte ARA

**CERTIFICATO PER I CENTRI AEROMEDICI (AeMC)**

**Unione europea <sup>(1)</sup>**

**Autorità competente**

**CERTIFICATO PER I CENTRI AEROMEDICI**

RIFERIMENTO:

Ai sensi del regolamento (UE) n. 1178/2011 e del regolamento (UE) 2015/340 della Commissione <sup>(2)</sup>, e alle condizioni specificate di seguito, l'[Autorità competente] certifica che

[NOME DELL'ORGANIZZAZIONE]

[INDIRIZZO DELL'ORGANIZZAZIONE]

è un centro medico certificato secondo la parte ORA con i privilegi e con l'ambito di attività elencati nelle condizioni di approvazione allegate.

CONDIZIONI:

1. il presente certificato è limitato a quanto specificato nella sezione relativa al campo di applicazione dell'approvazione nel manuale dell'organizzazione autorizzata;
2. il presente certificato richiede la conformità alle procedure specificate nella documentazione dell'organizzazione, come richiesto dalla parte ORA;
3. il presente certificato rimane valido fatta salva la conformità ai requisiti della parte ORA a meno che non sia stato ceduto, sostituito, limitato, sospeso o revocato.

Data di rilascio: gg/mm/aaaa

Firma: [Autorità competente]

<sup>(1)</sup> Cancellare "Unione europea" per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea o all'AESA.

<sup>(2)</sup> Il riferimento al regolamento (UE) n. 1178/2011 o al regolamento (UE) 2015/340 è modificato in funzione dell'ambito di applicazione del certificato.

Modulo 146 AESA versione 2

### CERTIFICATO PER I CENTRI AEROMEDICI

Allegato <sup>(1)</sup> al certificato AeMC numero:

#### PRIVILEGI E CAMPO DI APPLICAZIONE

[Nome dell'organizzazione] ha ottenuto il privilegio o i privilegi di effettuare valutazioni ed esami aeromedici per il rilascio di certificati medici e di rapporti medici secondo la tabella riportata di seguito e di rilasciare tali certificati medici e rapporti medici per:

	Iniziale/ripristino/rinnovo	Data di rilascio:
Classe 1		
Classe 2/LAPL/equipaggio di cabina		
Classe 3 <sup>(1)</sup>		

<sup>(1)</sup> La classe 3 deve essere aggiunta solo per gli AeMC autorizzati a effettuare esami aeromedici di classe 3.

Data: gg/mm/aaaa

Firma: [Autorità competente];

<sup>(1)</sup> Il presente allegato può essere rilasciato come parte del certificato AeMC o come documento separato.

23) L'appendice VII è sostituita dalla seguente:«

*Appendice VII dell'allegato VI, parte ARA*

**CERTIFICATO PER GLI ESAMINATORI AEROMEDICI (AME)**

**Unione europea <sup>(1)</sup>**

**Autorità competente**

**CERTIFICATO DI ESAMINATORE AEROMEDICO**

[NUMERO/RIFERIMENTO DEL CERTIFICATO]

Ai sensi del regolamento (UE) n. 1178/2011 e del regolamento (UE) 2015/340 della Commissione <sup>(2)</sup> e alle condizioni specificate di seguito, l'[Autorità competente] certifica che

[NOME DELL'ESAMINATORE AEROMEDICO]

[INDIRIZZO/INDIRIZZI DELLA SEDE O DELLE SEDI DELL'ESAMINATORE AEROMEDICO]

è un esaminatore aeromedico

CONDIZIONI:

1. il presente certificato è limitato ai privilegi specificati nell'allegato al presente certificato di AME;
2. il presente certificato richiede la conformità alle norme attuative e alle procedure precisate nella parte medica/ parte ATCO.MED <sup>(3)</sup> ;
3. il presente certificato è valido dal [gg/mm/aaaa] al [gg/mm/aaaa <sup>(3)</sup>] fatta salva la conformità ai requisiti della parte medica/parte ATCO.MED <sup>(3)</sup> , a meno che non sia stato ceduto, sostituito, sospeso o revocato.

Data di rilascio: gg/mm/aaaa

Firma: [Autorità competente]

<sup>(1)</sup> Cancellare "Unione europea" per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea.

<sup>(2)</sup> Il riferimento al regolamento (UE) n. 1178/2011 o al regolamento (UE) 2015/340 nonché alla parte medica e alla parte ATCO.MED deve essere modificato in funzione dell'ambito di applicazione del certificato.

<sup>(3)</sup> Formato della data di scadenza: giorno/mese/anno.

Modulo 148 AESA versione 2

### CERTIFICATO DI ESAMINATORE AEROMEDICO

Allegato <sup>(1)</sup> al certificato AME numero:

#### PRIVILEGI E CAMPO DI APPLICAZIONE

[Nome e titolo accademico dell'esaminatore aeromedico] ha ottenuto il privilegio o i privilegi di effettuare valutazioni ed esami aeromedici per il rilascio di certificati medici e di rapporti medici secondo la tabella riportata di seguito e di rilasciare tali certificati medici e rapporti medici per:

Rinnovo/ripristino classe 1	[valido fino al]/[non applicabile]
Iniziale/ripristino/rinnovo classe 2/LAPL/equipaggio di cabina	[valido fino al]
Rinnovo/ripristino classe 3 <sup>(1)</sup>	[valido fino al]/[non applicabile]

<sup>(1)</sup> La classe 3 deve essere aggiunta solo per gli AME autorizzati a effettuare esami aeromedici di classe 3.

Data di rilascio: gg/mm/aaaa

Firma: [Autorità competente]»

<sup>(1)</sup> Il presente allegato può essere rilasciato come parte del certificato AME o come documento separato.

## ALLEGATO IV

**Modifiche dell'allegato VII (parte ORA) del regolamento (UE) n. 1178/2011**

L'allegato VII è così modificato:

- 1) il punto ORA.FSTD.225 è così modificato:
  - a) la lettera a) è così modificata:
    - 1) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Il certificato di qualificazione FSTD rimane valido alle condizioni seguenti.»;
    - 2) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2) venga concesso all'autorità competente l'accesso all'organizzazione come definito alla norma ORA.GEN.140 per determinare la conformità costante ai requisiti applicabili del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati in base a detto regolamento.»;
  - b) le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:
    - «b) Se l'autorità competente ha prolungato il periodo di valutazione periodica di un FSTD in conformità dell'allegato VI (parte ARA), norma ARA.FSTD.120, lettera c), l'organizzazione incarica una persona o un gruppo di persone, aventi adeguata esperienza, che provvederanno a quanto indicato di seguito entro un periodo compreso tra i 60 giorni precedenti e i 30 giorni successivi l'inizio di ciascun periodo ricorrente di 12 mesi in conformità dell'allegato VI, norma ARA.FSTD.120, lettera b), punto 1:
      - 1) analizzare i risultati del regolare svolgimento della ripetizione delle prove complete nel MQTG;
      - 2) condurre le corrispondenti prove di funzionalità e verifiche soggettive;
      - 3) inviare una relazione sui risultati all'autorità competente.
    - c) Una qualificazione di BITD rimane valida, fatta salva la periodica valutazione della conformità alla base di qualificazione applicabile da parte dell'autorità competente ai sensi della norma ARA.FSTD.120 dell'allegato VI.»;
- 2) la norma ORA.AeMC.105 è sostituita dalla seguente:

**«ORA.AeMC.105 Ambito di applicazione**

Il presente capitolo stabilisce i requisiti aggiuntivi che devono essere soddisfatti da un'organizzazione per ottenere il rilascio o il mantenimento di un'approvazione come centro aeromedico (AeMC) atto a:

- a) fornire consulenze aeromediche e formazione pratica agli AME;
- b) rilasciare certificati medici e rapporti medici sull'equipaggio di cabina, compresi certificati medici di classe 1 iniziali, o certificati medici di classe 3 conformemente al regolamento (UE) 2015/340 della Commissione (\*), o entrambi, a seconda dei casi.

---

(\*) Regolamento (UE) 2015/340 della Commissione, del 20 febbraio 2015, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione e abroga il regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione (GU L 63 del 6.3.2015, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj>).»;

- 3) alla norma ORA.AeMC.115, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
  - «b) oltre alla documentazione per l'approvazione di un'organizzazione prevista alla norma ORA.GEN.115, forniscono dettagli delle attività che sono appaltate a ospedali o istituti medici designati ai fini di esami medici specialistici.»;

- 4) è inserita la norma ORA.AeMC.120 seguente:

**«ORA.AeMC.120 Certificato AeMC**

Un'organizzazione titolare di un certificato AeMC non può, in alcun momento, essere in possesso di più di un certificato AeMC rilasciato con lo stesso ambito di applicazione a norma del regolamento (UE) 2018/1139 nonché degli atti delegati e di esecuzione adottati in base a detto regolamento.»;

- 5) la norma ORA.AeMC.135 è sostituita dalla seguente:

**«ORA.AeMC.135 Validità continua**

Il certificato AeMC è rilasciato per una durata illimitata. Rimane valido purché il titolare e gli esaminatori aeromedici dell'organizzazione soddisfino le condizioni seguenti:

- a) siano conformi all'allegato IV (parte medica), punto MED.D.030, del presente regolamento o all'allegato IV (parte ATCO.MED), punto ATCO.MED.C.025, del regolamento (UE) 2015/340, a seconda dei casi;
  - b) assicurino la loro esperienza continua svolgendo ogni anno un numero adeguato di esami medici di classe 1, o di esami medici di classe 3 a norma del regolamento (UE) 2015/340, o di esami aeromedici militari equivalenti, a seconda dei casi.»;
- 6) è inserita la norma ORA.AeMC.160 seguente:

**«ORA.AeMC.160 Relazioni**

L'AeMC fornisce all'autorità competente relazioni statistiche sulle valutazioni aeromediche dei richiedenti, comprese le relazioni sul test per la presenza di droghe e alcol effettuato conformemente all'allegato IV (parte medica), punto MED.B.055, lettera b), e su eventuali fattori o tendenze di rischio per la salute individuati durante le valutazioni aeromediche.»;

- 7) il punto ORA.AeMC.200 è così modificato:

- a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:
    - «a) per la certificazione medica in conformità alla parte MED;»;
  - b) è inserita la lettera a bis) seguente:
    - «a bis) per facilitare la cooperazione tra gli AME e altri esperti medici dell'AeMC; e»;
- 8) è inserita la norma ORA.AeMC.205 seguente:

**«ORA.AeMC.205 Attività appaltate**

In deroga alla norma ORA.GEN.205, si applicano tutte le disposizioni seguenti:

- a) gli esami aeromedici minimi richiesti devono essere effettuati all'interno dell'organizzazione dell'AeMC, conformemente all'ambito di applicazione e ai privilegi specificati nei termini di approvazione allegati al certificato AeMC;
  - b) ulteriori indagini ed esami medici possono essere eseguiti in appalto da singoli esperti o da organizzazioni. L'organizzazione garantisce che, nell'appaltare parte delle sue attività, il servizio o prodotto appaltato sia conforme ai requisiti applicabili.»;
- 9) la norma ORA.AeMC.210 è sostituita dalla seguente:

**«ORA.AeMC.210 Requisiti per il personale**

- a) I membri del personale dell'AeMC comprendono le figure indicate di seguito:
  - 1) un esaminatore aeromedico (AME) nominato capo dell'AeMC, con i privilegi per il rilascio di certificati medici di classe 1, o certificati medici di classe 3 a norma del regolamento (UE) 2015/340, a seconda dei casi, conformemente all'ambito di applicazione specificato nei termini di approvazione allegati al certificato di AeMC e una sufficiente esperienza in medicina aeronautica per esercitare le proprie funzioni;
  - 2) almeno un AME qualificato aggiuntivo con i privilegi per il rilascio di certificati medici di classe 1, o certificati medici di classe 3 a norma del regolamento (UE) 2015/340, a seconda dei casi, conformemente all'ambito di applicazione specificato nei termini di approvazione allegati ai privilegi del certificato di AeMC, e altro personale tecnico;
  - 3) esperti medici disponibili.

- b) Il capo dell'AeMC è responsabile di:
- 1) coordinare la valutazione dei risultati degli esami;
  - 2) firmare referti, certificati, certificati medici iniziali di classe 1 e di classe 3 conformemente al regolamento (UE) 2015/340.».
-

## ALLEGATO V

**Modifiche dell'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011**

Nell'allegato VIII, la norma DTO.GEN.135 è sostituita dalla seguente:

**«DTO.GEN.135 Fine del diritto di impartire l'addestramento**

- a) Le DTO non sono più autorizzate a impartire totalmente o parzialmente l'addestramento specificato nella loro dichiarazione sulla base di tale dichiarazione, qualora si verifichi una delle seguenti condizioni:
  - 1) la DTO ha notificato all'autorità competente la cessazione di alcune o di tutte le attività di addestramento oggetto della dichiarazione in conformità della norma DTO.GEN.116, lettera b);
  - 2) la DTO non ha effettuato attività di addestramento per oltre 36 mesi consecutivi.
- b) Una DTO restituisce senza indugio all'autorità competente i certificati di approvazione in conformità della norma DTO.GEN.230, lettera c):
  - 1) in caso di cessazione delle attività di formazione conformemente alla lettera a);
  - 2) in caso di revoca in conformità dell'allegato VI (parte ARA), norma ARA.GEN.350, lettera d bis), punto 3.».

## ALLEGATO VI

**Modifiche dell'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012**

Alla norma ORO.FC.A.201, lettera b), punto 2, il punto iii) è sostituito dal seguente:

- «iii) addestramento e controlli periodici conformemente alla norma ORO.FC.230, alle seguenti condizioni:
- A) i controlli non comprendono manovre di decollo;
  - B) i controlli devono comprendere manovre di atterraggio almeno nel ruolo di pilota non ai comandi;».

---

## ALLEGATO VII

**Modifiche dell'allegato V (parte SpA) del regolamento (UE) n. 965/2012**

All'allegato V, norma SPA.HEMS.130, è aggiunta la lettera g) seguente:

«g) *Membri dell'equipaggio di condotta che hanno raggiunto l'età di 60 anni e che effettuano operazioni HEMS a equipaggio singolo in conformità dell'allegato I (parte FCL), norma FCL.065, lettera a), del regolamento (UE) n. 1178/2011*

- 1) Per i membri dell'equipaggio di condotta che hanno raggiunto l'età di 60 anni e che effettuano operazioni HEMS a equipaggio singolo in conformità dell'allegato I (parte FCL), norma FCL.065, lettera a), del regolamento (UE) n. 1178/2011, l'operatore deve tenere conto, nella valutazione dei rischi effettuata conformemente alla norma ORO.GEN.200, dell'aumento del rischio di inabilità dovuta a fattori cardiovascolari e cerebrovascolari in relazione alle circostanze operative.
- 2) L'addestramento e i controlli per i membri dell'equipaggio di condotta di cui al punto 1 sono eseguiti da personale che ha ricevuto una formazione adeguata che aiuti a rilevare un lieve declino cognitivo e a richiedere, se necessario, una valutazione medica del membro dell'equipaggio.»;